



Notiziario CSTN

DICEMBRE 2023
N° 136



Notiziario CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

www.cstn.it

LEGA NAVALE ITALIANA

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

ANNO XII - N° 136

NOTIZIARIO ON-LINE

dicembre 2023

SOMMARIO

- | | | | |
|-------------------------------------|---------|------------------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Tifo da spiaggia | pag. 24 |
| • Vacanze e Servizi Segreti | pag. 2 | • Nel Golfo di Pozzuoli | pag. 29 |
| • E la prora si alzò al cielo | pag. 6 | • Alinghi, una Coppa America | pag. 35 |
| • Storia dello Yachting | pag. 11 | • 18° Convegno UNASCI | pag. 37 |
| • Il mondo dei fari | pag. 19 | • Libri in vetrina | pag. 39 |

EDITORIALE

Recentemente, negli scorsi mesi di ottobre e novembre, tre eventi di particolare interesse hanno caratterizzato la vita del CSTN, vita che anche se silenziosa non è mai vuota o priva di vitalità. Da ottobre, per rafforzare la partecipazione del "Centro Studi" nel Sistema Bibliotecario Nazionale, i nostri collaboratori volontari Donatella Bartolucci e Massimo Orsini stanno partecipando ad un corso di perfezionamento in 14 sedute - in parte "a distanza" ed in parte "in presenza" - per l'archiviazione dati in SBN indetto dalla Biblioteca Nazionale di Napoli. Il 15 novembre grazie alla disponibilità della Marina Militare rappresentata dal C.V. Aniello Cuciniello Comandante della Base Navale è stato concesso al CSTN a titolo provvisorio un locale indispensabile per iniziare la classificazione dell'archivio storico dell'UVAI (Unione Vela d'Altura Italiana) con sede a Roma che è stato affidato al CSTN per l'archiviazione. Infine, il 24 novembre, a Roma si è svolta l'Assemblea Generale dell' A.I.V.E. (Associazione Italiana Vela d'Epoca) durante la quale è stato presentato il CSTN e i suoi primi 25 anni di vita e dove per la prima volta si è parlato in Italia di archivi dello yachting italiano lanciando lo slogan: "SALVIAMO GLI ARCHIVI". Ne parleremo quanto prima.

Foto e grafica di copertina di Blue Passion: Nella foto di copertina: "L'arte di scolpire il legno si è sublimata in modo particolare nella marineria tralasciando alla storia immagini, figure e rappresentazioni che la mano dell'uomo ha reso immortali".

Hanno collaborato: **Mario Benettini, Vincenzo Dell'Aria, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Gianni Magnano, Annamaria Mariotti, Giuseppe Peluso, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Franco M. Puddu, Paolo Rastrelli, Claudio Ressmann.**



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

IL NOTIZIARIO È SU



COME @Tradizioninautiche

CLAUDIO E SILVANA: SPOSI O SPIE?

Dopo aver seguito per anni il Notiziario ed essersi speso per la sua diffusione collaborando con apprezzatissimi articoli Claudio Ressmann, adesso che veleggia nello spazio infinito, grazie a questa vecchia storia inedita ed esilarante continua ad essere presente tra noi che certamente non lo dimenticheremo mai.

UNA VACANZA PORTOGHESE MOLTO SPECIALE

CLAUDIO RESSMANN

Nel luglio del 1969, nella sede dell'agenzia giornalistica ANSA, a Roma, si stava discutendo sui turni di ferie per il prossimo mese di agosto. Tra l'altro la dottoressa Silvana Ressmann, capo della Redazione Spettacolo e nota anche per le sue anticonvenzionali interviste ai personaggi del settore, fa presente di avere depositato in segreteria la richiesta di un permesso di 15 giorni da trascorrere in Portogallo con il marito, ufficiale di Marina, la cui nave avrebbe sostato ad Oporto e Lisbona.

Il permesso viene concesso dal Direttore con il commento: *“Non posso consentire che le mie redattrici siano sessualmente inappagate”*, apprezzatissimo da tutti i presenti. ma che avrebbe procurato a Silvana per un mese intero i lazzi e i commenti più inverecondi da parte di tutta la redazione,

Contemporaneamente a Lisbona, nelle stanze del Palacio Nominal, sede del PIDE (la Polícia Internacional e de Defesa do Estado, il servizio segreto portoghese alle dirette dipendenze del dittatore Antonio de Oliveira Salazar), si stava tenendo una riunione dei capi servizio.

Argomento all'ordine del giorno era il festival della cantante Amália Rodrigues, “Regina del Fado”, che si sarebbe dovuto svolgere il 29 agosto a Lisbona, al teatro São Carlos. La cantante, famosa in tutto il mondo, era l'unica autorevole voce libera dei portoghesi e seppure strettamente controllata dal regime, riusciva a far pubblicare all'estero durissime accuse contro Salazar, il quale dal canto suo nulla poteva contro la cantante, la cui popolarità in Portogallo era tale da farla considerare una sorta di eroina nazionale inattaccabile dal potere politico.

Comunque le era stato proibito di rilasciare interviste a giornalisti della stampa portoghese ed estera, e nella riunione del PIDE si doveva discutere anche la notizia, appena giunta dagli informatori italiani, secondo la quale l'Agenzia nazionale ANSA di Roma avrebbe inviato in Portogallo, con il pretesto di raggiungere il marito, la redattrice Ressmann della Redazione Spettacolo, che sarebbe stata presente a Lisbona nel giorno del Festival, senza che l'ANSA avesse richiesto il necessario accredito.



1969. Claudio e Silvana Ressmann, protagonisti della vacanza portoghese.

Una vera mina vagante

Il PIDE sospettava pertanto che la giornalista avrebbe tentato di avvicinare in maniera non ufficiale la Rodrigues, realizzando una intervista da diffondere in Italia e all'estero.

La notizia in discussione, pertanto, rappresentava una vera e propria mina vagante per il Servizio.

Considerato il fatto che proprio in quelle settimane sul Financial Time era comparsa una intervista clandestina che aveva mandato su tutte le furie Salazar, era evidente che un tale episodio non si sarebbe dovuto ripetere con nessun altro dei tanti giornalisti presenti a Lisbona in occasione del Festival.

I funzionari del PIDE sapevano benissimo che se ciò si fosse verificato molti di loro avrebbero avuto quanto meno il trasferimento d'ufficio per le isole di Capo Verde, e alla luce di queste considerazioni venne deciso di facilitare al massimo il trasferimento dalla Ressmann da Oporto a Lisbona previsto su una Volkswagen presa a noleggio, cosa del resto già segnalata, facendola seguire e controllare lungo tutto il percorso da una auto del PIDE.

Così, una volta giunta a Lisbona, alla Ressmann sarebbe stato impossibile occultarsi tra la folla di turisti che ad agosto invade la città lusitana e di conseguenza il PIDE avrebbe potuto agevolmente impedirle ogni contatto con la Rodrigues.

Nel frattempo sulla nave scuola "Amerigo Vespucci" in navigazione nel Mare del Nord, era giunta una comunicazione di servizio a me, tenente di vascello Claudio Ressmann che diceva: "Alla SV è concessa una licenza ordinaria dal pp. 17.8.1969 al pp.31.8.1969 con sbarco a Oporto e reimbarco a Lisbona".

Tutto quanto abbiamo detto finora avrebbe dato il via a una vacanza molto speciale che avrebbe preso il via a Oporto, all'aeroporto Sà Carneiro, il pomeriggio del 17 agosto.



Oporto, all'aeroporto Sà Carneiro, il pomeriggio del 17 agosto.

L'aereo da Roma arriva in orario. Scende un gruppo di turisti festosi e vocianti. Vedo subito Silvana che trascina il carrello. Abbracci e trasferimento sulla Volkswagen che ho preso a noleggio e con la quale andiamo all'Hotel Red Lion, un noto cinque stelle della città.

Il giorno successivo visita d'obbligo del centro storico di Oporto, comprendente l'imperdibile suggestivo quartiere medioevale di Ribeira.

L'indomani mattina partenza per Lisbona e prima sorpresa: il conto del pernottato e del ristorante è incredibilmente basso rispetto alle tariffe stampate nei dépliant, ma alla mia richiesta di spiegazioni il concierge risponde evasivamente che si tratta di una tariffa turistica.

Il Vespucci esce a velatura ridotta dal Canale Navigabile di Taranto per un addestramento precrociera. Non si tratta di una immagine di routine, guardate la poppa della bella nave scuola: non fa scia perché sta navigando a vela.

Tutto bene, ma con un inconveniente: verso mezzogiorno, mentre la Volkswagen si inerpica in un vicolo del centro, si accende una spia rossa del cruscotto: non voglio correre rischi quindi punto direttamente verso l'officina del noleggiatore.

Si trattava di un ampio capannone con una ventina di auto in riparazione. Subito dopo il nostro arrivo siamo raggiunti dal capo officina il quale corre (letteralmente) ad avvisare addirittura il direttore. Convevoli d'uso: si scusa per l'accaduto e ci prega di attendere nel suo ufficio in attesa che il problema sia risolto.

Con la coda dell'occhio vedo che tre meccanici in tuta stanno già armeggiando sul motore. Non facciamo in tempo a gustare un aperitivo che la vettura ci viene riconsegnata, alla presenza del capo officina e del direttore, sempre con le scuse più profonde.

Penso che da noi nella stessa situazione sarei stato accolto con un *ce la lasci, se possibile gliela restituiamo stasera*. Non posso fare a meno di pensare quanto siano fortunati gli automobilisti portoghesi.

Per imboccare il primo tratto della panoramica Costa Verde per Lisbona non ci sono problemi perché basta partire da Vila Nova de Gaia, località in grande evidenza nella segnaletica turistica, e procedere sempre verso sud.

La strada assomigliava ad una delle nostre provinciali. Tracciata a breve distanza dalla costa attraversava una miriade di caratteristici villaggi di pescatori. L'itinerario comprendeva molte soste e altrettanti bagni approfittando di spiagge sconfiniate occupate solo da qualche turista e dalle barche da pesca tirate in secco.

Nelle località più grandi, dopo il tramonto, feste tradizionali con danze e fados in abbondanza. Insomma, un altro pianeta. Piccoli gli alberghi quasi sempre a carattere familiare economicissimi (ormai eravamo abituati a cavarcela con cifre irrisorie). Così pure i negozi e le boutiques caratteristiche.

II “Festival Rodrigues”

Giunti a Sintra, ormai Lisbona era vicina, dopo avere percorso gli ultimi chilometri su strade con muri letteralmente tappezzati da manifesti “Festival Rodrigues”, ci viene un'idea che non avevamo prima preso in considerazione.

Perché non approfittare della sosta a Lisbona per andare a trovare la Regina del Fado? L'idea è però accantonata dal momento che avevamo letto sui giornali che i biglietti, andati a ruba, erano stati venduti tutti già nel mese di luglio.

Visto che la vacanza si svolgeva sotto una buona (anzi ottima) stella facciamo tuttavia riaffiorare il desiderio di ascoltare e di vedere in diretta la Rodrigues (*foto*). Perché non tentare? E il mattino successivo, 27 agosto, convinco Silvana a telefonare all'Ufficio Stampa del Festival tramite il centralino dell'albergo, ma il portiere, che ha preso la linea, avverte “Guardi, signora, che qui ci sono due biglietti già pagati a suo nome” sbalordita Silvana chiede: “Due biglietti a mio nome? ma chi li ha prenotati?” “l'Ente Nazionale per il turismo” è la laconica risposta.

Silvana mi avrebbe confessato più tardi che, stravolta dall'emozionante sorpresa, aveva pensato addirittura di chiedere di intervistare la Rodrigues, ma poi vi aveva rinunciato dicendosi “In fondo sono in vacanza”.



Le prime visite nella capitale lusitana non furono il Museo delle Carrozze o il Museu de Marinha o le stradine di “Sostiene Pereira”, ma l'Ufficio Stampa del Festival dove a Silvana fu consegnata una busta contenente due ingressi per il proscenio del São Carlos e due voucher per una consumazione (valore circa 300 euro ciascuno!).

Increduli e felicissimi cercammo di capire chi poteva essere il misterioso “benefattore”, ricordando anche gli sconti pazzeschi fruiti durante tutto il viaggio in alberghi, ristoranti e stabilimenti balneari.

Misterioso anche perché alla precisa domanda l'addetta all'Ufficio Stampa aveva risposto con tono di voce farfugliante e solo dopo una certa imbarazzante esitazione.

Al São Carlos la nostra era senza dubbio una posizione da veri VIP nel proscenio arredato con tavolini con due o quattro poltroncine, a pochi metri dalla cantante, con l'unico particolare poco rassicurante dato dalla presenza nei tre tavolini sistemati intorno al nostro di quattro spettatori il cui abbigliamento e i cui atteggiamenti non lasciavano alcun dubbio: si trattava di questurini in servizio.

Inizio travolgente con le note di “Una casa portuguesa”, seguite da quelle di “Lisboa Antiga” e quindi dai pezzi forti del repertorio, in un tripudio di applausi da stadio.



Antonio Salazar che legge il giornale. Una foto dei primi Anni 70 apparentemente intimista, in realtà è un'immagine che fu uno dei pilastri di Salazar, il direttore della di propaganda intesa a dimostrare la tranquillità domestica Policia Internacional e de Defesa do Estado, la del dittatore che reggeva il Portogallo garbatamente ma famigerata PIDE, la polizia politica che però fu un'eccellente "agenzia di viaggio" per il giovane Ressimann e consorte.

La scorta alla toilette

Al termine della prima parte del programma Silvana desidera andare alla toilette, la cui entrata era lateralmente al palcoscenico in comune con l'accesso ai camerini degli attori. Ma come si alza e si avvia, assisto ad uno spettacolo grottesco: i quattro questurini si alzano di scatto: uno, velocissimo, precede Silvana, un altro la segue di qualche passo e gli altri due si piazzano lateralmente allo scopo di impedire ogni via di fuga. Dopo una decina di minuti Silvana torna e tutto si ricompone come prima, e la voce unica della Regina del Fado ci fa presto dimenticare l'episodio.

Il mattino successivo Silvana sale sull'aereo per Roma ed io reimbarco sul Vespucci, nel frattempo trasferitosi a Lisbona. La vacanza molto speciale era finita.

Come è tradizione in questi casi, il Vespucci a Lisbona organizza un ricevimento per il corpo diplomatico e per i connazionali residenti. Un segretario dell'Ambasciata mi chiede se fossi il marito della giornalista Ressimann: "Ah, sapesse quante informazioni ci ha chiesto il PIDE su questo viaggio di sua moglie" e mi rivelò le confidenze che gli aveva fatto un suo amico del PIDE, confermando che durante tutto il viaggio la Volkswagen era stata "assistita" da un'auto del servizio segreto con un paio di 007 che la seguivano nei trasferimenti e la precedevano nelle soste, imponendo a tutti coloro che venivano a contatto con la coppia di praticare i favolosi sconti di prammatica riservati agli agenti del servizio in missione. La differenza l'avrebbe rimborsata lo stesso PIDE.

Immagino cosa avrebbero provato i sudditi lusitani se avessero saputo che dalle loro tasse erano state generosamente dedotte "tariffe di servizio" a stranieri sconosciuti e oltretutto a loro insaputa. Ciononostante, il soggiorno che ci avevano "offerto", non poteva essere stato più gradevole.



Alla fine del mese di agosto 1969 il Vespucci avrebbe dovuto sostare a Lisbona dopo la tappa di Oporto. Nell'immagine dell'epoca, il ponte quasi simbolo della città che oggi si chiama 25 de Abril ma che allora era intitolato a Salazar, il dittatore che governava il Portogallo.

STORIA DI NAVI

Le storie che riguardano la vita delle navi sono emozionanti e questo certamente perché è indubbio che le navi hanno un'anima e quindi aldilà dello scafo, delle linee d'acqua, delle strutture, . . . c'è qualcosa che non finisce con la loro materialità perché lo "spirito" di una nave è destinato a perpetrare nel tempo. La storia del "Viminale" lo conferma.

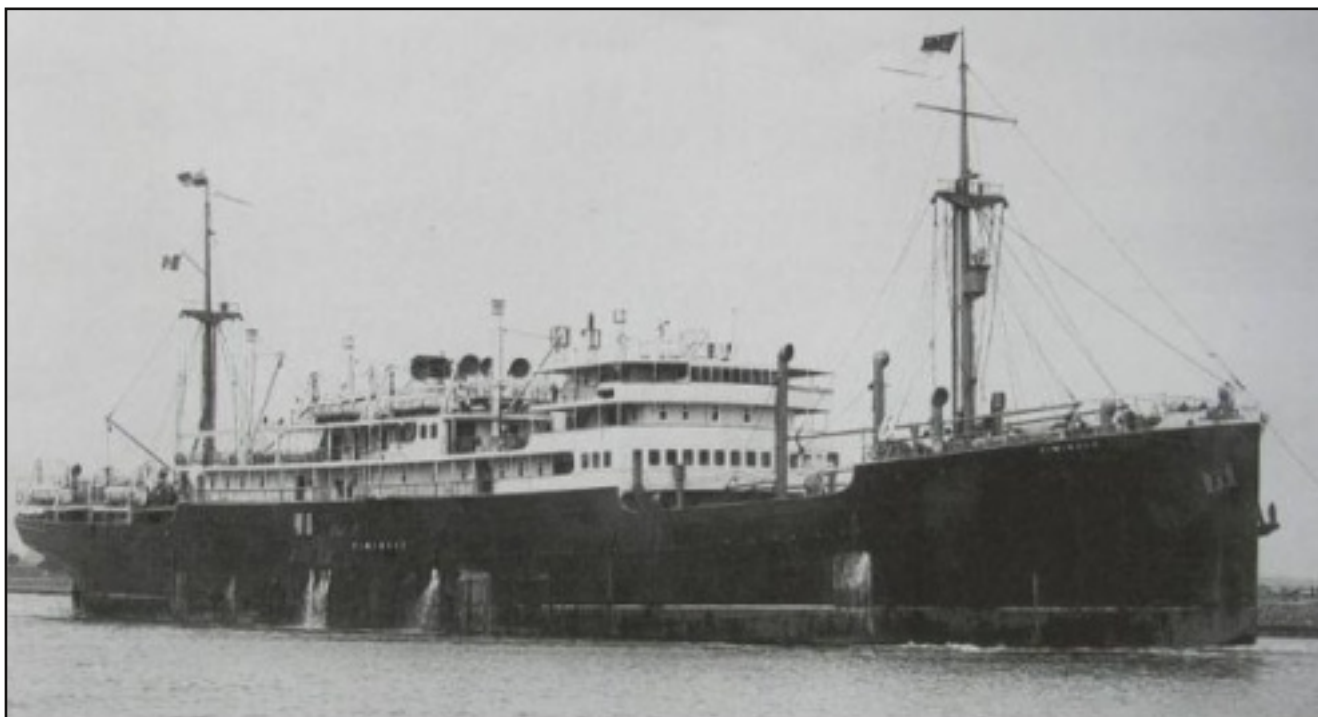


"E LA PRORA SI ALZÒ AL CIELO..."

59 anni fa affondava davanti a Capo Vaticano la motonave Viminale, una delle più belle realizzazioni della nostra cantieristica navale, tanto bella da essere soprannominata "il Titanic d'Italia", e del Titanic seguì la triste sorte, non per un Iceberg ma per un siluro. Fortunatamente

senza nessuna perdita umana

di FRANCO MARIA PUDDU



Varata nel maggio 1925 per il Lloyd Triestino, la Viminale, soprannominata "il Titanic italiano" stazzava circa 8657 tonnellate, era lunga 140 metri e larga 18, con cabine di I, II e III classe erqa l'orgoglio della cantieristica mercantile da crociera italiana.

Aveva solo tredici anni Ernesto Benfatto e già andava per mare a guadagnarsi la vita. Erano anni duri, l'Italia era in guerra, gli uomini al fronte, i bombardieri alleati rombavano nei cieli notte e giorno e nessuno credeva più che si sarebbe risolto tutto con una vittoriosa "blitzkrieg".

Era una bella notte dell'estate del 1943, una notte che sarebbe divenuta memorabile per tutti gli italiani, anche se per altri motivi; ma gli eventi che il nostro Paese stava attraversando erano troppo grandi per il piccolo pescatore che al momento era alle prese con la risoluzione di un problema veramente serio e importante per un tredicenne: fare un bel sonno in santa pace.

La notte era calda, il mare una tavola e Ernesto si era scavata una comoda cuccia fra le reti che ingombravano il ponte del suo peschereccio: ora poteva dormire ed era contento. Ma il suo riposo doveva essere breve perché all'improvviso un fragore tremendo lo fece balzare in piedi spaventato.

Pensando ad un bombardamento si guardò intorno in cerca di un riparo e così facendo si accorse che la notte era diventata stranamente ancora più nera. Ma capì subito a cosa era dovuta questa oscurità: davanti a lui

un'ombra spuntata dal mare cresceva a dismisura. "Sembrava una montagna, tanto era alta, invece era la prua di una nave che si alzava lentamente verso il cielo e intanto, poco a poco, affondava" ricorderà tanti anni dopo. "Mi alzai e cominciai a gridare "Uomini a mare, aiuto!" e accorsero altri pescatori. Ci gettammo in acqua per portare a riva i marinai che ci venivano incontro sulle scialuppe, chi con le ciambelle di salvataggio, chi semplicemente a nuoto. Li trascinammo a riva. Tutti si sono salvati."

I pescatori recuperarono addirittura il cane e il gatto di bordo; per l'occasione le due bestiole, terrorizzate, avevano stretto un'alleanza di ferro ed erano riuscite ad aggrapparsi ad un salvagente sul quale, tremanti, andavano alla deriva.

Ernesto era stato testimone di un affondamento che in qualsiasi altro momento avrebbe suscitato certamente se non clamore quanto meno interesse per due motivi: il primo era che era stato possibile trarre in salvo incolumi tutti i naufraghi, il secondo che la vittima del siluro di una PT Boat americana, l'equivalente della US Navy delle nostre motosiluranti, era una grande e bella motonave da crociera italiana: la *Viminale*.



Tre Torpedo Boat (siluranti) americane uguali a quella che affondò il Viminale, ormeggiate a pacchetto vicino alla loro nave appoggio. L'immagine, di repertorio, è stata scattata nel Pacifico settentrionale.

Una nottata particolare

Ma quella doveva essere una notte molto speciale: era infatti il 25 luglio del 1943 e in quelle ore, quasi nello stesso momento in cui il siluro americano colava a picco la bella motonave un altro siluro ben più micidiale lanciato dal Gran Consiglio del Fascismo mandava a fondo il Governo di Sua Eccellenza il Cavaliere d'Italia Benito Mussolini.

La mattina seguente l'inabissamento della *Viminale*, quindi, ben pochi ebbero voglia o occasione di interessarsi alla fine di quest'ultima che, scendendo placidamente in un mare senza onde, si era adagiata in posizione perfettamente orizzontale, come se stesse ancora navigando, su un fondale di 107 metri di profondità.



Il siluro che colpì la bella motonave fu contemporaneo ad uno molto più devastante che fece cadere il Governo dell'Italia in guerra: nell'immagine la seduta del Gran Consiglio del Fascismo che il 25 aprile sfiducò Mussolini.

Era stata una bellissima motonave, varata nel 1925 dai Cantieri San Rocco di Trieste per conto della Società Anonima di Navigazione del Lloyd Triestino e iscritta al Compartimento Marittimo di Genova. Lunga 142 metri e con una stazza lorda di 8.657 tonnellate aveva la linea classica delle motonavi da crociera dell'epoca, con rifiniture interne molto curate, con sufficiente lusso e il giusto tocco di liberty nei locali interni e nella cabine di 1^a classe.

Era il periodo nel quale il Governo dell'Italia fascista potenziava non solo la flotta militare ma anche quella mercantile, e le motonavi italiane erano stimate e guardate da tutto il mondo con ammirazione per la linea, le capacità e il comfort di bordo, anche nelle classi inferiori.

La *Viminale* poteva accogliere 800 persone da portare sulle rotte che le erano state destinate, ossia verso l'America, ma soprattutto il Giappone e l'Australia; compito che avrebbe assolto con onore e anche con soddisfazione delle migliaia di passeggeri che avrebbe ospitato per un quindicennio.

Dopo lo scoppio della guerra il 18 ottobre del 1940 la Regia Marina la requisiva a Napoli dove si trovava in sosta per militarizzarla, senza iscrivere però, stranamente, nei ruoli del naviglio ausiliario dello Stato. Ma di questo fatto non si sarebbero certo lamentate le migliaia di soldati che, sulla *Viminale*, avrebbero viaggiato verso la zona di operazioni dopo che la nave era stata trasformata in trasporto truppe.

Certo, il servizio di bordo non era quello dei bei tempi della pace, ma le sistemazioni logistiche, le cabine, la mensa consentivano anche al fantaccino di trascorrere la traversata in condizioni nettamente migliori di quelle del suo collega imbarcato su una motonave da carico.

Inizia la sfortuna

Per un lungo periodo, comunque, la buona sorte sembrò proteggere la bella unità ausiliaria che, sebbene vittima di alcuni attacchi aerei, non riportò danni di rilievo sino alla notte del 3 gennaio 1943 quando operatori subacquei della Royal Navy, entrati nel porto di Palermo a cavallo di due chariots (la copia britannica dei nostri maiali della X MAS realizzata sul modello di un nostro SLC recuperato in mare) attaccarono e affondarono sugli scali un incrociatore classe "Capitani romani", l'*Ulpio Traiano*, e danneggiarono la *Viminale* che con la sua grossa sagoma nel buio della notte era stata forse stimata come un bersaglio di maggior interesse.

I danni non erano stati particolarmente gravi, ma tuttavia avevano messo fuori uso la propulsione, per cui la nave dovette essere rimorchiata a Messina e poi, successivamente, a Taranto alla volta del cui porto partiva. Durante questo secondo trasferimento, però, il 23 gennaio all'altezza di Capo dell'Armi, sulla costa calabrese, un sommergibile britannico attendeva in agguato con i suoi siluri.

Uno di questi colpiva lo scafo della *Viminale* alle 08.28 di mattina causando però danni contenuti. Tuttavia, per non correre inutili rischi, la nave veniva portata all'incaglio poco distante e qualche giorno dopo, il 27, recuperata e nuovamente rimorchiata a Messina.

Oramai però, dopo aver ricevuto danneggiamenti su danneggiamenti, la situazione dello scafo si era aggravata, per cui venne deciso di rimorchiarla a Napoli, dove avrebbe potuto aver assistenza più adeguata alle sue necessità.

La data di partenza veniva fissata, come abbiamo visto, per il 25 luglio, ma la sorte attendeva la *Viminale* in un punto a circa 12 miglia a sud di Capo Vaticano, poco a nord di Gioia Tauro, dove il siluro di una PT Boat apriva una falla letale ma che non spezzava in due lo scafo; tuttavia grazie alla vastità della via d'acqua apertasi lo faceva scivolare lentamente verso il suo ultimo approdo.

Dove con tutta probabilità sarebbe rimasto a lungo, sepolto più dall'oblio che dai detriti portati dalle correnti dello Stretto e dalla flora marina, dal momento che l'altro "evento" che si era verificato quella notte superava di gran lunga in importanza l'affondamento della nostra nave.



A sud di Capo Vaticano, nell'immagine, poco prima di Gioia Tauro, in pratica all'altezza di Palmi si compì il destino finale della Viminale.

Un pescatore caparbio

Per "riportare a galla" se non la nave almeno la sua storia doveva essere necessaria tutta la caparbia di un oramai anziano Ernesto, che rischiava di farsi trattare come quelle persone delle quali si dice *"Aveva una bella intelligenza da giovane, poi, si sa, l'età..."* a forza di raccontare a tutti, familiari amici e conoscenti, della nave grande come una montagna nera che aveva visto affondare quando aveva tredici anni.

Quando, subdolo, spuntò fuori l'interesse di Rocco Tedesco, un cittadino di Palmi esperto sommozzatore e appassionato di mare che raccoglieva tutte le voci, leggende e racconti di storie e vicende avvenute nel suo "cortile" mare, al quale non sfuggì l'insistente racconto del pescatore.

Alla fine, dopo averlo analizzato, controllato, comparato con altre voci del genere si convinse anche lui che là sotto doveva esserci qualcosa, ma il punto che Benfatto indicava era troppo profondo per le normali immersioni che non oltrepassano i 60 metri.

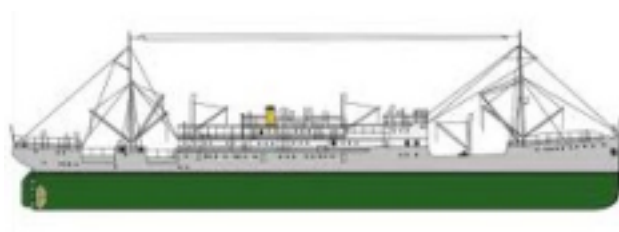
Fino a che nel luglio del 2000 non si presentò l'occasione di parlare di questa "nave fantasma" con un team composto da alcuni provetti subacquei esperti di immersioni in profondità guidato dal palermitano Stefano Baldi, che accettavano di immergersi su un grande rilievo segnalato dagli ecoscandagli, certamente una vasta scogliera date le sue proporzioni, nei pressi della quale forse si sarebbe potuto trovare qualche resto del relitto. La sorpresa doveva però venire proprio dalla scogliera sulla quale i sommozzatori stavano scendendo; infatti avvicinandosi ad essa, si accorsero che non era una scogliera, ma niente meno che, in tutta la sua lunghezza di 142 metri, lo scafo della *Viminale*, appoggiato a 108 metri di profondità senza sbandamenti, come se navigasse, sul fondale, coperto da festoni di vegetazione variopinta come durante una delle tante gaie feste che venivano date a bordo quando la bella motonave era ammirata nei mari dell'oriente.



Nell'immagine una perfetta ricostruzione illustrativa realizzata sulla base di testimonianze fotografiche mostra come la bella motonave giace a 108 metri di profondità, come se fosse in assetto di navigazione.

L'insieme era in ottimo stato anche se alcune paratie, certo per effetto della concussione dovuta alle esplosioni subacquee, si erano letteralmente frantumate. Ma per il resto lo scafo era praticamente integro, al di là dello squarcio causato dei siluri, con gli alberi e le gru dritti al loro posto, la plancia con ancora la bussola nella sua chiesuola vicina alla ruota del timone, la cabine di prima classe con i letti con le testiere di ottone, il salone ristorante con i vetri liberty e i piatti miracolosamente intatti negli stipi dei riposti, la sala macchine agibile con tutti i suoi apparati.

Il lungo oblio della *Viminale* era finito; adesso l'ex piccolo pescatore tredicenne si poté togliere la soddisfazione di dire a testa alta: "Io ve l'avevo detto. Non fosse stato per me l'avreste dimenticata."



STORIA DELLO YACHTING

Da quel vasto tesoro di notizie contenuto nella rivista Lega Navale (giugno 1911), stralciamo un articolo che ci ha enormemente e favorevolmente stupiti. Siamo agli inizi del '900 e l'autore dell'articolo Mario Benettini, giornalista che si firma anche come "Ghidan" - componente della Commissione permanente per la Marina da Diporto - fa una ricostruzione del mondo dello Yachting senza precedenti con dati davvero preziosi per chi è appassionato della storia dello yachting e va perennemente a caccia dei minimi particolari.

L'INDUSTRIA DELLE COSTRUZIONI DA DIPORTO AGLI INIZI DEL '900

MARIO BENETTINI Ghidan

Vi è florida e prosperosa la grande industria navale, con i suoi grandiosi cantieri e le vaste officine che danno lavoro a migliaia e migliaia di operai; ed è un'industria che si espande continuamente, nelle sue diverse esplicazioni, e dà vita a centinaia di opifici, di piccole fabbriche, ecc., ecc. E in tutti i porti vi sono colossali cantieri ove si formano gli scafi delle navi della guerra e del commercio; e tutti gli anni dagli scali scendono al mare, le navi che devono rendere potente la nostra patria.

Ma a lato al grande cantiere, alle potenti officine, sorge modesto nella sua piccolezza, il cantiere delle costruzioni in legno; e pure in questo breve recinto, ferve operoso e industrie il lavoro umano; non è la formidabile corazzata che si ergerà sulla spiaggia o il gigantesco transatlantico, ma semplice e grazioso invece, come un fiore, sboccierà sotto la tettoia il leggiadro e snello yacht a vela, o l'agile canotto da diporto, o il sottilissimo schifo. Ed anche tutte queste piccole ed eleganti imbarcazioni solcheranno, come cigni, il mare del nostro litorale, e orneranno con la loro bellezza le brevi spiagge, e i seni azzurri, ove si specchieranno con le loro candide vele.



1807. Il cantiere Fife sul Clyde.

Adunque anche l'industria, il lavoro che produce tutte queste piccole ed agili navi destinate al diporto, deve essere benemerita, e deve avere l'appoggio di tutti gli appassionati del mare; perché infine centinaia di famiglie hanno il pane da questa industria, e da noi, e fuori vi sono interi paesi che vivono per essa. Citiamo Cowes, Gosport, Fawley, in Inghilterra per esempio, che sono tre piccole cittadine, i cui abitanti per la massima parte lavorano tutti nei cantieri da yachts.

E non bisogna nemmeno credere che l'industria sia solamente limitata alla semplice costruzione degli yachts, che da per loro stessi richiedono l'esistenza di infinite altre piccole industrie. Ad esempio, la veleria è tutta un'industria che vive per la marina da diporto, vi sono poi corderie, fabbriche di cavi metallici, fonderie di

piombo, ecc . . .; anzi in Inghilterra, che è la vera culla dell'yachting, vi sono perfino maglierie, fotografi, orologiai, ecc., ecc., che lavorano esclusivamente per i costruttori di y adite.

Un' industria perciò così vasta come quella delle costruzioni da diporto ha tutti i diritti ad essere conosciuta, da chi ancora ne è profano. E chissà quanti nelle brillanti stazioni balneari saranno passati innanzi ai baracconi di legno dei costruttori senza chiedersi che cosa si lavorasse la dentro; eppure là ha la vita l'agile canotto su cui gli eleganti zerbini si pavoneggiano, il veloce yacht, che inclinato dalla brezza, bordeggia nel mare, destando l'ammirazione dei bagnanti. E quando poi uno volesse visitare uno di questi cantieri resterebbe meravigliato dalla novità del lavoro che vi trova; non è infatti il febbrile movimento dei grandi cantieri, non si ode lo stridente frastuono del ferro, nè il cupo rumore del maglio; nè si scorgono migliaia di operai che in mille modi formano la nave colossale; invece si osserva una maggiore calma; e una così differente qualità di lavoro poi che colpisce subito; qua regna la lavorazione del legno; e il mago, l'artefice è il maestro d'ascia. Il legno è lavorato in mille guise; diviso, lisciato, piegato in sottili stamaniere, in robuste tavole di fasciame, in nitide striscio per la coperta; oppure si scorgono le sottili e lunghe alberature, le sottilissime aste, che devono sostenere le vaste velature. E in altri reparti lavorano i fabbri, e i tornitori che preparano i tornichetti, le redancie e tutti i ferri di cui uno yacht abbisogna; mentre su nei piani superiori gli architetti, e i disegnatori tracciano i piani dei racers che dovranno correre verso la vittoria.

Insomma una visita fatta ad uno di questi cantieri lascia una impressione indimenticabile; vi si osserva poi un alcunché di differente anche negli operai; infatti questi non hanno il solito carattere di tutti gli altri lavoratori, ma si nota in essi un'aria più famigliare, più franca; vi è anche tra i costruttori e i loro dipendenti una corrente di simpatia più viva, più vicendevole, quale è richiesta dalla continua convivenza, e comunione di idee. L'operaio maestro d'ascia, il marinaio-veliere, segue la costruzione di uno yacht a cui contribuisce con la sua opera, con interessamento e affetto vivissimo, e si affeziona alla bella e agile nave che prende forma sotto le sue mani. E quando lo yacht sceso al mare, parteciperà alle regate, l'operaio lo seguirà ansiosamente, come una sua creatura, e giubilerà a una sua vittoria, e si rattristerà a una sua sconfitta. Poiché l'architetto, l'operaio, il costruttore, i marinai, il proprietario formano una sola famiglia, tale è il potere che esercita su tutti la stessa profonda passione!

Pertanto, non sarà certamente inopportuno il conoscere i principali costruttori e architetti navali esistenti; e facciamo la distinzione, costruttori e architetti, perchè per la maggior parte gli architetti navali affidano l'esecuzione dei loro disegni ad abili costruttori; benché ve ne siano tuttavia alcuni di grido, che abbiano degli avviatissimi cantieri. E poiché l'Inghilterra, la regina dei mari, è anche la prima nazione in fatto di yachting, incominceremo perciò coi biondi figli d'Albione.

Il più famoso costruttore inglese, colui che da molti è considerato come il primo, è un architetto e costruttore nello stesso tempo. Ed è lo scozzese William Fife di Pairlie (una cittadina della Scozia occidentale, a cinquanta chilometri da Glasgow). Il Fife, discende da una famiglia di costruttori che si sono tramandati di padre in figlio tutti i precetti dell'arte della costruzione degli yachts; il padre di William, William Senior, era un abilissimo architetto e costruttore, e molti degli yachts da lui costruiti, sebbene vecchi di quaranta, cinquant'anni, figurano sempre con onore nelle regate. Ma colui, che doveva veramente consolidare la fama del cantiere, fu l'attuale William. Le sue costruzioni sì giustamente vantate sono sparse per tutti i porti del mondo, e risultano sempre vittoriose su tutte le loro competitori.

Gli yachts dovuti al Fife, che si sono resi famosi per il gran numero di vittorie ottenute, sono innumerevoli, ed ogni anno la serie aumenta. Si può dire che da ormai vent'anni non vi ha regata internazionale in cui il nome del Fife non trionfi. Rammentiamo il nome dei racers più famosi usciti dai cantieri di Fairlie: l'*Ailsa*, un 100 T, costruito nel 1895, il migliore della sua serie, che attualmente è proprietà del Conte della Gherardesca di Livorno; il *Shamrok III*, altro 100 T, del 1903, sfortunato difensore della Coppa d'America; il *Fern*, un bulkkel di 8 T, già proprietà del Duca degli Abruzzi, costruito nel 1896; *Magdalen*, un 20 T, del 1902; i moderni racers della nuova stazza: *Sorais*, *Endrik*, *Spero*, *Vesania*, 8 metri; *Ithnan*, *Anitra*, *Giralda*, 7 metri; *Osborne*, *Cingalee*, *Ariel*, 6 metri; *Alachne*, 12 metri; *Frex* 10 metri; *Mariska*, *Vanity*, *Tuiga*, *Hispania*, *Slee*, 15 metri; *Whithe Heatler*, 23 metri, ecc.



Il 20 T. "Magdalen" progettata a William Fife nel 1899 e successivamente ceduta a Ugo Ubaldo Tonietti per le regate in Mediterraneo.



Il Bulbo Kiel da 4.5 T. "Fern" Progettato da William Fife nel 1896 in Scozia, partecipò alle regate di Genova nel 1897 con il suo primo armatore H. Lambert. Poi acquistata da Luigi Amedeo di Savoia, Duca Degli Abruzzi.

Altro celebre architetto, l'emulo dei Fife, è il suo antico allievo, Alfredo Mylne di Glasgow; che dal grande maestro ha preso tutta quella genialità, che gli si riconosce sempre nelle sue produzioni. Il Mylne ora è forse l'architetto più in voga nel Regno Unito, e continuamente riceve ordinazioni di yachts che egli fa costruire abitualmente nel noto cantiere di Mac Allister. Il Mylne è l'autore del famoso 15 metri *Ostara*, dei 52 piedi *Ma'ona*, Britormart; del 15 metri *Tritonia*, del 12 metri *Nargie*, dell'8 metri *The Nun*, dei 6 metri *Correnzia*, *Dormy*, ecc. Attualmente ha ricevuto l'ordinazione del 19 metri *Octavia*, dell'8 metri *Dewdrop*, ecc.



Il racier da 69 T. "Bona" di Luigi Amedeo di Savoia, Duca Degli Abruzzi Costruito in Inghilterra da Henderson & Pastick nel 1897.

Oltre a questi due grandi architetti scozzesi, la Scozia, vanta pure un gran architetto-dilettante, il Glem-Coats di Glasgow, l'autore dei piani del celeberrimo 30 piedi *Pallas*, del 6 metri *Grusader*, e del notissimo 6 metri *Cynthia*, che tante brillanti vittorie ha riportato nell'ultime regate della riviera.

Notissimo, specialmente per i piccoli racers, è l'architetto londinese Linton-Hope, il creatore si può dire delle derive; a lui si devono i piani delle celebri derive *Azio V*, *Linton*, *Hope*, *Spindirff*, ecc., ecc. Disegnò pure i fortunati 6 metri *Zut*, *Hinemoa*, *Musette*, *Tada*, ecc., e l'8 metri *Autwerpia*.

Celebratissimi sono i calieri Camper e Nicholson, di Gosport, nell'isola di Wight, diretti dall'architetto-costruttore C. E. Nicholson. Questi cantieri si sono specialmente resi famosi nella costruzione di yachts da crociera, e di yachts ausiliari; a loro si deve il bellissimo *Brurchylde*, l'*Ywale* del cav. Cappellini di Livorno; il *Rosamond*, il *Norlanda*, il 100 T, ecc. ecc.



Il Defender "Columbia" Progettata e costruita da Nathael Herreshoff a Bristol difese con successo la Coppa America nelle sfide del 1899 e 1901.

Ottimo architetto e costruttore è Arturo Payne; buono pure il Laws, conosciuto specialmente per i piccoli racers. Vi sono poi altri numerosi architetti quali l'Harley Myld, il Watson, ecc. ecc.; i più noti però li abbiamo accennati. Cinque o sei anni fa, il primato spettava forse al compianto Watson, morto nel 1903; il Watson, da non confondersi con l'attuale vivente, suo figlio, disegnò i famosissimi *Britannia*, del defunto Re Edoardo, *Bona*, del Duca degli Abruzzi, *Meteor I*, e *II*, dell'imperatore Guglielmo, *Shamrock I*, *Aurora*, ecc., ecc.; celebratissimi racers tutti, le cui brillanti vittorie tutti ricordano. Conosciuti pure erano, tra i defunti, il Soper, autore dei piani di *Satanita*, e il Sibbick, che fu forse il costruttore che abbia avuto più ordinazioni. Dopo l'Inghilterra la palma spetta agli Stati Uniti d'America, che vantano i due architetti innovatori Dixon Kemp, e Nat Herreshoff. A questi due e specie al primo spetta il merito della rivoluzione operatasi nell'architettura navale degli yachts poiché fu mediante le loro ardite innovazioni che nacquero i tipi velocissimi dei bulb-kel, e che la scienza delle costruzioni raggiunse il più alto grado di sviluppo.

Il Kemp, che dell'yachting fu il vero scienziato, eseguì i piani di numerosissimi yachts; pochi dei quali però

passarono l'Atlantico; invece l'Herreshoff, costruì sotto i suoi disegni parecchi racers famosi che vennero in Europa a contrastarci gli allori. Noteremo dell'Herreshoff, i racers *Gloriana*, *Beatrix*, *Wasp*, *Columbia*, *Defender*, *Vigilant*, *Reliance*, il 52 piedi *Solna*, *Seneca*, e la modernissima goletta *Westward*, che l'anno scorso riportò quasi tutti i premi in Inghilterra.



Il 5 T. "Nella" progettata nel 1899 da Ugo Costaguta per Luigi Amedeo di Savoia, Duca Degli Abruzzi.

La Francia conta pure buonissimi architetti; primo fra tutti è il Guedon di Bordeaux, l'autore dei piani dei celebri yachts *Chechette*, *Fiferlin*, *Ninetta*, *Lerina*, *Suzette*, *Titave*, *Maitena*, ecc.; dell'8 metri *Pouchette*, del 15 metri *Encarmita*, del 10 *Cozzo* ecc. ecc. Buono pure Maurizio Chevreux dell'Havre, che disegnò gli 8 metri *Anemone III* e *IV*, il 10 T *Saint-Honorait*, ed altri yachts infiniti. Di questi tempi va acquistando nome il Bertrand che disegnò alcuni racers fortunatissimi come gli 8 metri *Loisir*, *Colette*, il 10 metri *Gallia II* vincitore della Coppa di Francia pel 1910, ed altri ancora. Conosciuto, specie pei sei metri è l'Arbeau, che disegnò i sei metri *Pierette*, *Mimosa*, *Arc-eu-Ciel*, *Boule-de-Nejge*, ecc. ecc. Ricorderemo pure il compianto Sahuqué, che era considerato il primo architetto di Francia.

Una nazione che in questi ultimi anni ha fatto enormi progressi è la Germania, che entrò addirittura in lotta con l'Inghilterra. I migliori costruttori tedeschi sono il Max Oertz, e il Won-Hacht. L'Oertz costruì ultimamente le grandi golette *Germania*, e *Meteor IV*, il 10 metri *Felca II*, ecc.; il Won Hacht, i sei *Ouckel-Adolphe*, *Windspiel*, l'8 metri *Rec*, ecc.



Il 5 T. "Melisenda" di Mario Dell'Orso progettata nel 1902 da Ugo Costaguta fu il primo Yacht italiano che conquistò la Coppa Italia nel 1904 a Nizza.

Del resto non abbiamo notato che i più noti architetti, che oltre a questi ve ne sono, in tutte le nazioni, altri ancora, il cui elenco però riuscirebbe troppo lungo. La Spagna che vanta ottimi costruttori, non ha ancora architetti di grido, così la Svezia, Norvegia, Danimarca, Olanda, ecc.; queste nazioni avranno certo abilissimi architetti, ma non entrando questi in alcuna competizione internazionale, il loro nome non oltrepassa i limiti della patria.

Ricorderemo anche i più noti velai poiché la veleria è una parte principale dell'industria navale da diporto. I migliori velai, sono, naturalmente in Inghilterra, e sono precisamente il Ratsey e Laptorn di Cowes, l'Inglhah, il Machenzie ecc. ecc. In Francia, sono favorevolmente conosciute, le vele del Claverie di Arcachon; in America vi sono pure buonissimi velerie.

Ed eccoci in ultimo all'Italia. Noi abbiamo, possiamo dirlo, abilissimi costruttori che possono competere con i migliori esteri, e i nostri yachts del resto hanno dato prova di saper vincere dei premi! Purtroppo, data la scarsa passione che il nostro popolo nutre per gli sport nautici, i nostri architetti, che hanno tanto tesoro di ingegno, devono sprecare inutilmente le loro forze, che in altro terreno, darebbero sì buoni frutti. Tuttavia gli yachts da noi costruiti, hanno sempre, salvo poche eccezioni, vinto quelli delle altre nazioni, il che vuol dire che se anche

noi avessimo il numero di appassionati che conta la Spagna, la Francia, ecc., l'industria delle costruzioni da diporto avrebbe un posto primissimo.

Però, così come stanno le cose, lo ripetiamo, non possiamo lamentarci. Il nostro cantiere più conosciuto è il cantiere A. Ugo Costaguta e C. di Voltri, fondato nel 1880 dal cav. Ugo Costaguta. Ugo Costaguta, forte tempra di ligure, iniziò la sua carriera coll'erigere in Voltri un modestissimo baraccone in legno, dove con l'aiuto di alcuni provetti maestri d'ascia costruì alcuni canotti a vela; con gli anni, mediante il suo potente ingegno e la sua mirabile attività riuscì a fare del primitivo baraccone, un vasto cantiere, fornito di ogni moderna macchina, capace della costruzione rapida e impeccabile di qualsiasi yacht. E costruì infatti i famosi 2 T *Lyggia*, *Ilva*, l'8 T *Nella*, i 10 T *Leda*, *Artica*, il 5 *Melisénda*, il 2 *Te*, i pratici ed economici monotipi del Club della Vola, ecc., ecc.; tutti racers, che riportarono i principali premi in tutto le regate. Purtroppo tanto prezioso ingegno doveva spegnersi nel 1903; però il successore, fratello Attilio, continuò, anzi aumentò le gloriose tradizioni del cantiere, rendendolo famoso anche all'estero; costruì infatti per l'Egitto l'8 metri *Nitocris*, il fuckel *Titania*; per il lago di Ginevra costruì *Caliope*, *Brizeis*, *Hellie II*, ecc.; inoltre costruì i celebri sei metri *Cesarina* e *Vampa*. Insomma i cantieri di Voltai, hanno raggiunto ormai una fama grandissima.

Abilissimo architetto e costruttore senza rivali è Antonio Bava di Sturla presso Genova. Il Bava, nacque marinaio e al mare dedicò tutto se stesso, e la sua fortuna. Condotta da una irresistibile passione per l'yachting si fece costruttore e iniziò la sua carriera nel 1895. Da allora ogni anno, arricchì la nostra marina di yachts celebratissimi, non tanto per le gloriose campagne compiute, quanto per l'accuratissima costruzione, che è assolutamente senza difetti. Negli yachts del Bava si riconosce puro una tale estetica nelle linee, che fa indovinare, oltreché il tecnico, l'artista. A lui si devono i 2 e 3 T *Mima*, *Nila*, *La Gorgone*, *Electa*; i 2 1/2 *Sander* e *Ananke*, il 5 T *Saturnia*, i sei metri *Isa*, *Viola* e *Dalgra*, gli 8 metri *Nila II* etc.

A Varazze, terra classica, ove ogni abitante nasco costruttore, vi è il primo cantiere d'Italia, ed è questo il cantiere Baglietto, fondato dal compianto Pietro Baglietto. Questo cantiere è da tutti conosciuto, e giustamente considerato come il migliore. Per descrivere questo cantiere, per accennare alle principali vittorie non basterebbe un volume; diremo solamente delle celebri derive *Teresita*, *Ambra*, *Cici*, il sei metri, l'8 metri *Leila*, ecc., eoe. Attualmente il cantiere, che ha acquistato una supremazia per la costruzione dei motoscafi, è diretto da uno dei più simpatici, geniali e cortesi costruttori, da quel vero gentiluomo che è Bernardino Baglietto.

E dovrei pure dire del Gallinari, morto da poco, i cui cantieri si sono specializzati nella costruzione delle sottili yole, degli schiff, o delle outriger, e dovrei dire del Demarini, che possiede un avviato cantiere, del Meloncini di Venezia, ecc., ecc., e di altri ancora; ma lo spazio rigido lo impedisce.

Pertanto tutti i nostri costruttori, liguri, toscani, meridionali, tutti meritano indistintamente il nostro plauso.

Essi con i loro sforzi e i loro sacrifici contribuiscono a sostenere in vita un'industria, che non già umile ancella, misera cenerentola, ma florida e prosperosa dovrebbe proseguire il proprio cammino a lato della grande sorella, l'industria navale-metallurgica.



Il 10 T. "Artica" progettata nel 1901 da Ugo Costaguta per Luigi Amedeo di Savoia Duca Degli Abruzzi.

IL MONDO DEI FARI

Lilla Mariotti la "signora del fari", nostra preziosa collaboratrice, torna a raccontarci altre fantastiche storie sul magico mondo dei fari del quale è una esperta studiosa e ricercatrice riconosciuta in tutto il mondo. Proprio in questi giorni, in occasione della 46esima edizione del Premio Letterario Internazionale "Santa Margherita Ligure - Franco Delpino 2023" - 836 partecipanti da tutta Italia - le è stato assegnato l'ambito premio "Vittorio G. Rossi - Vivere il mare" per la letteratura. Complimenti Lilla.



VIAGGIO TRA I FARI IN NORD ITALIA E SARDEGNA

Organizzato nel 2014 dalla US Lighthouse Society
di ANNAMARIA "LILLA" MARIOTTI

La US Lighthouse Society è una storica associazione americana non-profit con sede ad Hansville, nello stato di Washington, il cui scopo è quello di divulgare la cultura e la storia dei fari, con un occhio anche alla loro



Foto 1. Il gruppo davanti al faro di Livorno.

salvaguardia, in tutto il mondo. Fondata 30 anni fa da Wayne Wheeler, allora ufficiale della Guardia Costiera e tutt'ora suo Presidente, la Società organizza ogni anno dei tour negli Stati Uniti e in giro per il mondo cui partecipano appassionati di fari provenienti da ogni parte degli USA che non vedono l'ora di vedere da vicino questo monumento del mare, molti dei quali, purtroppo, stanno andando in decadimento. Non più il più importante aiuto alla navigazione, come in passato, il faro è diventato un monumento il cui interesse tuttavia non è diminuito tra gli amanti del mare. L'ultimo viaggio della stagione 2014 della USLHS si è diretto verso l'Italia. L'Associazione si era rivolta a me per prendere contatto con i vari Comandi del Servizio Fari della Marina Militare Italiana e, dopo aver ottemperato a tutte le richieste e ottenuto i vari permessi per visitare i fari italiani, un nutrito gruppo di circa una ventina di cittadini americani provenienti dai più diversi Stati (addirittura una coppia è arrivata dalle Hawaii), più Wayne Weeler, il Presidente, la nostra guida ed io, ci siamo ritrovati il 17 settembre in un albergo di Genova. La mattina dopo il tour è iniziato con grande entusiasmo, con una prima visita alla vecchia signora che domina la città, la Lanterna, simbolo e ornamento della città stessa, il secondo faro più antico d'Italia. Il guardiano, Angelo De Caro da molti anni suo custode, ha accolto tutti con la cortesia e la cordialità che caratterizza tutti i faristi e ha guidato il gruppo fino in cima, nel sancta sanctorum del faro: la lanterna, lassù dove le lenti ruotano e spandono la loro luce nella notte. Costruita nel 1128 e ricostruita nella sua forma definitiva nel 1543, dopo una serie di altre torri, la lanterna è stata nel tempo più volte ristrutturata ed è riuscita a sfidare i secoli mantenendo intatto il suo fascino. Gli americani hanno molto apprezzato questa visita, un buon inizio, e si sono preparati alla partenza per la prossima tappa.

Dopo la Lanterna il gruppo si è diretto al vicino Acquario soffermandosi tra le vasche dove si trovano pesci e animali marini di ogni genere, compreso un gruppo di delfini che ci hanno divertito con le loro acrobazie. Come sempre questi tour comprendono anche visite a luoghi di interesse.

Dopo questa visita ci siamo diretti a Santa Margherita dove abbiamo pernottato e la mattina seguente una veloce barca prenotata appositamente ci ha portati a San Fruttuoso, fermandosi prima ad ammirare dal basso il Faro di Portofino arroccato su una roccia, sul lato estremo del borgo. Anche questo faro ha recentemente subito l'offesa delle intemperie. Nell'Ottobre del 2018 durante una tempesta una terribile altissima ondata è arrivata fino a sfiorare la lanterna del faro, entrando anche all'interno. Il farista si è salvato per miracolo e il faro ha subito gravi danni che in seguito sono stati riparati. Poi sosta a San Fruttuoso, una piccola baia tra Portofino e Camogli, dove si trova una millenaria abbazia, un'altra di quelle soste programmate per far conoscere tesori nascosti.

Abbiamo poi proseguito per Marina di Carrara e a Viareggio,



Foto 3. Il faro di Portofino.

aspettare in un faro con quella forma, ma una scala normale.

Qui gli americani hanno avuto qualche riserva sull'interesse per questo faro, tuttavia non sono mancate le foto e tutti sono saliti fino alla cima.

La prossima tappa del viaggio prevede un trasferimento all'isola d'Elba e all'arrivo una visita al faro di Forte Stella. Si tratta di un faro storico, costruito nel 1789 per volere del Granduca di Toscana Pietro Leopoldo di Lorena, succeduto ai de' Medici nel governo della Toscana, sul bastione di nord-est della fortezza medicea di Portoferraio. Il faro è composto di una torre rotonda di granito, alta 25 metri, 63 metri sul livello del mare, sormontata da una terrazza in stile medioevale ed emette tre lampi bianchi ogni 14 secondi con una portata dei 16 miglia marine. Nel pomeriggio ci dirigiamo a Punta Polveraia, sulla costa occidentale dell'isola, a visitare l'omonimo faro, una costruzione bianca del 1909 a un unico piano, sovrastata da una torretta ottagonale a ottica fissa con una portata di 16

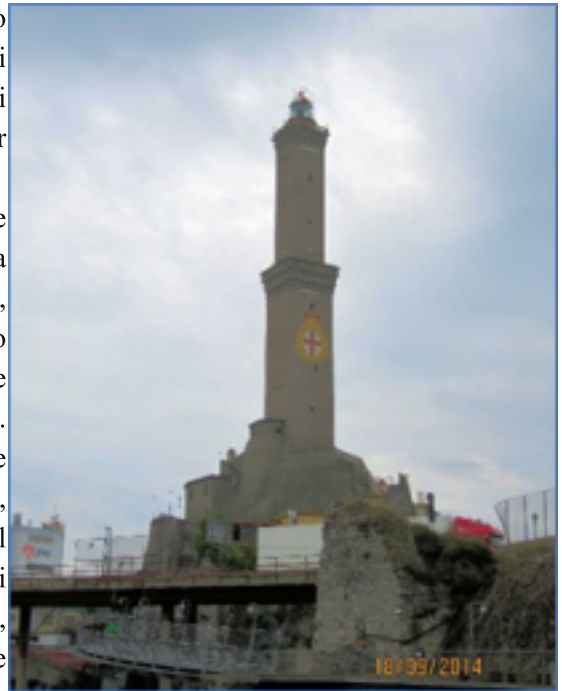


Foto 2. Il faro di Genova.

dove, grazie all'appoggio del Comando del Servizio Fari di La Spezia, abbiamo potuto visitare entrambi i fari. Il primo, costruito nel 1956, si trova nel porto della città. E' un faro bianco, quadrato, alto 22 metri e con un'ottica fissa che ha una portata di 17 miglia. Il faro di Viareggio, il secondo e più recente in quella zona, è stato costruito nel 1993, dopo diverse traversie, è alto 30 metri e la sua luce ha una portata di 24 miglia. Non lo si può definire un bel faro, considerata l'architettura di molti altri, è un tubo bianco, la cui cima è circondata da un terrazzino su cui posa la lanterna e, particolare strano, all'interno non ha una scala a chiocciola, come ci si potrebbe



Foto 4. Il faro di Viareggio.



Foto 5. Il faro di Forte Stella a Portoferraio.

origine. Questo faro era stato cantato da poeti come Dante Alighieri e Francesco Petrarca e sulla sua cima si recava Galileo Galilei per le sue osservazioni.

La salita fino alla cima sulla sua scala a chiocciola è stata un trionfo, gli americani si accalcavano per non perdere neanche un secondo, finché siamo arrivati e il farista ci ha fatto salire a piccoli gruppi fino alla lanterna. Il faro, alto 52 metri, ha un'ottica rotante che emette 4 lampi ogni 20 secondi ed ha una portata di 24 miglia marine.

A Livorno ci siamo imbarcati su un traghetto diretto in Sardegna. La traversata è stata molto confortevole, a parte la sveglia alle 6!

Da Olbia abbiamo iniziato il tour dei fari sardi. Gli americani erano entusiasti. In ogni faro che visitavamo il farista, sia che fosse residente o che fosse venuto solo per aprirci la porta, li accoglieva sempre con cortesia e gentilezza, li accompagnava su per la scala spiegando ogni particolare, che io traducevo, dalla data di costruzione, alla forma delle lenti, la potenza della lampada, la portata e rispondeva alle loro domande con infinita pazienza. Nell'ultimo faro, quello di Capo Sant'Elia, il farista, che vive lì con la famiglia, ha addirittura organizzato un rinfresco a base di dolcetti e vino sardo. Erano tutti estasiati dalla vista

miglia. Qui non riusciamo a salire sulla torre a causa di lavori di manutenzione, ma siamo felici lo stesso, il luogo è bellissimo e la vista incomparabile.

Anche qui non è mancata la visita d'obbligo a un luogo storico e il gruppo si è recato a Villa di San Martino, dove Napoleone Bonaparte ha vissuto in esilio nel 1814.

Tornati sul continente ci aspetta la visita più importante, il faro di Livorno, il faro più antico d'Italia costruito nel 1302 e chiamato anche Fanale dei Pisani in quanto costruito dopo che il porto di Pisa, Porto Pisano alla foce dell'Arno, si era insabbiato e il porto di Livorno, allora un piccolo villaggio, si era dimostrato il più adatto per un nuovo faro. Questo faro ha una storia drammatica, distrutto dai tedeschi in ritirata nel 1944 e stato ricostruito per volere dei Livornesi e inaugurato nel 1956. Per la sua ricostruzione sono stati utilizzati tutti i materiali originari recuperati e conci di pietra della Verruca ricavati dalla stessa cava di San Giuliano da cui erano stati ricavati gli originali e utilizzando anche i progetti dell'architetto Giovanni di Nicola Pisano che lo aveva costruito in



Foto 6. Il faro di Livorno.



Foto 7. Il gruppo davanti al faro di Capo Ferro in Sardegna Zona Porto Cervo.

che si godeva dalle varie terrazze e sono state scattate migliaia di fotografie. Tutto questo è stato possibile grazie all'interessamento del Comando Zona fari della Marina Militare di La Maddalena.

Il primo faro visitato dopo lo sbarco è stato quello di Capo Ferro, a nord-ovest di Porto Cervo, un faro costituito da un edificio bianco a due piani, dove si trovano gli alloggi, sovrastato dalla torre circolare. Costruito nel 1858 ha un'altezza totale di 52 metri ed ha una portata di 24 miglia nautiche.



Foto 8. Faro di Capo Ferro in Sardegna.



Foto 9. Faro di Capo Testa Sardegna.

In seguito abbiamo raggiunto il faro di Capo Testa sul promontorio omonimo. Costruito nel 1845 anche questo è formato da un edificio bianco a due piani sul quale svetta una torre quadrata che ospita la lanterna. L'altezza del faro è di 23 metri e la sua luce ha una portata di 17 miglia nautiche.

Il nostro viaggio è proseguito in direzione di Oristano e verso il faro di capo San Marco che si trova su un promontorio nella parte meridionale della penisola del Sinis. La strada per raggiungerlo è piuttosto ripida, ma nessuno si è tirato indietro. Ecco il faro, di costruzione piuttosto recente, risale al 1924, anch'esso è formato da un edificio rettangolare di due piani, e al disopra si trova la torre rotonda poggiata su una base quadrata e che regge la lanterna. Il tutto è alto 57 metri e la portata della luce è di 22 miglia nautiche. Questo faro ci racconta la storia di Elisabetta Deriu, il cui figlio è oggi il farista di San Marco, che nel 1967, dopo l'improvvisa morte del marito, allora guardiano di quel faro, ne prese il posto e diventò la prima, e allora unica, donna farista d'Italia.

Il giorno seguente un altro traghetto, questa volta diretti a Carloforte, sull'Isola di San Pietro, dove andremo a



Foto 10. Faro di Capo San Marco zona Oristano.



Foto 11. Faro di Capo Sandalo, Isola di San Pietro.

Questo è uno dei fari più antichi della Sardegna, costruito nel 1850 anche questo è un edificio di due piani sul cui fianco si alza una torre a strisce bianche e nere, alta 21 metri, sormontata da un terrazzino che sorregge la lanterna. La sua altezza sul livello del mare è di 70 metri e ha un'ottica rotante con una portata di 21 miglia nautiche. E' adesso l'ora di trasferirsi ad Arbatax dove si trova il faro Capo Bellavista. Qui avviene una specie di ammutinamento, il faro è in cima a una montagna e nessuno si sente più di affrontare salite, così ci dirigiamo a Tortoli da dove si ha una buona visuale del faro e scattano i teleobiettivi. Anche qui, però, nessuno rimane



Foto 12. Faro Capo Sant'Elia, zona Cagliari.

visitare il faro di Capo Sandalo. All'arrivo ci attendono la TV e la stampa, una sorpresa che ho voluto fare a Wayne Wheeler, ho pensato che gli sarebbe piaciuto essere intervistato e poter parlare dei suoi amati fari, e così è stato. Qui le espressioni di ammirazione degli americani sono state più entusiastiche che negli altri fari. Questa maestosa costruzione, recentemente restaurata, come altri fari in cui eravamo già stati, ha suscitato la loro ammirazione e hanno detto che si trattava del faro più bello tra tutti quelli che avevano visitato.

Per me è stato un ritorno al mio primo amore, perché in questo faro, molti anni fa, è nata la mia passione.

Costruito in cima a uno scoglio piramidale nel 1864 con pietra sarda che veniva portata a dorso di mulo dalla cala sottostante, la torre di 30 metri poggia su un caseggiato di due piani ma l'altezza totale sul livello del mare è di 134 metri. I 124 scalini portano nella stanza della lanterna che per il momento è spenta per un guasto tecnico, che dovrebbe essere risolto a breve. Questo è il faro più occidentale d'Italia e la sua portata raggiunge le 24 miglia. Lasciamo Carloforte con un po' di nostalgia, prendiamo il

traghetto e da Portovesme ci dirigiamo verso Cagliari e il faro di Capo Sant'Elia. deluso, ci documentiamo e scopriamo che è un faro a due piani, con una breve torretta su un fianco, dipinto a strisce bianche e nere, così almeno risultava dalle informazioni, ma in realtà pare sia stato ridipinto. Si trova a 165 metri sul livello del mare e la sua ottica rotante spinge il fascio di luce fino a 26 miglia sul mare.

Siamo alla fine della nostra avventura in Sardegna, e dopo l'arrivo a Livorno ci dirigiamo a Genova dove, la sera, ci ritroviamo tutti riuniti in un altro albergo, all'aeroporto, per la cena d'addio. L'atmosfera è allegra, il viaggio è andato bene, tutti sono soddisfatti e l'esperienza è stata positiva.

Il Presidente Wayne ha voluto lasciarmi un ricordo di questo viaggio che, in fondo, avevo organizzato io, e ho ricevuto in regalo una piccola spilla d'oro di Tiffany, New York, che rappresenta un faro americano, un ricordo che porterò con me per sempre.

La mattina dopo ognuno partirà per le varie destinazioni con un carico di fotografie e di ricordi. Per fortuna questa volta il mio ritorno a casa consisterà solo in una breve corsa in macchina.

DOVE LA VELA E' STATA UNO SPORT POPOLARE

Gianni Magnano per la storia della Vela funziona come un mago con tanto di bacchetta magica e cilindro dal quale tira fuori storie e soprattutto rarissime e stupefacenti fotografie d'epoca. Dietro a tutto questo c'è una grande passione, una vita passata a leggere e a incamerare ricordi, a raccogliere e conservare documenti. Tocca a noi del "Centro Studi" il privilegio di poterlo pubblicare.



TIFO DA SPIAGGIA *Piccola storia di passioni e rivalità, quando la vela era anche spettacolo popolare.* **GIANNI MAGNANO**

La diffusione sulle spiagge liguri della passione per i piccoli yacht e le regate è senza dubbio un fenomeno interessantissimo e spesso trascurato dalla storia dello yachting italiano.

La Liguria è stata certamente una delle aree geografiche italiane, che più hanno contribuito alla nascita dello sport della vela: dalle prime regate con i gozzi e le lance a vela, sino alle classi delle barche a vela vere proprie, nate agli inizi del secolo scorso.

Questo lungo ed interessante processo evolutivo fu propiziato dalla diffusa presenza sulle nostre spiagge, di piccoli cantieri navali che passarono spesso, dalla produzione mercantile allo yachting.

C'erano gli avvenimenti importanti, come i vari dei nuovi yacht che richiamavano l'interesse della gente attratti dall'evento straordinario.

Va considerato il fatto che allora, non c'erano molti motivi di svago che richiamassero l'attenzione della gente, il mondo era più ristretto e certe notizie, in una città di mare erano certamente un richiamo importante.



1902 varo dello yacht "Artica" molti si accalcarono sulla spiaggia di Voltri dove la barca del Duca degli Abruzzi prese il mare in una fredda giornata di Febbraio.

Per questa ragione maestri d'ascia, falegnami, carpentieri e costruttori, oltre agli yacht da crociera, si cimentarono anche nella costruzione di piccole barche.

In ogni località della costa si costituirono gruppi di appassionati che sotto la sapiente guida di qualche costruttore professionista, sfruttando le serate invernali, costruiva nei magazzini prospicienti le spiagge i loro piccoli gioielli.

Lavoro difficoltoso per dilettanti, che occupava tutti i momenti liberi dal lavoro e culminava dopo mesi, nel giorno fatidico del varo.

Magazzini che diventavano per l'inverno luoghi di ritrovo per amici: c'era chi lavorava, chi dispensava consigli e chi faceva semplicemente compagnia.



1904 Spiaggia di Priaruggia (Ge) il pubblico segue lo yacht "Sally" nelle selezioni per la scelta dello sfidante italiano alla Coppa di Francia.

Il varo, che avveniva generalmente in una domenica primaverile, aveva la sua solennità: la nuova barca veniva imbandierata e dopo la benedizione impartita dal parroco del rione, la tradizionale rottura della bottiglia eseguita su un'ancora posta vicino alla prua sull'arenile sopra un telo per raccogliere i cocci di vetro.

Successivamente, tra gli applausi dei convenuti il battesimo del mare tra gli applausi degli amici.

Dai primi decenni del secolo scorso la vela dei piccoli yacht venne organizzata e regolamentata meglio: troppe classi e regole diverse avevano frammentato esageratamente la flotta ligure in una varietà di tipi e dimensioni.

Venne così fondata la Federazione Ligure Piccolo Yacht che in seguito confluisce nella Federazione Italiana Vela dal 1927. Subito furono compilati dei veri e propri calendari di regate ufficiali nelle quali i velisti potevano confrontarsi ad armi pari.

Le spiagge delle coste venivano animate nelle domeniche, estive da una grande quantità di piccole vele bianche e cosa ancor più straordinaria, da una grande presenza di spettatori.

I quotidiani locali dell'epoca annunciavano le regate e il Lunedì successivo riportavano ampi resoconti delle regate svolte.

Purtroppo la seconda guerra mondiale interruppe questo bellissimo sogno, ma la gente di Liguria ama il mare e le sue espressioni più di ogni cosa e la passione per la vela non morì.

Passata la guerra e passata la grande paura, si ritornò gradualmente a pensare alla vela, alle vecchie barche presto vennero affiancati nuovi scafi, con maggior entusiasmo di prima si tornò a costruire e l'attività agonistica riprese.

Le spiagge Liguri tornarono a popolarsi, gli appassionati facevano il tifo per i beniamini locali: Il mitico "Pi" Canessa di Bogliasco, il grande Capiro di Nervi, Cortese di Sampierdarena, Pitti di Sestri, "Meghe" Patrone e Ghigliotti di Voltri, i Carattino e "Punny" Spirito a Varazze e così via.

Una lunga serie di nomi, che per anni frequentarono i campi di regata, ottenendo, importanti affermazioni anche a livello internazionale.



Fine anni Cinquanta, il folto pubblico a Genova per seguire le regate internazionali.



Anni Cinquanta regate a Genova per le classi "S" e "U" la spiaggia di Voltri è piena di tifosi che seguono le gesta dei loro beniamini.



La folla segue il varo dello yacht "Corsaro II" nel 1962 presso i cantieri Costaguta di Genova.

Erano gli anni di Coppi e Bartali e l'Italia dello sport era divisa tra i due campioni; allo stesso modo nella vela si costituirono gruppi di appassionati disposti persino a seguire i propri beniamini, nelle regate in altre località. Spesso si facevano piccole trasferte in treno e i circoli nautici affittavano autobus in occasione delle regate più importanti.

Le autovetture non erano ancora diffuse e l'autobus era il modo migliore per stare insieme e seguire i propri beniamini e l'entusiasmo faceva il resto.



1954 Pullman di appassionati e amici organizzato a Voltri per seguire le regate a Sanremo.

Sulle spiagge si udivano accese discussioni sulla tattica di regata e sulle prestazioni atletiche dei velisti impegnati, contrasti, urla e talvolta si andava anche oltre.

Le giurie delle regate erano di solito alloggiate su terrazze o moli prospicienti il mare, dinnanzi c'era a breve distanza l'area di regata, le tre boe di allineamento e a terra, la mira ottica usata dalla giuria per traguardare la linea di partenza.

Un silenzio assoluto accompagnava lo scandire dei secondi per la partenza solitamente indicati su un grande orologio di compensato azionato a mano dai giudici, la gente si spostava come un'immensa onda lungo la spiaggia per seguire l'avvicinarsi delle prue alle boe, tutti cercavano di essere allineati alla linea di partenza per capire chi risulterà primo. La scena era più o meno la stessa ovunque.

Al colpo di cannone seguiva un vociare liberatorio: ognuno seguiva con lo sguardo la barca del proprio circolo impartendo invano inutili comandi da terra ad una distanza che ovviamente non potevano essere uditi dai concorrenti.

Molti guardavano pochi regatavano, per questo ci pare, si possa parlare con ragione di tifo anche per una vela, si creava clima che purtroppo non esiste più; l'effetto spettacolare delle regate disputate lungo le spiagge si è perso da tempo, vittima di scelte tecniche forse non sempre azzeccate.

Le gare oggi si fanno a grande distanza dalla costa. Le giurie sono sempre ospitate su battelli e le regate non hanno più l'aspetto estetico di un tempo, più tecniche e meno condizionate delle coste, sono certamente più corrette per i praticanti, ma meno godibili come spettacolo.

La gente inoltre è forse assorbita da mille altri motivi di svago, ma quel mondo resta un periodo storico importante per la vela italiana, al quale forse anche i campioni di oggi devono qualcosa.



Fine anni Cinquanta, il folto pubblico a Genova per seguire le regate internazionali.



Il Palco giuria allestito negli uffici del Cantiere Costaguta a Genova negli anni Quaranta.

RITAGLI DI STORIA

Accogliamo sempre con piacere gli articoli di *Peppe Peluso* che è uno dei più prolifici nostri collaboratori: in 10 anni abbiamo pubblicato 46 sui articoli che possono essere tutti sfogliati cliccando sul sito (www.cstn.it/articoliNotiziario/Peluso). Questa volta la ricerca di *Peppe* si è basata su rare foto del 1907 dell'archivio del suo amico *Daniele Thomas Alessi di Pozzuoli*, che le ha date in esclusiva per il Notiziario. Grazie a tutti e due.



LA DUCHESSA ELENA D'AOSTA, NEL GOLFO DI POZZUOLI, ASSISTE ALL'IMBARCO DI UN CANNONE ARMSTRONG DA 305MM

GIUSEPPE PELUSO

Il 27 giugno 1907, una splendida giornata dell'appena iniziata estate puteolana, vede riunita gran bella gente a bordo della corazzata "*Vittorio Emanuele*".

La nave è ormeggiata al pontile Armstrong, sotto il raggio della grande gru idraulica; tutto è pronto per una cerimonia che oggi sarebbe inconcepibile.

La scena è immortalata in alcune foto, scattate nello stesso giorno, e gentilmente concesse in esclusiva, per la pubblicazione su questo Notiziario, dall'Archivio *Daniele Thomas Alessi*.

La *Vittorio Emanuele* è una corazzata di oltre 14.000 t a pieno carico, lunga circa 115 mt e larga oltre 22 mt, con una potenza di 21.968 cavalli raggiunge una velocità di 21 nodi ed ha un equipaggio di settecento uomini tra ufficiali, sottoufficiali e comuni.

E' stata progettata dal colonnello del Genio navale *Vittorio Cuniberti* al quale la Regia Marina ha affidato il compito di realizzare una classe di corazzate maneggevoli, ben bilanciate, veloci e di costo contenuto.

Queste unità definite "poli-calibro" o "pre-dreadnought", in un certo senso anticipano la nascita del "incrociatori da battaglia", sono l'ultima classe di corazzate costruite in Italia prima delle "monocalibro" o "dreadnought" tipo *Dante Alighieri*, *Conte di Cavour* o *Andrea Doria*.

A differenza delle successive la *Vittorio Emanuele*, e le sue gemelle, sono dotate di soli 2 cannoni da 305/40 (in due torre singole) quale calibro principale, 12 cannoni da 203/45 (in sei torri binate) per impiego contro incrociatori avversari, 16 cannoni da 76/40 (in impianti singoli) per impiego anti silurante, 10 cannoni da 47/40 (sempre impianti singoli) quale arma antipirateria, e 2 tubi lanciasiluri subacquei da 450mm.

Per qualche tempo sarà, esclusa l'appena entrata in servizio inglese Dreadnought, la corazzata più potente che trovasi in mare tra le flotte da guerra di tutto il mondo.

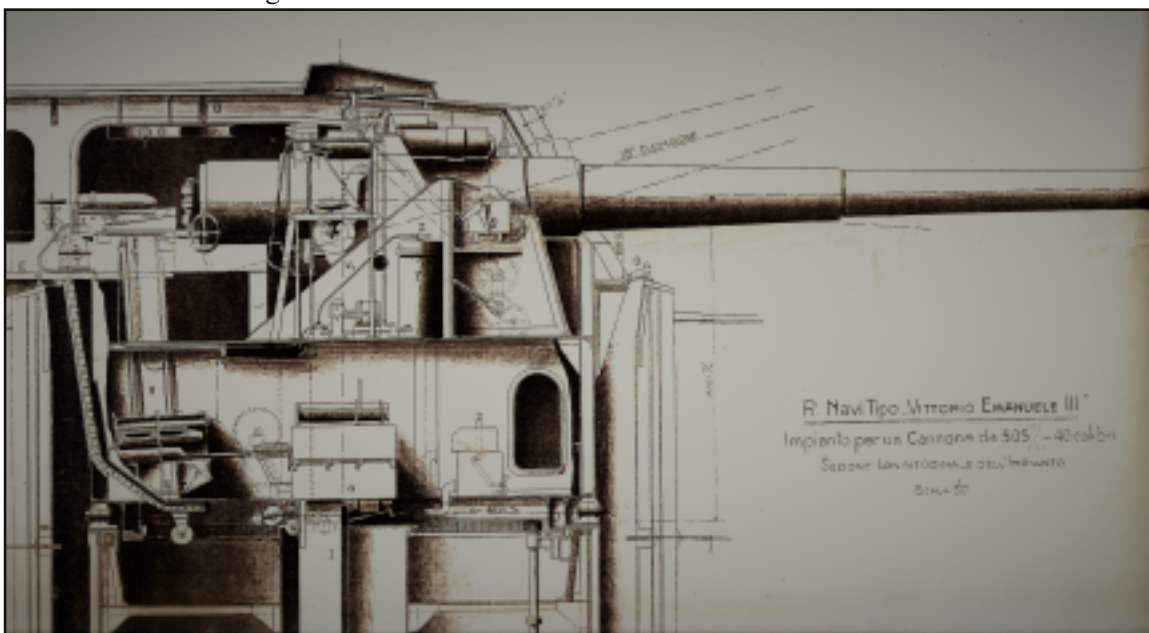


Foto 1

Particolare importante è che tutto il suo armamento è stato costruito a Pozzuoli dalla locale fabbrica Armstrong, dai cannoni del calibro principale di 305mm [foto 1], ai più piccoli di calibro 47mm costruiti su licenza della francese Hotchkiss, per terminare ai tubi lanciasiluri subacquei.



Foto 2

Stiamo parlando del periodo d'oro della Armstrong puteolana quando le altre fabbriche italiane di artiglieria (la Vickers Terni da cui nascerà la OTO e la Schneider-Ansaldo che darà vita all'Ansaldo Artiglierie) appena accennano a riprodurre qualche cannone su licenza estera.

Anche la Armstrong Pozzuoli riproduce artiglierie su brevetto della casa madre inglese ma da tempo, e specialmente nel ventennio 1890-1910, non ha rivali in Italia; produce tutto all'interno del grande Cantiere alla Starza, ha tecnici capaci di progettare qualsiasi arma e lavorazione, gode di posizione monopolistica nelle commesse di artiglieria navale e costiera.

La *Vittorio Emanuele*, costruita a Castellammare di Stabia, è quasi pronta avendo di già montato le artiglierie minori; ora è in attesa del montaggio delle artiglierie maggiori con

una delicata operazione che per forza deve essere effettuata presso il cantiere fornitore delle stesse.

A questo scopo si trova a Pozzuoli dove speciali carrelli ferroviari, percorrendo il lungo pontile, portano fin sotto bordo la torre corazzata, il pesante affusto e la lunga canna del complesso poppiere [foto 2].

Si tratta di manovre che richiedono grande esperienza e nello stesso tempo si prestano alla spettacolarità.

Per tale motivo, e per solennizzare le operazioni, in queste occasioni sono rivolti inviti a illustri personaggi, specialmente femminili, che con la loro presenza onorano maestranze e marinai restando poi a perenne ricordo nella cronologia storica dell'unità.

Madrina ed ospite principale di questa giornata è la Principessa Elena d'Orleans che nel 1895 ha sposato il Duca Emanuele Filiberto del ramo cadetto Savoia-Aosta.

Suo Padre il Principe Filippo era nipote di Luigi Filippo Re di Francia ed era stato erede al trono francese negli anni '40 dell'ottocento.

Il marito Emanuele Filiberto, che sarà poi il comandante dell'invitta 3° Armata durante la Grande Guerra, nel 1906 riceve il comando del Corpo d'Armata di Napoli e trasferisce l'intera sua famiglia alla Reggia di Capodimonte.

Sua moglie, la duchessa Elena, oltre che attiva sportiva sarà molto presente nel sociale; memorabili le sue attenzioni per il Preventorio di Pozzuoli, il convitto di Arco Felice, l'omonimo ospedale di Napoli.

Si chiama Elena, come la moglie del Re, e il popolino l'appella "La Regina di Napoli", accentuando quella rivalità tra cugini, gli Aosta ed i Savoia, che ancora oggi perdura.

Si ritrova così bene a Napoli che vi resta anche quando il marito Duca Emanuele Filiberto riceve incarichi in altre sedi; anzi gli Aosta, caso unico in Italia, resteranno a Capodimonte anche dopo la proclamazione della Repubblica.



Foto 3

La prima foto della cerimonia [foto 3] mostra la duchessa Elena, che ha appena lasciato la zona del barcarizzo, notare la gruetta che sostiene la scala, unitamente al direttore dell'Armstrong, il conte Alessandro Pecori Giraldi, che la segue con abito scuro e bombetta.

Il capitano di vascello, comandante della nave, dopo averla accolta gli presenta alcuni personaggi, sia militari che civili, che di già si trovano a bordo.

La duchessa Elena nella mano destra stringe un bianco e chiuso ombrellino parasole e nella mano sinistra una strana piccola e squadrata borsetta; sembrerebbe una custodia di apparecchi fotografici.

A lei vicini, ma interessati a qualcos'altro, i due figli Aimone, il secondogenito, che copre il più grande Amedeo.

Più distaccati, dietro il conte Alessandro, una gentildonna munita anch'essa di ombrellino e di uno stravagante cappellino piumato.

Forse la dama di compagnia della Duchessa Elena, affiancata da ufficiali e marinai; a queste cerimonie, per la loro stessa natura, sono presenti molti uomini ed è quindi giusto che la Duchessa Elena sia accompagnata da una nobildonna che ben sappia intrattenere la moltitudine di ufficiali e gentiluomini presenti.

La seconda foto della cerimonia [foto 4] vede tutti rivolti verso poppa; probabilmente per il saluto alla bandiera o in ascolto d'un messaggio di benvenuto.

Salta subito all'occhio la statura della Duchessa che ben sovrasta ufficiali e gentiluomini che la circondano, e questo nonostante berretti, bombette e alti copricapi dei presenti.

Sia la Duchessa che l'altra nobildonna indossano una "veletta"; una striscia di rete leggera, molto trasparente, che viene fissata con spilli al cappellino in modo che ricada davanti al volto.

I due ragazzi sono qui assorti e presi dalla cerimonia; entrambi indossano una divisa "alla marinara", appropriata per la manifestazione cui presenziano ma che, come tutti i loro coetanei, sono soliti portare.

Il più nitido sfondo di questa immagine ci porta a scorgere alcuni capannoni della fabbrica Armstrong, la retrostante Terrazza Marina della Starza e ancora dietro un maestoso Monte Gauro che si erge dall'alto dei suoi misteri millenari.



Foto 4



Foto 5

La terza foto della cerimonia [foto 5] ci mostra un momento di pausa, dopo i saluti, le presentazioni e gl'istanti ufficiali.

Tutti sono in attesa che comincino le operazioni di imbarco del cannone e pertanto, divisi in gruppetti, si concedono alla conversazione ed al fotografo.

Il primo piano della scena è occupato dai due rampolli il cui nome, come per i genitori, dovrebbe essere preceduto dal titolo di S.A.S. (Sua Altezza Serenissima); ma stranamente nelle didascalie di queste foto è riportato il titolo di S.A.R. (Sua Altezza Reale) riservato alla Famiglia regnante.

A sinistra il primogenito Amedeo nominato dal Re Duca delle Puglie; alla morte del Padre nel 1931 eredita il titolo di Duca d'Aosta. Negli anni trenta è proposto prima come Re di Spagna, poi come Re d'Ungheria, per essere poi nominato viceré dell'Impero Etiopico ad Addis Abeba. Sarà per sempre ricordato per la valorosa resistenza all'Amba Alagi e la prematura morte mentre è prigioniero degli inglesi.

A destra Aimone, Duca di Spoleto, ammiraglio di Marina a differenza del fratello Generale Aeronautico, che sarà nominato Re di Croazia con il nome di Tomislavo II. Il titolo di Duca di Spoleto gli è concesso dal Re nel 1904 e poi nel 1942, alla morte del fratello Amedeo, eredita il titolo di Duca d'Aosta.



Foto 6

La quarta foto della cerimonia [foto 6] riprende tutti nella zona poppiera della nave dove è stata appena calata la base della torre corazzata girevole. Essa è ancora trattenuta dai grossi cavi della potente gru del molo e sarà sganciata solo quando ogni cosa, con paziente precisione, sarà nella giusta posizione.

All'interno della torretta operai e tecnici dell'Armstrong che conoscono ogni singolo bullone e meccanismo; all'esterno marinai e ufficiali della Regia iniziano a prendere confidenza con il potente cannone.

La Duchessa e gli altri ospiti assistono all'operazione dalla prima balconata del castello di poppa; Elena ed un figlio guardano con molta attenzione, qualcun altro passeggia pensieroso, altri distrattamente guardano altrove.

Sul ponte superiore qualche altro ufficiale e molti marinai, anch'essi incuriositi, e su questo ponte son ben visibili due dei sedici cannoni da 76/40 di già montati; probabilmente presso il cantiere navale dove sono stati facilmente trasportati.

Nel profilo dell'unità, tratto dal libro "Lo Stabilimento Armstrong di Pozzuoli" del 1911, è ben visibile la disposizione di tutte le artiglierie presenti a bordo di questa unità [foto 7].

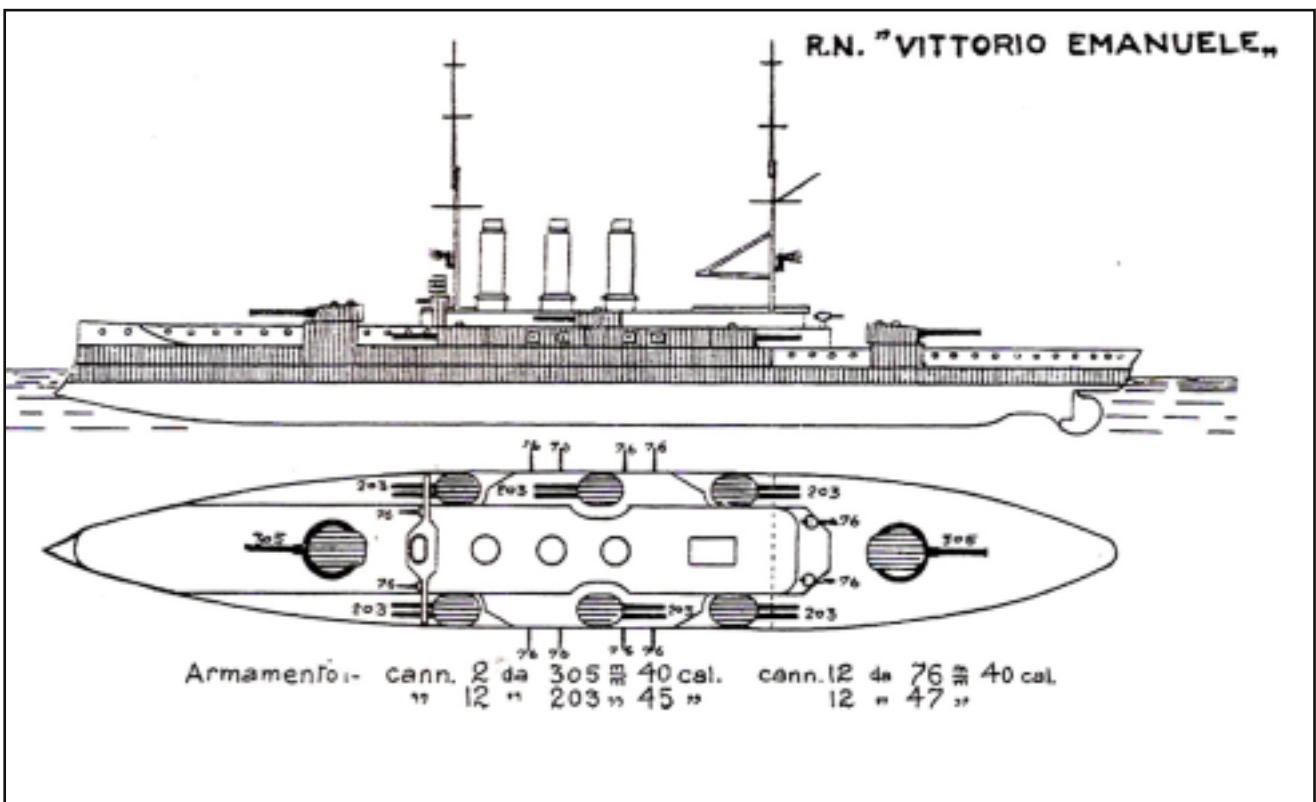


Foto 7

Termina così questa giornata “particolare” che ha mostrato a sufficienza quale importanza, anche mediatica, abbiano avuto le costruzioni di artiglierie nello Stabilimento Armstrong di Pozzuoli.

Indubbiamente per nessun organismo industriale esiste un vincolo così intimo tra i propri destini e quelli della Nazione come per uno Stabilimento destinato alla produzione di materiale guerresco.

Per un periodo di tempo abbastanza notevole la storia del progresso delle artiglierie della Marina si confonde con la storia delle costruzioni eseguite dallo Stabilimento Armstrong.

Sono stati questi cannoni a rendere potenti tante corazzate tra cui questa nave da battaglia, la *Vittorio Emanuele*, orgoglio della Regia Marina Italiana [foto 8].



Foto 8

Tra i protagonisti di questa giornata non abbiamo potuto fare a meno d’ammirare i membri di una regale Famiglia, tutti alti, belli e sportivi, che scelsero Napoli quale residenza d’amore [foto 9].



Foto 9

RICORDI DI COPPA AMERICA

L'America's Cup, la più antica e famosa regata del mondo (1851), è prossima a disputare nel 2024 la sua XXXVII edizione. Il nostro amico Enzo Dell'Aria, velista esperto di lungo corso ed ex ufficiale di Marina, ci ricorda una storica edizione della regata quando 20 anni fa (2003) l'italo-svizzero Ernesto Bertarelli riuscì per primo a riportare in Europa dopo 152 anni la mitica coppa. I suoi frequenti richiami alla scienza medica e farmaceutica fanno riferimento alla sua vita professionale che lo ha visto affermato ed apprezzato neurologo/immunopatologo clinico, già Capodipartimento di Neuroscienze all'Ospedale Cardarelli di Napoli.



“ALINGHI”, UNA COPPA AMERICA SULLE MONTAGNE SVIZZERE E... LA MALATTIA SCLEROSI MULTIPLA.

VINCENZO DELL'ARIA

Di originale intorno alla “Coppa America” ormai c'è poco da scrivere. Alla Lega Navale di Napoli, ed in copia all'attigua Sez. velica della M.M., c'è una stampa d'epoca che ne fa succintamente la storia illustrando le barche a vela che nel tempo fino agli anni '70 si sono succedute in questa sfida.

La compri al Pireo e certamente fa “bella mostra” come presumibilmente non altrettanto farebbe una stampa con le immagini dei “mostri” che oggi per questa coppa ancora si sfidano.

Alinghi era appunto uno di questi mostri tecnologici ed il suo equipaggio era un mostro di bravura, cosa non originale in quanto queste doti sono comuni anche alle altre barche perché indispensabili per gareggiare e cercare di vincere. Né era originale la bandiera Svizzera di Alinghi, un evento casuale perché era lì che Ernesto Bertarelli, Italiano naturalizzato Svizzero, rese disponibile la “mostruosa” quantità di danaro anch'essa indispensabile per gareggiare e soprattutto vincere come poi avvenne. Originale è invece proprio la figura umana ed imprenditoriale di Ernesto Bertarelli, un “eroe dei nostri tempi” di cui vale la pena raccontare la storia.



La “Serono” era una ditta farmaceutica principalmente indirizzata alla produzione di farmaci contro l'infertilità. L'aminoacido Arginina nella seconda metà del secolo scorso fu proposto e per lungo tempo proficuamente venduto per la cura dell'infertilità maschile finché negli anni fu evidente la sua assoluta inefficacia. Migliore fortuna toccò invece alla gonadotropina corionica per la cura dell'infertilità femminile. Veniva estratta dalle urine delle donne in menopausa ed a fornirne le cospicue quantità furono le Suore conventuali facilmente reclutate in quanto all'epoca azionista della Serono era il Vaticano.



Ernesto Bertarelli da illuminato imprenditore fu pronto ad accorgersi del grosso filone d'oro delle gonadotropine, rivelatesi effettivamente efficaci nella cura della infertilità femminile, e soprattutto fu lesto a profittare di quanto la ricerca biotecnologica metteva a disposizione - il metodo del DNA ricombinante - per sintetizzarle e produrle più facilmente facendo a meno delle urine delle Suore. Fu così che la Serono diventò una industria farmaceutica Biotecnologica e ben presto una delle più importanti a livello mondiale.

Il patrimonio di Ernesto Bertarelli già cospicuo diventò allora enorme e quello familiare addirittura spropositato in quanto sposò Kirsty Roper la donna più ricca d'Inghilterra ed anche la più bella perché ne fu eletta Miss nel 1988. Leggendo la storia di questa donna è interessante scoprire come il suo patrimonio già di famiglia cospicuo raggiunse e addirittura poi superò quello della famiglia reale Inglese.

Encomiabile è che ciò fu dovuto unicamente al suo eccezionale talento specie quello artistico musicale oltre che a quello imprenditoriale.

A distinguere invece Ernesto Bertarelli non era tanto il talento quanto le sue qualità imprenditoriali che, per la promozione ed il commercio dei prodotti farmaceutici, è quasi indispensabile che siano “disinvolute”, ma non troppo! Per aver ecceduto in questa disinvoltura infatti ad Ernesto Bertarelli in America è capitato quello che nel Maggio 2017 è capitato in Italia al Prof. Guido Fanelli per i farmaci della terapia del dolore. L'imputazione per entrambi è stata la falsificazione dei dati sperimentali attestanti l'efficacia terapeutica dei farmaci da loro prodotti e messi in vendita. La pena “patteggiata” fu in America per Bertarelli di “appena” 74 milioni di dollari per Fanelli, in Italia, il carcere.

Ma vediamo adesso come ha fatto la coppa America ad andare sulle montagne Svizzere e perciò torniamo ad Ernesto Bertarelli quale “eroe” sportivo, grande appassionato di vela agonistica e bravo skipper di regate.

Allorché decise di vincere la coppa America Bertarelli sfoderò, oltre a quelle marine, le sue migliori qualità imprenditoriali e ciò sia per riuscire nell'impresa che per ricavarne magari più utili di quanto per essa impiegati. E di danaro ne impiegò tanto. Più di tutto costò l'acquisto dell'imbattibile timoniere Russell Coutts (foto) che non si fece scrupolo (cosa non fa il danaro!) di abbandonare il team dei suoi compatrioti Neozelandesi da lui guidato e più volte portato alla vittoria. Furono infatti i Neozelandesi a togliere per la prima volta dalla bacheca del New



York Yacht Club il trofeo della Coppa America dove era da sempre gelosamente custodito.

Alinghi, la barca sfidante (foto) contro i Neozelandesi venuta fuori dal genio imprenditoriale di Bertarelli, era una buona barca aveva un buon equipaggio ed era timonata dall'imbattibile “Neozelandese traditore” Coutts. Risultò più volte vittoriosa e non poteva essere altrimenti. Aveva bandiera Svizzera e fu così che la coppa America andò ad una Nazione dove il mare non era visibile nemmeno dalle sue più alte montagne. Ad onore di Ernesto Bertarelli va comunque il fatto che a far “camminare” bene Alinghi e

farla vincere vi fu anche il suo diretto contributo di bravo marinaio in quanto era parte dell'equipaggio ed aveva il compito determinante di navigatore.



(Nota: I libri di Enzo Dell'Aria in ebook e formato cartaceo sono su Amazon)

18° CONVEGNO NAZIONALE DELL'UNASCI OSPITATO DAL C.C. ROGGERO DI LAURIA

Sabato 28 ottobre scorso si è svolto a Mondello, nella splendida sede del Club Canottieri Roggero di Lauria, il 18° Convegno Nazionale dell'UNASCI - Unione Nazionale delle Associazioni Sportive Centenarie d'Italia, Associazione Benemerita del CONI.

Il tema è stato "Sport, Ambiente e Benessere" e il Presidente dell'UNASCI Bruno Gozzelino è stato capace di riunire ben tre Presidenti di Federazioni Sportive nautiche: Giuseppe Abbagnale (Federazione Italiana Canottaggio), Francesco Ettore (Federazione Italiana Vela), Luciano Bonfiglio (Federazione Italiana Canoa e Kayak), nonché, per giusta compensazione, il Presidente del Club Alpino Italiano Antonio Montani.

Ecco i relatori e i rispettivi interventi:

- Niccolò Cavalcanti "Il canottaggio come terapia."
- Luciano Buonfiglio "La FICK: una Federazione, sentinella delle acque."
- Francesco Ettore "La Vela: ambiente e sostenibilità, realtà e scenari futuri."
- Antonio Montani "La montagna in movimento: il Club Alpino Italiano."
- Iacopo Mazzetti, Head of Legacy Milano - Cortina 2026 "Sport, ambiente e benessere per le Olimpiadi e Paralimpiadi di Milano Cortina 2026."
- Gaetano Iachelli, FMSI "Dallo Sport le pillole del nostro Benessere."

I convegnisti, in rappresentanza di ben 41 associazioni sportive centenarie associate all'UNASCI, sono stati accolti dall'infaticabile Presidente del Roggero di Lauria e Consigliere della FIC Andrea Vitale, che ha donato a ciascun intervenuto il ricco libro celebrativo dei 120 anni del Roggero di Lauria.

Le relazioni saranno pubblicate a breve sul sito dell'UNASCI (<https://www.unasci.com/web/index.php>), tuttavia segnaliamo sin d'ora che il Presidente della FICK Luciano Bonfiglio nel corso della sua relazione ha illustrato che la FICK nel 2005 ha adottato il "Decalogo del Canoista per l'Ambiente", quale atto formale di impegno alla responsabilità ambientale del mondo della pagaia. Il Decalogo, ovviamente, si estende a chiunque svolge attività sportiva o ricreativa acquatica, e viene qui di seguito pubblicato.





DECALOGO del CANOISTA per l'AMBIENTE



- 1. Il canoista** riconosce l'acqua come bene comune appartenente a tutti gli abitanti della Terra. Il diritto all'acqua è perciò inalienabile, individuale e collettivo, senza discriminazione di razza, sesso, religione, reddito e classe sociale.
- 2. Il canoista** riconosce il diritto di accesso e fruizione dell'acqua a tutta la collettività, e rispetta sia a terra che in acqua chiunque svolga attività sportive o ricreative in qualsiasi corpo idrico (pesca, balneazione, ecc...), impegnandosi altresì a concertare modi e metodi per una fruizione in grado di conciliare le esigenze di tutti.
- 3. Il canoista** si informa sulla principale normativa vigente per la gestione, tutela e salvaguardia dei corpi idrici, impegnandosi a divulgare i principi costitutivi e i vincoli di protezione.
- 4. Il canoista** si impegna, al fine di tutelare l'ambiente, a documentarsi (anche grazie al supporto di guide fluviali locali e di associazioni) sulla presenza di fattori naturalistici sensibili che potrebbero richiedere comportamenti atti a non arrecare disturbi all'ambiente.
- 5. Il canoista** si impegna a non arrecare intenzionalmente danno o disturbo a nessuna specie animale e vegetale presente negli ambienti acquatici che frequenta, e provvede a segnalare agli organi competenti ogni situazione potenziale o reale di rischio ambientale che rileva durante la fruizione.
- 6. Il canoista** rispetta l'ambiente anche nelle attività complementari all'esercizio diretto della pratica sportiva, ricercando forme di mobilità sostenibile da e verso i luoghi di fruizione, nonché prediligendo strutture e servizi per l'ospitalità ecocompatibili.
- 7. Il canoista** non lascia rifiuti al suo passaggio, né nei corpi idrici né nelle aree rivierasche che frequenta, e accede ai corpi idrici arrecando il minor disturbo possibile agli ambienti che attraversa. Inoltre favorisce le infrastrutture di accessibilità ai corpi idrici realizzate a impatto minimo sull'ambiente, prediligendo interventi reversibili, realizzati con materiali naturali e inseriti paesaggisticamente nel contesto naturale.
- 8. Il canoista** rispetta l'ambiente anche nella scelta dei materiali per la pratica sportiva, prediligendo a parità di performance prodotti provenienti da aziende certificate secondo i sistemi di gestione ambientale previsti a livello internazionale.
- 9. Il canoista** si rende disponibile ad essere coinvolto costruttivamente nei processi decisionali che riguardano la natura e la risorsa idrica, al fine di offrire la propria conoscenza degli ambienti acquatici a tecnici, gestori e amministratori, e di poter concertare con i soggetti preposti le esigenze legate alla pratica degli sport della canoa.
- 10. Il canoista** rispetta l'ambiente anche quando non pratica direttamente l'attività sportiva. Nella sua vita privata e professionale si impegna ad essere un modello di buone pratiche e promuove ogni azione e iniziativa atta a tutelare la risorsa idrica e l'ambiente in generale.





GIRAGLIA

L'AVVENTURA DELLA REGINA DEL MEDITERRANEO

AA.VV., Editori Yacht Club Italiano e Giunti Editore, 2023, pag. 431, € 70.

Un libro stupefacente per i 70 anni (1953-2023) della regata d'altura più importante del Mediterraneo.

Nel rispetto della migliore tradizione editoriale del più antico club velico italiano nello scorso giugno è stato dato alle stampe il volume tanto atteso dagli appassionati dello yachting: un lavoro imponente, un'opera meritoria per lo Y.C.I. e per la storia della vela italiana e non solo per quella.

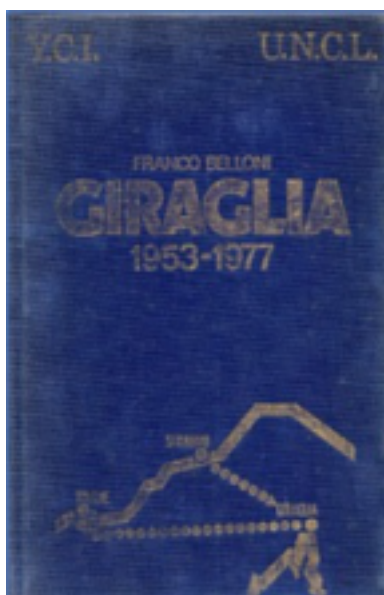
Un coinvolgimento generale che così vasto non si era mai visto:

Soci e Amici del Club che hanno aperto il loro baule dei ricordi, regalandoci preziose testimonianze e foto inedite; concorrenti e protagonisti a bordo delle imbarcazioni,

Il risultato è un grande volume illustrato, un capolavoro di grafica ed arte tipografica, con gli scatti dei migliori fotografi che raccoglie le cronache, le testimonianze, le biografie dei personaggi e le carte d'identità delle barche che hanno reso importante questo grande appuntamento sportivo nato nel lontano 1953. Armatori, marinai, famigliari, più di recente i migliori professionisti della vela, su centinaia di yacht hanno girato lo scoglio della Giraglia. Con ciascuno di loro, idealmente, possiamo ripercorrere questa bella avventura.

Nelle prime pagine il Qr-Code inserito consente di consultare il database relativo alle classifiche della regata dal 1953 a oggi e in appendice l'Indice dei nomi di persona e l'Indice dei nomi delle imbarcazioni impreziosiscono l'opera.

Il "Centro Studi", grazie ai suoi straordinari ed esclusivi archivi ha avuto il piacere di collaborare per la ricerca documentale avendo così l'onore di essere citato nei ringraziamenti.



Non è possibile celebrare e gioire per la nascita del volume dei 50 anni della GIRAGLIA senza ricordare il precedente ed ormai introvabile volume: "GIRAGLIA 1953-1977" pubblicato nel 1977 da SM Silvio Mursia & C. Editore in occasione della 25esima edizione della regata per volere dallo Yacht Club Italiano e dall' Union National pour la Course au Large.

Autore, l'indimenticabile Franco Belloni, con il quale ho avuto il privilegio di scrivere due libri ed essere co-fondatore del CSTN, per anni mi ha ripetuto: "bisognerebbe fare una nuova edizione aggiornata!".

Adesso che la nuova edizione è arrivata, sono sicuro che Franco gioisce con noi.

(Paolo Rastrelli)