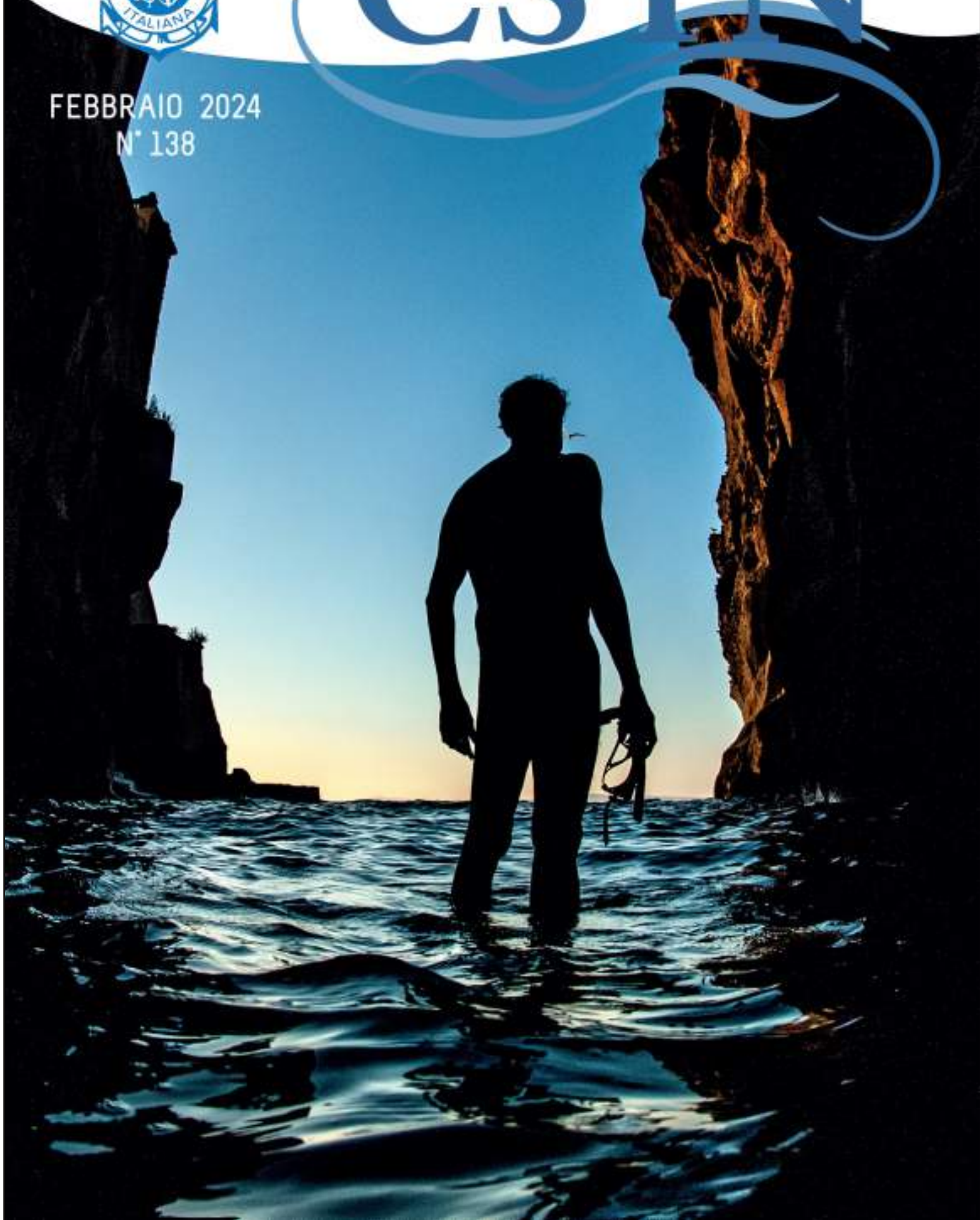




# Notiziario CSTN

FEBBRAIO 2024  
N° 138



# Notiziario CSTN

## CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

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

LEGA NAVALE ITALIANA

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

ANNO XIII - N° 138

NOTIZIARIO ON-LINE

febbraio 2024

### SOMMARIO

- |   |         |   |         |
|---|---------|---|---------|
| • Editoriale .....                        | pag. 1  | • Il sequestro della "Rosalia D'Amato"..... | pag. 25 |
| • Ricordo di Giancarlo Basile .....       | pag. 2  | • La crociera Roma-Tripoli .....            | pag. 28 |
| • I grandi progettisti (2ª puntata) ..... | pag. 11 | • La prima volta del catamarano .....       | pag. 31 |
| • Per un Museo Navale partenopeo.....     | pag. 18 | • La Grecia e le sue "anime".....           | pag. 34 |
| • L'Arsenale di Napoli (1910).....        | pag. 21 | • Il navigatore Alessandro Malaspina .....  | pag. 36 |

### EDITORIALE

L'anno nuovo è iniziato sotto buoni auspici per quanto riguarda le attività culturali del CSTN. La dottoressa Candida Basile Baldassarre, vincitrice di master post laurea presso l'Università Parthenope di Napoli, ha iniziato a frequentare la nostra Biblioteca per una ricerca volta alla valorizzazione del patrimonio bibliografico in lingua inglese dal fondo borbonico. Francesco D'Aura, studente della Federico II (Scienze Storiche), ha iniziato una ricerca presso la biblioteca del CSTN per la sua tesi di laurea sulla storia del Cantiere Navale di C/mare di Stabia nel '900. I nostri collaboratori volontari Danatella Bartolucci e Massimo Orsini hanno concluso un corso di formazione, parte on line e parte in frequenza, organizzato dal Sistema Bibliotecario Nazionale - Polo di Napoli per affinare le modalità d'immissione dati relativi ai numerosi nuovi volumi acquisiti nella biblioteca del CSTN. Abbiamo anche iniziato a catalogare i certificati di stazza dell'archivio storico UVAI che è stato a noi affidato con questa finalità. Insomma, che ben comincia è alla metà dell'opera!

Foto e grafica di copertina per gentile concessione di Blue Passion. Nella foto di copertina: "Quando realtà e fantasia si concretizzano: sono millenni che l'uomo procede sul mare, ma così mai visto!"

Hanno collaborato: *Ciro Altiero, Vincenzo Dell'Aria, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Mario Gianoli d'Artogna, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Franco M. Puddu, Paolo Rastrelli, Silvestro Sannino, Andrea Tani.*



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

IL NOTIZIARIO È SU



COME @Tradizioninautiche

## RICORDO DI UN GRANDE COMANDANTE

*Un anno fa, il 10 gennaio 2023, ci ha lasciati Giancarlo Basile; nessuno dei tanti che l'hanno conosciuto potrà mai dimenticarlo. La nostra rivista ha pubblicato molti articoli a firma Sua e su di Lui tra i quali il ricordo della figlia Paola (Notiziario n° 126, febbraio 2023). Ci ha sempre seguiti apprezzando il nostro impegno e si è sempre prodigato appassionatamente per la diffusione del CSTN. Affidiamo, con sentimento di gratitudine, il compito di ricordarlo al Suo allievo, Andrea Tani, nel 1968 Guardiamarina a bordo della "Stella Polare" vittoriosa nella prestigiosa regata transoceanica Bermuda-Travemunda di 3840 miglia.*

### Amarcord di Giancarlo Basile

ANDREA TANI

Incontrai per la prima volta Giancarlo Basile sulla banchina della Sezione Velica della MM di La Spezia nel febbraio 1968, io Guardiamarina fresco di destinazione da "Nave **Garibaldi**, Addetto GE di Cinnav" a "Nave **Stella Polare**, Addetto TLC & Meteo", per dirla nel linguaggio MM, lui comandante di quella meravigliosa barca. Anzi Comandante ma in qualche modo proprietario morale, interprete, anima, collaudatore, pilota da rally, figlio e padre.

Da subito, infatti, compresi questa identificazione di Giancarlo con la sua creatura - dall'opera viva a quella morta, alberatura, sartieme, cavi, cime e scotte, propulsione, impianto elettrico, strumenti, radio, carte e portolani, tubolature, scafo, chiglia, timone, e quant'altro - che sarebbe diventata un tratto distintivo della sua azione di comando, anche se più che di comando si poteva parlare di possesso, di parentela molto stretta.

Ero uno dei sette guardiamarina freschi di Accademia (anche se avevamo già sei mesi di imbarco sulle navi grigie, oltre alle crociere accademiche) comandati a formare l'ossatura



dell'equipaggio - 15 robusti giovanotti - destinato ad armare la recente sostituta del glorioso **Corsaro II** per l'annuale crociera oceanica di un grosso yawl che al tempo era diventata una consuetudine per la Marina.

Occorre considerare che il significato delle crociere di **Corsaro** e **Stella Polare** degli anni Sessanta e Settanta andava ben al di là del loro scopo ufficiale, che era quello di "marinizzare" una aliquota di giovani ufficiali di Vascello che proprio per questo era opportuno assaporassero l'essenza del mare. Anche e soprattutto per diffonderla nel proprio ambiente professionale. Alcune comunità marinare non ne hanno bisogno, respirano salsedine da sempre, per altre è drammaticamente necessario, soprattutto se per loro il mare diventa importante o addirittura vitale. Questo era ed è esattamente il caso italico data l'enorme estensione delle nostre coste e la conformazione peninsulare del Paese, nonché la sua centralità mediterranea e dipendenza dai traffici marittimi, tutti fattori che stridono con la complessiva noncuranza dei nostri compatrioti nei confronti dell'ambiente che li circonda e li fa vivere.

Esisteva poi un altro motivo, meno evidente e specifico per la Marina Militare. In quegli anni essa si trovava in un momento delicato di transizione fra due condizioni. Quella postbellica, che in qualche modo era sempre permeata dalla consapevolezza di derivare direttamente, pur nelle ristrettezze del momento, da una "Grande Marina" molto ambiziosa, quella prebellica, e quella che le condizioni oggettive al contorno preannunciavano per il futuro, nella quale le risorse sarebbero state molto più esigue. Come anche le occasioni per utilizzarle al servizio del Paese. La "Legge Navale", che avrebbe tirato fuori la Marina dal guado almeno per un trentennio, non era ancora all'orizzonte, e nessuno poteva prevedere il suo varo, a parte un manipolo di lungimiranti ottimisti. In quel momento c'erano poche navi, peraltro in gran parte obsolete, e la loro attività operativa si limitava ad aree costiere, temi poco impegnativi e periodi circoscritti.

Le crociere veliche furono un modo per supplire a queste carenze di operatività soprattutto per navigare, e navigare a lungo, consentendo ad una parte non marginale dei giovani ufficiali di conservare il piede marino e anche la mente aperta in senso lato. Le regate che si accompagnavano a esse contribuivano a conferire mordente e grinta a tutta l'operazione e a tenere alto lo spirito, affiancando alla consapevolezza professionale classica degli ufficiali di Marina una fierezza che era sì sportiva, ma sempre con la bandiera turrata sullo sfondo.

Le regate, quindi, pensate per essere un corollario delle crociere, finirono per diventarne uno degli obiettivi principali.



1968. La Crociera Atlantica della "Stella Polare II."

E a proposito di questo, possiamo far entrare in scena la vicenda velica cruciale che coinvolse e in un certo modo condizionò Giancarlo Basile per tutta la sua vita, ovvero la prestigiosissima regata Transatlantica Bermuda - Travemunde che egli vinse nel maggio del 1968, al comando della *Stella Polare* e del suo prode equipaggio. Credo che il modo migliore per ricordare un grande Velico e un grande Comandante è di evocare il suo capolavoro assoluto, forse il trofeo più prestigioso mai conquistato dalla vela italiana.

La regata sarebbe partita da Hamilton, Bermuda, lasciando a manca il limite meridionale dei ghiacci artici e relativi iceberg (denominato Point Alfa). Dopo aver virato attorno alla colossale boa rappresentata dalle Isole britanniche (lasciandola a dritta), avrebbe poi fatto rotta sull'estremità settentrionale dello Jutland, lungo la costa norvegese. La prima gamba si sarebbe conclusa su un battello faro al largo della punta della Danimarca, immediatamente seguita dalla seconda manche, cortissima ma molto impegnativa, quella nel Kattegat appena citata. La regata complessiva - il terzo match, quello più prestigioso - sarebbe scaturita dal percorso d'insieme, da Hamilton a Travemunde, 3840 miglia circa.

Saltiamo i preliminari e andiamo al momento fatidico della regata, quello della partenza, il 5 luglio 1968. *Saccheggio la cronaca (peraltro post datata) che a suo tempo misi insieme per fissare gli eventi.*

Tutti i componenti dell'equipaggio, o almeno i più giovani ed inesperti rimuginano sul fatto che i giochi sono fatti, ora non si scherza più e si vedrà di che pasta sono fatti, la *Stella Polare* e il suo equipaggio. Non abbiamo idea di come andrà. Abbiamo navigato bene, ci siamo preparati scrupolosamente, ci pare di essere una buona squadra su una buona barca, ben equipaggiata, una volta tanto senza micragna istituzionale. Ce l'abbiamo messa tutta per salire da un girone nazionale al livello di un vero campionato del mondo, come certamente è questa Transatlantica. Ma non ci siamo mai provati in regata, e ancor meno in una di questo livello. Non ci facciamo soverchie illusioni. Tuttavia la barca è veloce, una delle migliori italiane del momento, e, in tandem con l'attuale skipper, Giancarlo Basile, ha vinto la Giraglia del '66 e stabilito il suo record, al momento ancor imbattuto (lo sarà solo dopo quasi un ventennio.). Le premesse per un risultato apprezzabile sembrano esserci.

I nostri avversari della classe A, quella dei grandi yacht da settanta piedi in su incutono rispetto e timore. Sono pochi, cinque con noi, ma agguerritissimi, la creme de la creme dello yachting mondiale di grande altura.

- *Stormvogel*, già un mito, forse il più veloce di tutti, una macchina da guerra che può raggiungere i 17 nodi e traversare l'Atlantico in quindici giorni. Gareggia per vincere in tempo reale. Può vincere sia in reale che in compensato (Stormvogel gli paga).

- *Ondine* - E' tenuto come il Britannia, grigio Navy, non una cima fuori posto, con un equipaggio di una ventina di superprofessionisti in uniforme. Ha un essiccatore per le cerate e - incredibile dictu - una "sauna"! Il

proprietario, Sumner Long, è un ex ufficiale della marina americana che ha fatto un'immensa fortuna ma è rimasto con la nostalgia per il Naval Jack.

- **Kialoa II**, una barca in alluminio californiana, disegnata da Sparkman & Stephens e quindi nostra parente, ottimizzata per le andature portanti come tutte le barche della costa ovest degli Stati Uniti, che prima o poi vanno alle Hawaii. E' un yawl classico che ci assomiglia, in grande, ma con l'aria del parente ricco e potente. Ha vinto a oriente e occidente del continente americano, in particolare nella Transpacifica del 1965, forse la regata più prestigiosa del mondo, anche se non la più completa tecnicamente. E' tutta in poppa, mentre la Transatlantica, come vedremo, offre tutte le condizioni, tutti i venti e tutti i mari. E' la vera Parigi - Dakar per barche d'altura. Infine

- **Germania VI**, varata nel 1963, che appartiene alla famiglia, o meglio, dinastia Krupp. E' un altro progetto S&S molto simile alla **Stella Polare**. Ci paga pochissimo in rating, è la nostra diretta avversaria. Nelle acque del Mare del Nord e del Baltico, dove si svolgerà il gran finale della regata, gioca in casa. Si sente la favorita per la vittoria in tempo compensato e ne ha tutti i diritti. Ci guarderemo nelle palle degli occhi mentre lotteremo per essa, ma al momento è solo una vaga speranza.

La nostra carta da giocare è comunque il rating. Siamo i più piccoli dei grandi. **Stormvogel** ci paga 38 ore, quasi due giorni. Alle velocità ordinarie, sono 300 miglia, tante.... Se riuscissimo a non farci distanziare troppo da quelli che ci pagano di meno - **Germania** e **Kialoa** - possiamo sperare, con un po' di fattore K, in un buon risultato. Oltre alla classe A ci sono altre tre classi di barche più piccole, che sono naturali candidate per la vittoria generale in tempo compensato. La minore è un 27 piedi, armata da un equipaggio sicuramente coraggioso per regatare in Atlantico del nord con un'imbarcazione di queste dimensioni. In tutto siamo 33 yacht.

Prima della partenza, ultimati i preparativi, incontriamo i nostri avversari in banchina durante un evento sociale organizzato dal comitato di regata. Fraternizziamo poco ma ci studiamo. Vediamo facce da duri Wasp, veri marinai da oceano anche se, non tutti, un po' arroganti e snob. Gli americani, in particolare, con i loro top sider consumati e i bermuda navigati e fichissimi sanno di mari tempestosi del New England e del Pacifico orientale, e lo fanno pesare. I loro avversari sono il solito **Stormvogel**, più o meno sudafricano, e la barca di Krupp, un nome e un programma. La **Stella Polare** non è fra i favoriti, anche se chi ha bazzicato il Mediterraneo sa della Giraglia (\*) e di Basile.

(\*) Basile aveva vinto la regata della Giraglia di qualche anno prima stabilendo un record orario superato solo molti anni dopo (19 anni).

Il 3 giugno, in tarda mattinata, lasciamo il molo del magnifico Hotel Princess dove abbiamo passato il mese bermudiano (salvo un carenaggio a Saint Andrews) pur senza poterne godere gli ozi capuani, per il puritanesimo strumentale di Sir Basil, che era rimasto sempre a dormire a bordo nonostante il direttore dell'albergo gli avesse offerto una suite gratuita, come aveva fatto in precedenza per i precedenti passaggi del **Corsaro II** da Hamilton. Il comandante sapeva che se avesse mollato la presa diretta su un equipaggio giovane, esuberante e molto tentato dalle delizie bermudiane, tutto il lavoro di preparazione alla regata poteva andare in fumo. A suo tempo avevamo mugugnato e non poco a proposito della scarsa attitudine alla mondanità di Giancarlo, inventandoci anche delle canzonette dissacratorie, ma ora, sul filo della linea di partenza, ne comprendiamo la preveggenza.

Siamo piuttosto emozionati, pur non dandolo ovviamente a vedere. Rimorchiamo lo **Stormvogel**, che ha sfilato l'elica per andare più forte. Anche se aumenta il suo rating, già piuttosto cospicuo, il suo obiettivo è "first to finish", passare il traguardo da primo assoluto e cogliere i "line honours", e quindi per lui il rating non conta. La faccenda dell'elica ci sembra nel complesso una gran ca..volata: se un uomo di equipaggio cade in acqua con mare forte, vento in poppa e spi, che fanno? Dovrebbe essere proibito su regate di questo tipo. Ma l'iniziativa dà il senso di quale sia lo spirito con il quale tutti affrontano la regata: col coltello fra i denti.

Al colpo di cannone del via partiamo secondi, ingaggiatissimi, come se fosse un triangolo. Tutti stanno zitti e immobili, con le scotte in mano. Dopo poco il vento gira e dai con lo spi. Quello di **Ondine** è gigantesco. Ne ha praticamente due, la vela di strallo è una specie di spi poco più piccolo del nostro da tempesta. Sembra un incrociatore, con quella poppa squadrata. Va via a vista d'occhio e anche **Stormvogel**. Gli altri li teniamo. Il

comandante fa scattare le guardie, ma tutti rimangono in coperta.

Dobbiamo metterci in testa che sarà una faccenda dei prossimi venti giorni, non venti minuti. Quindi piano piano, uno alla volta, prendiamo l'assetto di navigazione. Chi non ha niente da fare, in cuccetta, naturalmente sopravvento.

I primi tre giorni della regata sono caratterizzati da venti molto gagliardi ma ancora caldi, dai quadranti meridionali. Teniamo sempre lo spinnaker e la vela di strallo. Si va fortissimo. L'8 luglio facciamo 233 miglia, quasi 10 nodi di media. Quello stesso giorno avvistiamo una balena che fa rotta di controbordo, il timoniere va furiosamente alla puggia per evitarla. Non ci sente e non manovra. Se ci fosse stata una collisione, noi a 10 nodi con spi e lei a chissà quanto, sai che divertimento! Di giorno, a stare molto attenti, si possono vedere per tempo, ma di notte? E' inutile pensarci "Si tus problemas tiene solucion no te preocupes, y si no la tiene para que te vas a preocupar?" Succederà ancora. Tra l'altro il '68 è l'anno internazionale dei cetacei e dobbiamo segnalare l'avvistamento, con rotta e velocità presunte (finché potremo). Ad un certo punto, lo stesso giorno, si verifica una straorzata che il timoniere e un altro uomo di guardia non riescono a controllare. Partono lo spinnaker e la vela di strallo. Si viene alla puggia e si ammaina tutto. Lo spi si salva, si è rotto solo l'attacco della bugna, mentre la carbonera è fottuta, irreparabile. Porteremo il bolero come strallo. Non so se cambia qualche decimo di rating, ma *chissene*.

Ma non è finita. Ad un certo punto si sgrana il verricello di mura mentre Bruno Mozzorecchia la sta cazzando. La sua mano finisce fra il cavo in tensione e il verricello. Un urlo strozzato, ma fortunatamente al timone c'è Basile che puggia immediatamente sventando lo spi. Bruno viene verso poppa barcollando, bianco in viso, con la mano che non si sa come sia. Momento di forte apprensione. Il dottore esamina l'arto, dopo che il poveretto si è sdraiato in cuccetta, e sentenza che non c'è niente di rotto. Starà a riposo per un giorno o due. Il verricello di mura viene riparato, la mano di Bruno fa tutto da sola.

Il 9 abbonaccia e sale la nebbia. Dalla randa cola acqua di condensa, la recuperiamo con dei secchi e ci laviamo un po'. Abbiamo solo un bicchier d'acqua dolce a testa al giorno per sciacquarci - i denti, al massimo. Il resto si fa con un sapone speciale ed acqua salata. Ce n'è quanta se ne vuole. Poco vento tutto il giorno, sbatacchiando per il mare residuo. Il giorno seguente cambia di botto la temperatura, da 26-28° a 12°-14°, quella del mare da 26° a 16°. Siamo probabilmente usciti dalla corrente del Golfo ed entrati in qualche propaggine meridionale di quella del Labrador. Dovrebbe essere più a nord, ma le temperature non leggono i portolani.



Abbiamo lasciato la nostra barca con l'equipaggio che mette via costumi da bagno e prendisole e tira fuori mutande di lana, maglioni e cerate. Il giorno dopo, il 10 luglio ascoltando le posizioni delle nostre rivali trasmesse da ciascuna di esse a **Ondine**, e da questa rilanciati al Westerwald, ci viene un colpo. Non si sa cosa sia successo, ma siamo maledettamente indietro. Lo **Stormvogel** è 250 miglia di prora. Probabilmente il vantaggio già accumulato nei giorni scorsi dagli avversari più veloci con le andature portanti e il vento forte, che li favorisce al massimo, si è sommato alla differenza di vento loro e nostro nelle ultime trentasei ore. Noi abbiamo fatto un centinaio di miglia, loro duecentocinquanta. La sfiga è evidente. Per inciso, la flotta della Transatlantica è sparpagliata su 400 miglia, essendo partita a due - tre miglia di intervallo fra le vari classi.

Lo scoramento a bordo è grande, e inizialmente non risparmia nessuno dei junior. Sir Basil, come lo chiamavamo in tre o quattro, ci rincuora: "C'è ancora tanto mare da percorrere e con un campo di regata come il Nord Atlantico estivo possono succedere tante cose". Visione profetica. L'equipaggio ritrova la grinta e i caratteri forti e determinati che vi allignano si fanno sentire. Il Comandante decide di accentuare al massimo la componente settentrionale della rotta puntando su un mix fra "o la va o la spacca" e la lettura attenta delle cronache delle Transatlantiche precedenti, che hanno spesso privilegiato le rotte settentrionali. Dai rapporti giornalieri delle barche vediamo che la decisione è premiante, anche se non subito.

Nei giorni seguenti non perdiamo più, nonostante la differenza di prestazioni con i rivali più grossi. Il 13 arriva uno scirocco gagliardo, sui 20 nodi, e puggiamo per prenderlo al giardinetto e portare al meglio spi, trinchetta e cavalla. Facciamo 220 miglia nelle 24 ore, anche se siamo fuori rotta e andiamo sempre più a settentrione. Il 15 arriviamo a 55° nord, siamo molto alti. Dobbiamo rettificare verso sud. Speriamo non si metta un vento che ci costringa a stringere troppo, per esempio di scirocco. Non si mette. Comincia a delinarsi il fattore K che tante soddisfazioni ci darà nei prossimi giorni. A dirla tutta, l'inizio non è proprio incoraggiante: il giorno dopo intorno a noi abbonaccia mentre gli altri camminano: perdiamo una cinquantina di miglia - basta poco, 2 nodi nelle 24 ore. **Ondine** è avanti, **Kialoa** è molto a sud, verso l'Irlanda. Si fa fatica a capire che ci sia andata a fare (*smell of Irish beer?*). Il bordo pazzo lo si fa quando si è ultimi, non primi o secondi. **Stormvogel** è sparito. Non dà notizie. Ogni tanto qualcuno lo fa, spegne i fanali di notte, si inventa una avaria alla radio quando deve dare la posizione. Una notte abbiamo sentito distintamente il pom-pom di un diesel, anche se è difficile distinguere un motore da un generatore. Il 17-18 ci arriva una sventolata da sud - sud est, bolina stretta. Non si mettono i terzaroli e non si fanno prigionieri. Che a nessuno venga in mente di finire in mare proprio adesso. La barca è sbandatissima, col trincarino costantemente sotto, le manovre tirate al massimo. Non si rompe niente, "W Mr. Hood e le sue vele, e lunga vita anche a Sangermani (il costruttore della **Stella**)" (\*). Camminiamo come schegge e recuperiamo sugli altri.

(\*) Il Comandante Basile, scriverà sul suo diario, alla fine della regata: "Povera barca, non sarà più trattata così duramente, ora: era penoso vederla lottare con la falchetta e i candelieri in acqua, con sartie, stralli, scotte tesi quasi al punto di rottura." Sembra che parli di un'anziana zia, l'affetto e le preoccupazioni sono palpabili.

In questi momenti ci rendiamo conto di quanto è stata preziosa la incessante, puntigliosa, tenace opera del Comandante di curare personalmente ogni particolare della barca, delle vele, dell'attrezzatura, delle guardie - per esempio inventando un originale turnazione 3 (ore di guardia) e 6 (ore di riposo) che si discosta dal tradizionale 4 e 8 vigente in Marina, in modo da rendere più frequenti i cambi delle guardie (ciascuna di 4 uomini), e quindi la presenza in coperta ogni tre ore di almeno 8 elementi, con i quali, smanicati come siamo, si può fare qualsiasi manovra -, e poi delle condizioni meteomarine in atto e previste, delle cronache delle Transatlantiche del passato, delle regole di quella in corso e anche, se vogliamo, della selezione dei più capaci fra noi equipaggio, in modo da mettere l'uomo giusto al posto giusto, dando a ciascuno le mansioni che può svolgere al meglio.

Ma la decisiva rimonta deve ancora avvenire. Ci pensano Eolo e San K. Una smisurata area di altissima pressione si consolida sulla Scozia ed aree circostanti sotto gli occhi attoniti di tutti, anche se per ragioni opposte. Ricordo benissimo quando cominciò a manifestarsi in modo palese. Un giorno o due prima dei suoi effetti concreti sulla regata la vidi nascere in una cartina piuttosto evidente - me le facevo da solo, a penna, interpretando una sfilza di gruppi numerici contenuti nel messaggio ricevuto dall'Rt - e pensai: questa cosa sembra che ce la siamo inventata in sogno, nel sogno dei pii desideri. La feci cautamente vedere al Comandante, senza sottolineare troppo le prospettive, non osavo neanche pensarci, ma all'inizio Sir Basil non

ci fece particolarmente caso. “Questo è il solito addetto meteo che vuol dare importanza al suo lavoro” potrebbe aver rimuginato, con il corollario”. Le regate si vincono al timone e con le vele giuste regolate nel modo più opportuno, non con le isobare”.

E invece quello fu proprio il caso. Quella gigantesca alta pressione si comportò come una montagna sulla quale sbatterono tutti gli *Stormvogel*, gli *Ondine* e i *Kialoa* di questo mondo, anzi di quella regata. Uno dopo l'altro, i Master & Commander Wasp si bloccarono in una smisurata bonaccia, con contorno di gabbiani flottanti, che deve aver fatto bestemmiare in inglese, olandese e californiano stretto una sessantina di prodi marinai. I medesimi videro i loro vantaggi centenari (in miglia) evaporare al solicchio quasi perenne delle Orcadi. Esultarono in tedesco ed italiano, viceversa, una trentina di navigatori altrettanto prodi. O avrebbero potuto farlo. In realtà, all'inizio, almeno da noi non esultò persona. Le mani venivano tenute tassativamente in tasca, quando libere dal servizio. Nessuno si permise di indicare l'impronunciabile “what if” che si stava delineando. Ma l'inconcepibile si stava avverando davanti ai nostri occhi anche se non ci potevamo credere...Era impossibile confidare in “*Tanto Kulo*”.

L'evidenza si impose la mattina del 20, quando, a una settantina di miglia dalle Orcadi, cominciammo a scorgere all'orizzonte prima una poi due, poi cinque poi, chissà, tutte le barche che ci avevano preceduto nella galoppata atlantica. Solo *Stormvogel* era ancora uccel di bosco, o meglio “di tempesta”, mi si perdoni il facile calambour (“vogel” in olandese vuol dire uccello). Le barche finirono per assemblarsi in un'unica armata e cominciò così una parata navale che si protrasse fino all'arrivo al primo traguardo, il 24. Il 22 passammo nel Mare del Nord attraverso le Orcadi, lungo il passaggio Ronaldsay, con due nodi di corrente a favore. Non fu un caso, il nostro team di rotta si era studiato bene il gioco delle maree attraverso i vari stretti fra le isole. C'era una brezza leggera al traverso e i due nodi di corrente la trasformarono in una vera brezza di bolina lasca. Il mare era olio e il passaggio avvenne nelle ore notturne, con un tramonto perenne che correva lungo l'orizzonte, rosso fuoco, uno spettacolo magnifico.

Poco dopo dell'alba - sembrava impossibile - avvistammo *Stormvogel*, l'imprendibile pirata, che sul punto



Alfa si era trovato 300 miglia avanti alla *Stella Polare* (*Sic transeat gloria mundi*). Alle 19 dello stesso giorno, osservammo cinque barche in perfetta linea di rilevamento a cinquecento metri l'una dall'altra, *Kialoa*, *Stormvogel*, noi e due della classe B, *Rage* e *Spirit*. Camminavamo tutti alla stessa velocità, più o meno, e la sensazione era che i favoriti iniziali avessero mollato in spirito e determinazione, mentre noi e *Germania VI* li avevamo raddoppiati, ammesso che fosse stato possibile. Ormai la partita si giocava fra noi due. Ne parlavamo apertamente, senza infingimenti e senza tenere più le mani in tasca, anche se ogni tanto dovevamo toccarci (la faccia) per essere sicuri di non sognare. Il 23 sfiliamo lungo la costa norvegese con una bella tramontana che rende tutto cristallino, e spuntano da nord, sopravventati, *Ondine* e *Germania* che guadagnano rapidamente. Devono avere più vento di noi. Comincia il duello diretto con il rivale tedesco. Nel mentre, incontriamo una cospicua formazione navale sovietica con unità lanciamissili - classe Krupny, se ricordo bene - che almeno a me fa una certa impressione.

Sono le prime navi “nemiche” che vedo di persona. Non sono in regata.

Il vento gira in poppa e *Germania* stramba e punta verso sud. La seguiamo, ma durante la notte evidentemente lei ristraamba e cammina più di noi. La mattina ce la ritroviamo davanti insieme al classe B *Rage*. Cerchiamo di recuperare ma non c'è niente da fare. Il 24, alle 9 e 15 passiamo al traverso dello Skagen Light Vessel, il primo traguardo, dietro *Germania*, secondi in tempo compensato. Siamo un po' delusi ma bramosi di revanche sul bieco crucco (ci avessero detto ad Hamilton che saremmo arrivati secondi allo Skagen avremmo fatto una danza Seminole sulla banchina del Princess). Comincia un inseguimento mozzafiato, alla Mission Impossible, fra i canali dello Skagerrak, che zigzagano fra banchi di sabbia, boe, relitti, coste, scogli, foschie dense, scrosci



di drizzle. Il vento è assai fresco e quasi sempre al lasco o di bolina.

Il team di rotta ha ormai preso la direzione della manovra, i tempi ristrettissimi non consentono le procedure ordinarie. E' un po' come su un aereo. C'è sempre un uomo fisso a prora che avvista gli ostacoli fissi e mobili e urla le accostate sulle boe. Il timoniere esegue senza aspettare la conferma del Comandante, che comunque è sempre in coperta. La responsabilità alla fine è sua, ma lascia fare. E' una navigazione difficilissima, molte barche finiscono in secca. Anche **Germania** tocca su un banco di sabbia, se ricordo bene, e ci scade di poppa. Alle 9 e 27 del 25 luglio passiamo con una spinnakerata finale, che ci dà i soliti problemi della categoria, il traguardo parziale e generale cinque minuti avanti a **Germania VI** che era entrata nelle Skattegat avanti a noi e che su questa regata ci paga 24 minuti. 29 minuti di distacco complessivo alla barca di Herr Krupp, a casa sua. Hip, hip Hurrà! La vittoria in questo manche ci assegna anche il successo (in tempo compensato) nella regata complessiva Hamilton-Travemunde. Due vittorie su tre, quindi, e un secondo posto. Siamo talmente sfiniti che non esultiamo neanche. Dobbiamo metabolizzare il tutto, ma ci sarà tempo.

Fu un momento irripetibile, a ripensarci uno di quegli attimi fatali e fondamentali che rimangono fissi nella memoria come fossero successi un minuto prima e decidessero di non andarsene. Ho davanti agli occhi tutti i particolari.

Rientrati in Italia dopo qualche mese, trovammo un'accoglienza incredibile. A Spezia le navi in porto ci salutarono con le sirene, una corvetta ci venne incontro facendoci il saluto alla voce, gli incursori del Varignano facevano slalom attorno alla barca devotamente spinnakerata, al Molo Italia una folla mai vista, il Capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Virgilio Spigai, in banchina a salutarci. Una pioggia di decorazioni, tutti cavalieri della Repubblica e il Comandante Cavaliere Ufficiale, come non succede neanche ai vincitori di medaglie olimpiche o campionati del mondo. Un uomo così schivo, riservato ed essenziale come Giancarlo Basile - cugino di Domenico Modugno, tutt'altro tipo - divenne di colpo un mito. Se l'era meritato del tutto, non tanto per le conseguenze dell'altissima pressione scozzese che ci aveva baciato al momento giusto, come pensai al momento, fiero della mie benevole isobare, ma perchè aveva portato la sua barca a un livello di prontezza, resilienza ed efficienza tale da riuscire ad afferrare e tirare a bordo San K quando questo ci passò accanto, subito dopo vincendo di potenza, senza alcun ausilio barico, il duello con il **Germania VI** con un Krupp a bordo proprio nelle sue acque di casa. Un capolavoro.

In seguito la stessa grandissima capacità marinaresca e velica che aveva operato il miracolo della Transatlantica fu profusa a piene mani coram populi, in lunghi anni di apostolato marinaro: Giancarlo divenne un vero Maestro, indiscusso, universale, prolifico, minuzioso, generoso, alla portata di tutti, non come altri miti immediatamente precedenti che per regolare le sartie prima delle regate uscivano fuori del porticciolo per non svelare i segreti del mestiere. Con le sue pubblicazioni e le sue rubriche portò la vela alla portata, se non dei milioni di utenti nordici, di molti ma molti di più di quanto fosse stato prima di Lui. Insieme ad altri leggendari marinai, Tino Straulino, Beppe Croce, Gianfranco Alberini, Giovanni Iannucci, trasformò la vela da sport elitario per miliardari snob a una disciplina popolare e verace, che ha dato all'Italia soddisfazioni da nazionale di calcio.

Ciao, Comandante, sei stato il più grande di tutti. Non ti dimenticheremo mai.



***Il Com. Giancarlo Basile e il suo vice Umberto Santanera a prua della Stella Polare all'ormeggio a Hamilton.***

### ***Giancarlo Basile nel ricordo del Comandante in Seconda della Stella Polare, T.V. Umberto Santanera.***

A riguardo del caro Giancarlo Basile, per me tutto quanto menzionato da Andrea Tani mi rimane come ricordo di aver incontrato uno dei migliori se non il migliore Velista e Regatante d'altura di quei tempi, con il quale ho avuto il piacere di navigare e regatare in Atlantico ed aver stabilito con lui un solido rapporto d'amicizia, durato fino alla sua scomparsa.

La presenza di Basile sul *Vespucci*, invitato da Straulino, durante l'uscita a vela della nave dal canale navigabile di Taranto nel Maggio del 1965 evidenzia quanto Straulino lo stimasse come eccellente "marinaio", gli lasciò la conduzione a vela dell'unità fino al doppiaggio di Otranto! (***Umberto Santanera***)



### ***XVI REGATA DELLA GIRAGLIA***

***di Enrico M. Gambaro (su "Yachting Italiano" luglio/agosto 1966)***

. . . E riparto per il secondo protagonista, esordiente, eppure primo in tempo reale e terzo in C. T.. La Marina Militare Italiana si è presentata per la prima volta alla "Giraglia" con una barca della 1a Classe. Al comando del T. V. Basile, vecchio "Secondo" del com.te Machiavelli alla Bermuda di *Corsaro II*, la nuova nave scuola della Marina, *Stella Polare*, ha ottenuto un piazzamento formidabile, ha battuto largamente il vecchio record di *Xingu* e ha preceduto in C.T. tutti i più famosi yachts mediterranei, molto più leggeri, più adatti alla corsa, più attrezzati di meravigliose vele. Il grado di addestramento degli ufficiali e dei marinai del Com.te Basile è indubbiamente uno dei più alti del mondo e onora la scuola della nostra Marina Militare. Non vi dico la felicità di tutti noi alla notizia del primo posto reale della *Stella Polare*. Una partenza magnifica, con quel satanasso di Gigi Croce al timone che scodinzolava come se portasse il suo star. E un arrivo che non ho visto, ma che mi hanno descritto entusiasmante gli stessi battuti, gli



*1966. L'equipaggio della Stella Polare alla premiazione della Giraglia regata in cui fu stabilito il tempo record di 29 ore. Il privato rimase imbattuto per 18 anni.*

imprevedibili eccezionali debuttanti dell'*Hermitage*. Tre virate sul naso, la conquista delle mura buone, una velocità di "cazzaggio" eccezionale e la cannonata vincente. I complimenti si sono sprecati, sinceri, lieti, affettuosi. Avevano battuto quanto di meglio esista in fatto di grandi barche della 1a Classe, e quello stesso *Gitana* che aveva polverizzato al Fasnet il record del grande *Stormvogel*.

*Stella Polare* ha navigato in modo eccezionale, con tutti i suoi "astrologi", "idrografi", "telegrafisti" e anche con i suoi timonieri e prodieri, che erano poi gli stessi "scienziati", scatenati in coperta a manovrare spinnakers e fiocchi. Tutta Italia ha potuto seguire alla TV di domenica sera, la meraviglia di questa dura regata.

*Questa che segue è la presentazione del Capo di Stato Maggiore della Marina, Ammiraglio Angelo Mariani, in occasione della pubblicazione da parte della Rivista Marittima nel 1995 del diario di Bordo "Crociera Atlantica della Stella Polare 22 Aprile-21 settembre 1968" scritto da Giancarlo Basile.*



*Il Capo di Stato Maggiore  
della Marina*

*A ventisette anni dalla vittoriosa traversata atlantica della Nave Scuola Stella Polare, vedo con piacere la pubblicazione del diario di bordo di una impresa sotto molti aspetti memorabile vissuta e descritta dal Comandante Basile.*

*Esso ha il pregio di farci rivivere attraverso un puntuale ed avvincente racconto una regata oceanica in cui la Scuola Velica della M.M. ha dato una dimostrazione di particolare valore.*

*Ma il diario di bordo della Stella Polare costituisce anche un ideale collegamento tra imprese veliche passate e future della Marina Militare. Esso vede, infatti la luce nell'anno in cui l'Orsa Maggiore, la nuova barca della Marina Militare, compie la prima campagna d'altura spingendosi sino all'Oceano Indiano ed al Mar d'Indocina; campagna destinata a rinnovare le imprese della Stella Polare e del Corsaro II, ma soprattutto a mantenere viva una scuola tradizionale e insostituibile per la formazione del carattere dei giovani ufficiali.*

*Ci auguriamo che molti giovani, leggendo questo diario, trovino stimoli e ispirazione per apprezzare e rispettare il mare, per alimentare il proprio spirito di avventura e per consolidare in sé stessi un sano agonismo.*

*Am. Angelo Mariani*

---

## I GRANDI PROGETTISTI

*Con Olin J. Stephens continua la storia dei grandi progettisti del mondo dello yachting. Il newyorkese è stato un monumento della progettazione, universalmente riconosciuto ed acclamato. Fondatore insieme con il fratello Rod dello studio Sparkeman & Stephens è stato anche un ottimo timoniere. I suoi 12 metri hanno dominato la Coppa America per oltre vent'anni (1958-1980). E' stato inserito nella Hall of Fame della Coppa America e nella Gibbs Brothers Medal presso l'Accademia delle Scienze - Washington (USA).*



## OLIN JAMES STEPHENS II (1908 - 2008)

### *Una vita per le vela*

GIANNI MAGNANO



*Foto 1 - Olin Stephens nel 1937 a 29 anni, ai tempi di "Ranger".*

Il grande progettista Olin James Stephens, nella sua lunga vita dedicata interamente alla vela, ha frequentato il prestigioso Massachusetts Institute of Technology di Boston.

Dopo un inizio da autodidatta nella progettazione di Yachts con il fratello Roderick J. detto “Rod” fondò nel 1929 insieme al broker Drake Sparkman lo studio di progettazione Sparkman end Stephens.



*Foto 2. I fratelli Olin e Roderik J. negli anni Trenta.*

Erano gli anni delle prime regate crociera, delle quali i fratelli Stephens si appassionarono da giovanissimi e progettarono per l'altura: “*Dorade*” varata nel 1929 progettata da Olin a soli 21 anni e costruita dal padre, poi ci fu “*Stormy Wether*” nel 1934 e altri yacht famosi che fecero la storia.

“*Dorade*” vinse il Fastnet nel 31 e nel 33, “*Stormy Weather*” nel 35 consacrando lo studio Sparkman end Stephens come i più quotati del momento.



**Foto 3. "Dorade" progettato da Olin e costruito dal padre Roderick nel 1929.**

Ma il suo primo incarico professionale di prestigio Stephens lo ebbe collaborando con W. Starling Burgess durante la progettazione di "**Ranger**" dal 1936. Burgess ormai cinquantenne accolse con favore il giovane Olin Stephens che portava idee nuove nel gruppo. Olin occhialuto biondo e di buona famiglia era il classico bravo ragazzo, il contrario di Burgess eclettico e stravagante, poco riflessivo sebbene geniale. Insieme lavorarono nel 1937 al progetto di "**Ranger**" un J Class molto veloce che fu dichiarato dallo stesso Nicholson "la barca più rivoluzionaria da cinquanta anni a questa parte".

E rivoluzionarie lo erano davvero alcune idee vincenti che favorirono la sua fama, come l'utilizzo della vasca navale dello Steven Institute of Technology in New Jersey per provare con modelli in scala la resistenza all'avanzamento dei nuovi progetti, la famosa prua "Spoon Bow" per aumentare la galleggiabilità prodiera con mare formato, frequente della regione di Long Island dove si correva la Coppa America.



**Foto 4. "Ranger" il J class del 1937 di Burgess progettato con la collaborazione di Olin Stephens.**

Velocissima anche grazie a un fiocco immenso quadrangolare, il primo costruito con materiale sintetico e uno Spinnaker di 1600 metri quadrati.

“*Ranger*“ ebbe a timone il finanziere Harol S. Vanderbilt velista provetto e organizzatore d’eccezione, Olin Stephens, il fratello Rod alle manovre in coperta, oltre che Arthur Knapp J. alle regolazioni delle vele, un “team” di tutto rispetto insomma.



**Foto 5. I fratelli Stephens con Harold Vanderbilt e il progettista W. Starling Burgess ai tempi di “Ranger”, una squadra fantastica.**

Olin e il fratello Rod si completavano a vicenda: un anno più giovane del celebre fratello, il primo riflessivo e di grande intuito e il secondo abilissimo nella messa a punto degli scafi.

Ma il momento della grande popolarità mondiale Olin lo ebbe dopo la Seconda Guerra Mondiale, con l’ingresso dei 12 metri nella competizione della rinata Coppa America.

Finita l’epoca dei “J” troppo impegnativi e costosi i “Twelve” sembrarono il giusto compromesso tra dimensioni e prestazioni.

Lo studio *Sparkman end Stephens* si apprestava ad essere protagonista della Coppa America per oltre venti anni e Olin Stephens ne fu artefice principale, vincendo sempre le sfide.

Nacquero negli anni seguenti “*Columbia*”, “*Constellation*”, “*Intrepid*”, “*Courageous*” e “*Freedom*” tutti selezionati come Defender.

Olin Stephens divenne così un progettista di fama mondiale e grande esperienza, progettò molti scafi per i cantieri di tutto il mondo, anche in Italia la sua fama e i suoi progetti erano ricercati da molti armatori e cantieri navali.



*Foto 6 (a sin.). 1958 il 12 metri "Columbia" progetto dello studio S & S che vinse la prima edizione del dopoguerra della celebre Coppa America. Foto 7 (a ds.). "Mait II" impegnato a Genova durante le Regate Internazionali.*

Solo per ricordare i progetti principali citiamo:

negli anni Cinquanta "Mait II" di Italo Monzino costruita da Baglietto; per Sangermani progettò negli anni Quaranta il sei metri "Mizar" e poi ancora, "Calypso", "Oliana", "Patricia" e "Whisper"; negli anni Sessanta fu la volta di "Stella Polare" della Marina Militare Italiana, "Sumbra II" di Max Boris, e "Mabelle" nel 1969 per Serena Zaffagni che vinceranno la Regata della Giraglia nel 69 e 70.

Nel 1969 il cantiere Carlini costruisce "Tarantella".



*Foto 8.*



*Foto 9.*

*Foto 8 - lo splendido scafo di "Mabelle" alle regate di Genova del 1971.*

*Foto 9 - "Tarantella" di Alberto Raffaelli in poppa a Genova*



Negli anni Sessanta progettò anche una serie di yacht destinati alla produzione di serie del cantiere Alpa di Offanengo, nacquero così gli “ALPA 9.50” gli “ALPA 11.50” e gli “ALPA 12 70” costruiti per un sindacato in piccola serie, particolarmente studiati per la competizione.

Il nome di Olin Stephens era ormai nel mito, nessuno dei progettisti viventi aveva avuto più successo di lui. In tutto il mondo si tenevano conferenze in suo onore. Ovunque si celebrava la sua bravura e l’esperienza accumulata.



**Foto 10. Olin Stephens nel 1985 premiato a Portofino per la sua carriera di progettista da Beppe Croce e Aldo Zegna.**

Olin Stephens ha progettato velieri che per ben otto volte si sono aggiudicati la vittoria in Coppa America, un record difficilmente raggiungibile, da “*Ranger*”, disegnato con Starling Burgess fino a “*Freedom*” nel 1980.

Dalla data della sua fondazione lo studio Sparkman end Stephens ha firmato oltre 2500 disegni di yacht in oltre cinquant’anni di storia, in gran parte con Olin Stephens capo progettista, inoltre è stato maestro di un numero di giovani progettisti che devono a quel “ragazzo biondo” la loro carriera, uno su tutti l’argentino German Frers, che da giovane apprese i primi rudimenti della progettazione negli Stati Uniti da S&S.

Nel’Estate del 2000 ancora era impegnato: a 92 anni fece un volo intercontinentale e venne a L’Argentario per il mondiale 8 metri. Le classi metriche erano state sempre e la sua passione!

In quella occasione ebbi l’opportunità di fare la sua conoscenza ed ebbi una forte impressione dai suoi ragionamenti sempre lucidissimi e assolutamente corretti.



**Foto 11. Olin Stephens e Gianni Magnano a L’Argentario.**



*Foto 12. Olin a colloquio con Pietro Baglietto all'Agentario durante i Campionati Mondiali degli 8 metri nell'Estate 2000.*

Olin Stephens si è spento ad Hannover il 13 Settembre del 2008 cinque mesi dopo aver compiuto 100 anni di vita interamente dedicata alla vela.



*Foto 13. Olin Stephens a 62 anni al timone di "Intrepid" nel 1970.*

## UN ANTICO SOGNO IRREALIZZABILE PER I NAPOLETANI

*Napoli, già capitale di un Regno, è l'unica storica città di mare a non avere un Museo del Mare. I tanti tentativi proposti negli anni sono tutti miseramente sfumati nel nulla. La faccenda ha tutta l'aria di una maledizione divina che pende sulla testa degli ignari napoletani. Dopo il recente articolo da noi pubblicato sul Museo della Marina di Parigi anche "IL MATTINO", quotidiano di Napoli, è tornato a parlare di "MUSEO" riaprendo così una speranza sempre più evanescente ed irrealizzabile. Per l'occasione l'esimio Prof. Silvestro Sannino, costantemente vicino al "Centro Studi", ha scritto per noi le sue appertune ed autorevoli considerazioni che con gratitudine pubblichiamo.*



### UN MUSEO NAVALE PARTENOPEO: FINALITÀ, FUNZIONI, STRUMENTI

*SILVESTRO SANNINO (\*)*

Nel numero 137 di gennaio 2024 di CSTN è stata evidenziata la riapertura del Musée National de la Marine di Parigi dopo alcuni anni di lavori di restauro. Domenica 14 gennaio 2024 sul quotidiano Il Mattino è stata richiamata l'ipotesi di un museo navale in alcuni edifici ubicati nel porto, zona di Piazza Municipio. Vale la pena di spendere qualche parola in merito.

Un Museo, se non rientra in certe facili mode di costumi improvvisati e velleitari, può essere di interesse per la comunità e per la cultura. Ma esso deve possedere dei requisiti adeguati per quanto concerne le sue finalità, le funzioni che può svolgere nella società e gli strumenti di corredo.

Il termine Museo è impegnativo come pochi. E' noto che Museo significa tempio delle Muse, le figlie di Giove e Mnemosine, che avevano a cuore le arti e la scienza. Esso fu un'istituzione voluta da Tolomeo I e fondata in Alessandria di Egitto circa nel 300 A.C. Ad esso fu associata una ricca Biblioteca e l'ambiente coltivò quella cultura ellenistica di alto livello che superò ed oscurò quella di Atene in tutti i campi del sapere. Una cultura in cui fiorirono poeti come Teocrito, Callimaco, Apollonio Rodio; astronomi come Aristarco, geografi come Eratostene, matematici come Euclide e così via fino a Tolomeo.

Nell'area partenopea esiste un notevole patrimonio, nel campo navale e della navigazione, disseminato tra gli istituti nautici, la università Parthenope, e musei minori, pubblici e privati, oltre alle collezioni personali. Se tale patrimonio venisse riunito in un unico ambiente si avrebbe già un museo della marina di notevole consistenza. Ma è evidente che nessuno vuole privarsi dei propri gioielli. E poi vi è il problema di una sede adeguata, spaziosa e ubicata in un luogo di facile accesso, come l'area portuale.



*La tavola Strozzi, veduta di Napoli del XV Sec., olio su tela, Museo di S. Martino a Napoli.*

Un Museo Navale Partenopeo resta quindi un'utopia, un sogno irrealizzabile? Può darsi.

Se però si considerano i maggiori musei navali del mondo (Madrid, Parigi, Greenwich, Lisbona, Paesi Bassi, etc.) si può desumere che nessuno di essi possiede un patrimonio completo, rappresentativo di tutti gli aspetti delle attività marine. Esistono preziose collezioni speciali ma manca, purtroppo, l'idea della totalità. Pertanto se

fosse possibile individuare una sede adeguata, come quella nel porto, si potrebbe raccogliere in essa una consistente base di oggetti e strumenti e documentazione, frutto di donazioni per poi procedere ad un arricchimento graduale delle dotazioni nel tempo, dai costi contenuti, compatibili con le risorse economiche esistenti in relazione ai probabili benefici.

Una soluzione potrebbe essere quella di individuare non solo e non tanto delle collezioni di oggetti, di reperti, ma di realizzare itinerari in alcune tematiche, di grande interesse culturale e specifico, mediante supporti visuali, iconografici, telematici, virtuali etc. Tali itinerari sono assenti nelle principali realtà museali esistenti. Per fare esempi concreti si può individuare un itinerario basato su modelli di navi che hanno scandito l'evoluzione delle costruzioni navali. Ed una sezione di tale itinerario potrebbe riguardare le navi a vela e da regata che sono state sempre di grande interesse. Una breve ma esaustiva didascalia allegata alle unità dell'itinerario renderebbe più partecipe anche soggetti con limitate conoscenze specifiche del tema.

Un altro itinerario può riguardare l'evoluzione delle carte nautiche, a partire dalla Carta Pisana. Esistono Monumenti Cartografici, anche alla Biblioteca Nazionale di Napoli, ricchi di materiali del settore, reperibili senza difficoltà. Un itinerario nello sviluppo della bussola magnetica, strumento di governo e direzionale, dal notevole valore anche simbolico è certamente di grande interesse e può essere completato con altri strumenti di misure goniometriche nel settore operativo (quadrante, astrolabio, kemal, ottante, sestante, grafometro, etc.) Ancora un itinerario che raccolga le più belle ed artistiche rose dei venti con adeguata didascalia sarebbe alla portata di una attività museale semplice ma bene organizzata e potrebbe essere gestite dalle scuole di arte con notevole valenza sul piano pedagogico. La letteratura e la pittura marina potrebbero essere inserite in un itinerario ragionato con particolare riguardo all'epica ed alla metafora nautica di Dante e Petrarca.

Napoli vanta una lunga tradizione nelle attività marine. In tempi più recenti ha fornito equipaggi completi alle flotte non solo italiane. Ha espresso armatori di grande talento e si è distinta nel campo sportivo con imprese da antologia. Un museo della marina non sarebbe estraneo alla cultura di un ambiente che nel passato ha visto fiorire cantieri di costruzioni navali, in legno ed in ferro, e corderie per le attrezzature di bordo. La pesca del corallo ha conosciuto fasi di splendore che vanno rese nelle giuste dimensioni.

Infine si fa notare che nell'area esistono alcune istituzioni scientifiche, di livello medio ed alto, che hanno prodotto e producono competenze professionali di notevole spessore, attestate anche da una produzione operativa e letteraria nota e apprezzata.



***Si saprà mai se sotto il Vesuvio si vedrà un Museo del Mare a Napoli? I Magazzini Generali (nella foto) potrebbero diventare la sua sede? Gli interrogativi non finisco qui, . . . ma la speranza è l'ultima a morire!***

***(\*) Il Prof. Silvestro Sannino laureato in Scienze nautiche già Ordinario di Navigazione e Preside negli istituti nautici, ispettore tecnico settore tecnologico del Ministero della Pubblica Istruzione, ha pubblicato libri scientifici, saggi e numerosi articoli sulle riviste del settore. E' autore e consulente di attività e di aggiornamento scientifico e pedagogico.***  
*(segue)*

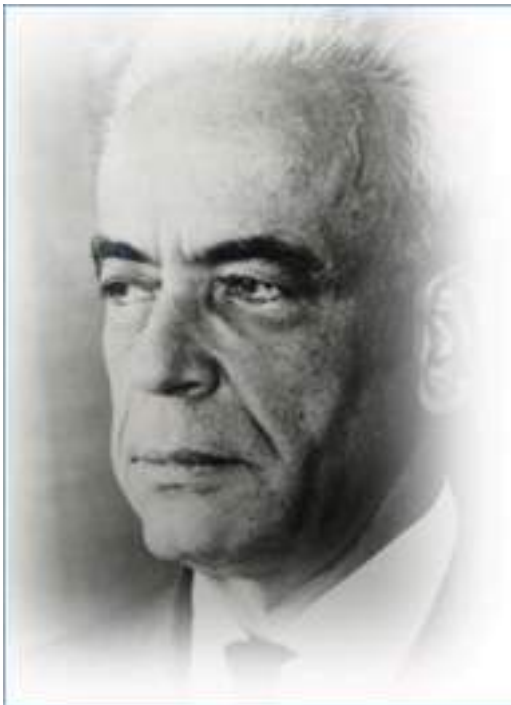
*Puntuale, preciso e disponibile come sempre il Prof. Sannino dopo il suo interessantissimo articolo sull'affondamento del transatlantico "Andrea Doria" (vedi Notiziario CSTN n. 137 gennaio 2024) ha raccolto un nostro invito per fargli stendere, sia pure brevemente, un profilo dell'illustre ed indimenticabile Professore Giuseppe Simeon certamente poco conosciuto alle ultime generazioni tra cui gli studenti dell'Università Parthenope che sapranno apprezzarne i meriti.*

## **Integrazione alla nota sull'Andrea Doria**

Ho ricordato che il Prof. Giuseppe Simeon (*foto*) fu chiamato alla Conferenza indetta dal Comune di Genova del maggio 1957 a presiedere la Commissione di indagine sulle cause della tragica collisione tra l'*Andrea Doria* e la *Stockholm*. E' il caso di ricordare, qui ed ora, che il Simeon si è identificato, per un lungo periodo, con l'Istituto Universitario Navale (IUN) di Napoli, Istituzione unica in Italia, ora Università Parthenope.

L'IUN fu fondato nel 1920 per iniziativa dell'Ammiraglio napoletano, conte Pasquale Leonardi Cattolica, già Ministro della Marina Mercantile durante la guerra libica ed autore di un Trattato di Navigazione nel 1893. Dal 1930 l'IUN si assestò su due facoltà: Discipline Nautiche (o Scienze Nautiche) ed Economia Marittima. Giuseppe Simeon da San Giovanni a Teduccio, classe 1903, fu uno dei primi laureati dell'IUN ed iniziò una brillante carriera accademica diventando Ordinario di Astronomia Nautica nonché docente all'Accademia Aeronautica. Notevole fu il suo contributo scientifico nelle traversate aeree di Italo Balbo degli anni trenta.

Giuseppe Simeon, nel ruolo di professore di Astronomia Nautica e di Navigazione presso l'Istituto Universitario Navale ed all'Accademia Aeronautica, e quale Rettore dello stesso IUN dal 1954 al 1968 ebbe grandi meriti. Tra i molti quelli di aver favorito l'istituzione della cattedra di Teoria e Tecnica delle Onde Elettromagnetiche, affidata al Prof. Gaetano Latmiral, e la cattedra di Meteorologia e Oceanografia affidata alla Prof.ssa Giuseppina Aliverti. Erano le prime cattedre del genere in una Università italiana. Ma Egli non aveva in Italia un alter ego con cui confrontarsi e questo alla fine costituì un notevole limite sul piano scientifico. Nella fattispecie Il Prof. Simeon non seppe cogliere l'importanza teorica e pratica della manovra navale istituendo una cattedra specifica. Inoltre le Regole di Via, le COLREGS,



interessano tutti i tipi di natanti e sono la sintesi più compiuta tra gli aspetti tecnici e quelli giuridici. Gli incarichi in merito vennero conferiti a docenti di Istituti Nautici, senza la dignità cattedratica e col nome ambiguo e riduttivo di Arte Navale.

Eppure la *Storia della Navigazione* (\*), per citare ancora il mio libro sull'argomento, dimostra che il campo della manovra navale e della dinamica della nave, dai tempi di Christiaan Huygens, di Jean e Daniel Bernoulli, di Henry Pitot, di Leonard Euler, di Pierre Bouguer, di Charles Dupin, di William Froude, di Louis-Emile Bertin e di altri eminenti scienziati degli ultimi tre secoli era di primaria, notevole importanza sia sul piano teorico sia su quello pratico e operativo. E tuttavia l'incertezza su una cattedra di Manovra Navale rimarrà ancora nel post Simeon con una strana assenza! (*Silvestro Sannino*)

*Medaglia con il motto dell'Istituto Universitario Navale (oggi Università Parthenope).*

*(\*) 2 volumi + cofanetto Edizione La Tribuna, 2007.*

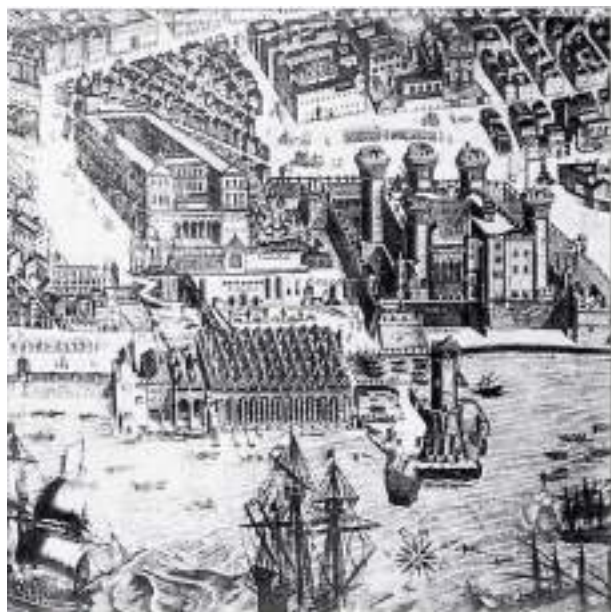
*Dalla rivista della "LEGA NAVALE", luglio 1910, riportiamo un articolo che ha attirato particolarmente la nostra attenzione in quanto traccia la storia e le problematiche dell'ex Arsenale, oggi Base Navale, di Napoli della Marina Militare. Sono passati più di centoventi anni e gli interrogativi che si pone l'autore dell'articolo sono sempre attuali, soprattutto oggi che sta per aprire l'accesso al pubblico sul Molo S. Vincenzo . . . con la speranza che sia soltanto per una passeggiata.*

# L'ARSENALE DI NAPOLI

*FILIPPO DE ROSSI*

L'antichissimo arsenale di Napoli era situato presso a poco là dove oggi si trova la dogana. Poche imprecise notizie si conoscono sulla sua origine. Sarebbe stato fondato da Carlo I d'Angiò. Ma nel 1577 il viceré D. Innocenzo Lopez Urtado de Mendoza marchese di Montejar trovò inadatto quel sito e cominciò la costruzione di un nuovo arsenale nel luogo stesso dove si trova l'attuale, che non è altro che l'antico ampliato e continuamente rimodernato. Fu architetto del Mendoza, fra Vincenzo Casali Servita. L'opera fu completata verso il 1582, essendo viceré D. Giovanni Lunica, Principe di Pietrapersia. Nel 1668 fu costruita la darsena per le galee e l'opera, avversata dai migliori architetti della città, fu cominciata da certo Fra Bonaventura Presti, prima falegname e poi monaco. L'impresa riuscì difficilissima e di poca utilità, ma il viceré, per salvare sé stesso, incolpò il Presti e dette incarico agli architetti Cafaro e Picchiatti di por fine all'opera che costò molte e molte migliaia di scudi.

Si dice che verso il 1613 era in comunicazione con Castel Nuovo, comunicazione abolita in tempi posteriori,



*Veduta di Napoli (1585).*

ma non è certo. Nel 1743 da Carlo III fu fornito di una fonderia per cannoni, sita nella Darsena e trasferita, nel 1750 nel Castel Nuovo. Nel 1812 nella Darsena si virava la fregata e la Letizia. Nel 1815 s'armava una spedizione contro le Reggenze Barberesche, nel 1834 vi fa varata la fregata Urania. Nel 1836 s'intraprese la costruzione di un nuovo porto militare, detto di S. Vincenzo, a destra del molo di Napoli, o di S. Gennaro. Nel 1840 fu varata nel r. cantiere di Napoli la fregata Regina da 60 cannoni e nel 41, nella darsena, la goletta a vapore Flavio Gioia. Nell'agosto del 1852 fu inaugurato un bacino di raddobbo in muratura, con la spesa di 300.627,79 ducati, alla presenza del Re e delle autorità e nel 1852 si completò il nuovo porta militare con la erezione alla punta di un faro di 4° ordine rotazione e di un piccolo forte a sua difesa. Siamo così all'alba del nuovo regno d'Italia.

Fu giustificata la costruzione di un arsenale a Napoli nel

tempo in cui esso fu fondato? Se ci riportiamo con la nostra mente ai secoli XVI e XVII, è facile osservare, come, in quei tempi un arsenale a Napoli fosse non solo utile ma ancora necessario. Allora Napoli era una città ben munita e ben difesa, era la chiave dell'Italia meridionale, cinta da mura e da forti e dominata da Castel S. Elmo. Ora dato lo stato delle artiglierie, in quei tempi in cui i cannoni non potevano elevarsi gran che, data la presenza dei forti e specialmente del forte S. Elmo, che per la sua posizione dominante, mentre poteva tener lontana dal porto una flotta, era, d'altra, parte al sicuro, appunto perchè i cannoni delle navi non potevano in alcun modo danneggiarlo, dato infine il carattere speciale delle città fortificate nel medio evo e la fisionomia particolare di Napoli, sede del capo delle province meridionali, l'arsenale nella nostra città era un necessario fattore pel completamento della fortezza. Ancora. Un cantiere di costruzioni e di riparazioni, in quei tempi, era qualche cosa di molto semplice; una buona spiaggia, qualche officina, un luogo riparato e atto a ricever le navi al sicuro delle furie della natura e dell'audacia degli uomini, dei buoni operai, un deposito di legname, ecco

quanto bastava perchè si avesse non dico un ottimo, ma un discreto arsenale.

Ma veniamo ai tempi moderni. L'arsenale napoletano, se conservava con l'andar degli anni un buon posto fra i suoi confratelli esteri e nazionali come costruzioni, sotto il riguardo strategico andava sempre più diminuendo col crescente progresso avutosi nei mezzi di offesa e di difesa, col sorgere di altre piazzeforti, che, per la migliore posizione topografica e geografica, si rendevano sempre più importanti.

Perchè dunque il governo italiano, fondatosi il regno d'Italia, non abolì l'arsenale di Napoli? Cessati i Borbone che potevano aver speciale interesse nel suo mantenimento, fatta una l'Italia, e legate le sorti di Napoli a quelle dell'intera penisola, perchè non si soppresse allora il nostro arsenale che già molti ritenevano dannoso allo sviluppo commerciale e industriale della città, dannoso all'erario dello Stato e al bene dell'intera nazione? La risposta è semplice e non è nuova. Il governo temette con la soppressione d'inimicarsi l'animo dei napoletani



*In questa chiara incisione del Van De Vode del 1618, sono ben visibili tutta l'area occupata da l'Arsenale Nuovo, la vasta piazza ed il tratto iniziale del molo progettato dall'architetto Fontana. Napoli, collezione privata (foto C. Romano).*

della cui fedeltà ancora non era perfettamente sicuro, temette di abolire proprio quello stabilimento che funzionava meglio degli altri d'Italia, che era più completo e più pronto di qualsiasi altro per qualunque bisogno della squadra, infine il timore e le incertezze verificatesi per la sciagurata battaglia di Lissa fecero sì che per allora nessuno ponesse sul terreno l'intricata questione. Ma nel 1873, e a più riprese fino a quella non ancor cessata in questi giorni, sorsero in Parlamento e fuori vaste, ma inefficaci polemiche sulla utilità di un arsenale a Napoli, nell'interesse della nazione, nell'interesse della città. Ma le deputazioni napoletane difesero, (difesero?) sempre a spada tratta il bene nostro e vollero il mantenimento del nostro opificio. Fecero un bene o un male? La loro intenzione, potrà darsi, anzi non ne dubito, dovette esser retta, ma forse non approfondirono molto il problema loro proposto, a cui negavano la soluzione. Infatti se pensiamo che l'antico progetto per il porto di Napoli era d'ampiarlo ad Occidente col prolungamento del castel dell'Ovo per mezzo di una vasta diga, e se osserviamo che, fra le altre ragioni, che causarono il naufragio di tale grandioso progetto, allora possibile, ed oggi non più per la presenza del nuovo rione S. Lucia, rione elegante e aristocratico e quindi non più adatto ad operazioni commerciali, fra le altre ragioni, dico, una delle più impellenti fu appunto la presenza del porto militare, che mentre sarebbe stato come una barriera fra i due porti mercantili, uno al suo ovest, l'altro al suo est, sotto il riguardo strategico avrebbe perduto quel po' di valore militare che ancor gli rimaneva, e se finalmente osserviamo le difficoltà incontrate nell'ampliamento del porto ad Oriente, causate specialmente dalle correnti e dal fondo ivi esistente, e i ritardi conseguenti, è facile notare di qual danno per Napoli presente e forse avvenire sia stata la presenza del porto militare. E questo danno si è potuto bilanciare con quel che l'arsenale frutta a Napoli con la sua presenza e cioè col numero degli operai, con la presenza di navi da guerra, del resto molto scarse specialmente in questi ultimi anni, ecc.?

Questo nei riguardi della città. Veniamo adesso a parlare del nostro arsenale in rapporto agli interessi italiani.

Avevamo un ottimo arsenale a Spezia, una buona base alla Maddalena, un mediocre arsenale a Venezia, e infine, parlando dei maggiori, il nostro col cantiere di Castellammare, ma se, per riguardi politico-elettorali, il governo non aveva voluto sopprimere l'arsenale di Napoli, d'altra parte vedea il bisogno d'una base navale in luogo più adatto e a mezza via fra Spezia e Venezia e scelse Taranto. Ma per mantenere ad un certo grado di produttività Napoli vi prese somme ingenti, con scarso risultato e con la ferma intenzione di sopprimerlo alla prima occasione. Si trascurava così Taranto che ancora oggi non è in grado di allestire una nave, incontra difficoltà nelle riparazioni e che in caso di guerra sarebbe di molto dubbia utilità per la nazione. Ma vediamo:

v'è ancora qualche cosa di più importante. Oggi lo specchio d'acqua del nostro porto militare è d'ettari 9, munito di un piccolo bacino di carenaggio, (quelli commerciali sono di poca utilità, in caso di guerra e d'urgenti riparazioni per la loro distanza dalle officine) (office) e alle spalle di questo specchio d'acqua si stende l'arsenale, che ha per confine a sud e sud-ovest il mare, a nord-ovest e a nord la via Cesario Console, il nuovo rione S. Lucia, il palazzo reale e il castel Nuovo, a est il porto mercantile. Ration per cui, se anche si volesse seguire la via fatta finora non sarebbe possibile, perchè l'ampliamento del porto e dell'arsenale da qualunque parte si voglia è assurda. Ora l'arsenale al suo stato attuale e nonostante il buon volere dell'ottima maestranza di cui possiamo davvero andare orgogliosi e nonostante il buon volere degli ufficiali produce poco, è insufficiente al bisogno. Lo vedemmo infatti quando, essendovi in allestimento la *E. Filiberto*, il *M. Polo* e l'*Agordat*, le due ultime sono dei modesti incrociatori, si dovette ritardare il varo della *Brin*, perchè Napoli assolutamente non avrebbe potuto assumersi l'impegno di costruire una quarta e grande nave. E anche per dimostrare come la fine sia certa per il nostro arsenale non si dovettero forse ritardare ultimamente i lavori della *S. Giorgio* per riparazioni non gravi e modificazioni da farsi alla *Brin* e alla *V. Emanuele*, e più tardi alla Napoli?



La cannoniera corazzata VARESE ai lavori nel «Bacino da Raddeobbo» di Napoli nel 1869 circa (foto collezione C. Di Somma).

Ora se questo avviene in tempo di calma e di pace e per lavori di piccola importanza che cosa avverrà per più urgenti e gravi riparazioni in guerra? E quanto ho detto per la ristrettezza dello spazio delle officine è applicabile anche allo specchio d'acqua. A che serve più l'antica d'arsena? Se difficoltà furono incontrate per l'allestimento e l'ancoraggio delle ultime navi benché non molto grosse che sarà per le future navi da 22000 e più tonnellate? E i ritardi nell'allestimento non sono forse causati dal fatto che le officine si stendono molto lontane dalla nave in allestimento, la quale per giunta non può che accostare di poppa, ormeggiandosi a parecchi metri dalla banchina? Non parlo della posizione strategica di Napoli, di una possibile per quanto inutile fortificazione, del valore militare del nostro arsenale, ricorderei cose troppo vecchie e discusse, purtroppo inutilmente! Noto soltanto ch'io non confondo Napoli con Castellammare per alcune ragioni a cui accennerò soltanto. Anzitutto Castellammare non ha il difetto di Napoli, cioè l'impossibilità di un ulteriore ampliamento, secondo il danno causato da parte del nemico della distruzione di una nave in costruzione, specialmente da noi che variamo i soli scafi, è ben diverso dal danno prodotto per l'affondamento o il semplice danneggiamento di una nave in riparazione o in allestimento, infine il danno causato per un bombardamento a Castellammare sarebbe infinitamente inferiore e non paragonabile al danno che ne deriverebbe a Napoli, se una flotta venisse a minacciarla.

E veniamo al nodo della questione, alla causa principale, vero o falsa non so, della recente polemica, cioè la richiesta, da parte di una società di navigazione, e si dice la Generale, dell'arsenale di Napoli. Date le condizioni di fatto or ora esposte, considerato che illustri ammiragli e uomini del mondo commerciale marittimo, si sono spiegati per l'abolizione, benché si conoscano i grandi pregi della nostra maestranza e le ragioni economiche che sono state finora l'unico e vero fattore plausibile pel mantenimento del nostro stabilimento, e che altri ancora sarebbero (e sarebbero stati) dell'istesso parere (ricordo le due discordi opinioni di un nostro ammiraglio, poi ministro) se non fossero animati dal timore dell'impopolarità, da ragioni d'interesse personale, d'elezioni, ecc. con tutto quel che segue il nostro arsenale è senza dubbio votato alla morte.



Nell'interesse della nazione, soppresso Napoli, non si cada nelle mani dei privati, ma si intensifichi, trasportandola a Taranto, l'attività del nostro arsenale. Si provvederebbe così anche al lavoro degli operai che ora sono in Napoli. E che faremo del nostro arsenale? Lo cederemo forse agli operai riuniti in consorzio? e per



che farne? “Non un cantiere perchè mancano gli scali . . . “ (Son le parole dell'on. Arlotta *(foto)* dette però con altro scopo) e quando poi non dovesse essere altro che uno stabilimento, come ora ve ne sono tanti a Napoli, sarebbe meglio cederlo alla società di navigazione richiedente, che almeno, fissando la sua sede a Napoli, intensificherebbe il movimento commerciale della nostra città e porrebbe anche fine a quel vergognoso stato di cose per cui un porto come il nostro arma un solo vapore superiore alle 1000 tonnellate (i tre *Florida* del Lloyd Italiano sono iscritti, ma non armano a Napoli) e questo vapore (*l'Alba M.*) è un molto modesto cargo-boat che viaggia tra Napoli e Cagliari! Che ne faremo dunque? Per lo passato sarei stato di parere diverso, avrei preferito qualche cosa di più sicuro per la città e pel porto, ma oggi mi pare che le vie d'uscita sono molto poche. O l'annessione al porto mercantile, cosa poco pratica e utile per la infelicità dello specchio d'acqua, per la mancanza di banchine e perchè le officine da

trasformarsi in depositi di merce sarebbero troppo lontane dai punti di sbarco, o cederlo in gara a quel richiedente che provasse di usarne nel modo più giovevole alla città e al suo commercio. Delle officine si potrebbero sopprimere quelle adiacenti a palazzo reale e castel Nuovo e aprire la comunicazione fra piazza Municipio e via Cesario Console, tanto desiderata e a cui si voleva provvedere col tunnel o col ponte e coi celebri sette milioni . . . Nel caso non si abbia alla gara nessun offerta migliore si ceda pure alla compagnia richiedente. Data la soppressione, ed è una necessità per le ragioni poc'anzi dette e nell'interesse di tutta l'Italia, sarà sempre più di niente; e poi alla fin delle fine la sede a Napoli di una forte compagnia di navigazione, che dia sicurezza dei suoi impegni e delle sue idee, che assicuri con patti da, stabilirsi nel contratto di cessione, a Napoli un maggiore sviluppo commerciale perchè deve suscitare tanti malumori e tante diffidenze! Che forse i Lloyd tedesco e austriaco non hanno grandi spazi per se a Brema e a Trieste, anzi Brema non deve forse il suo grandioso commercio marittimo al Nord- deutscher Lolyd? E la Cunard e la White Star non hanno Liverpool e le Messageries Maritimes la Chochat? Sarebbe bene una buona volta spogliarci di certi pregiudizi del passato, abbandonare un po' la spada della storia e dell'antichità, che se è potente per la conservazione d'un'opera d'arte o d'un museo, è debolissima per la conservazione di un arsenale. Finalmente il nostro arsenale non sarà soppresso nè questo nè l'anno venturo. Ebbene i nostri deputati, i maggiori commercianti, le persone del ceto marittimo napoletano si riuniscono, considerino seriamente, ponderatamente, lealmente e senza preconcetti la maggiore utilità che si potrebbe ricavare dal sopprimendo arsenale e si metta subito in pratica. Preferiremo forse alla soppressione e alla cessione all'industria privata la vita sempre più debole e fiacca di cui vive il nostro arsenale e una morte per consunzione? Via, Napoli non è adatta pei tiscici!

Scopo del presente articolo non è quello di portar idee nuove nella recente polemica, ma piuttosto quello di presentare la questione e lo stato dei fatti ai lettori di Lega Navale se la nostra Lega si assumesse l'incarico di risolvere la questione dell'arsenale napoletano, questione non più locale, ma nazionale, quanto merito non avrebbe nel presente e nell'avvenire? O aspetteremo che il governo nomini una delle solite commissioni, che la mandi in giro pel mondo, che si spendano dei milioni per far divertire una quindicina di deputati e di gallonati, affinchè vedano come meglio può utilizzarsi uno specchio d'acqua inutile e delle officine e di qui a molti anni ne riferiscano al governo, il quale . . . la fine la lascio nella penna, tanto ci siamo abituati a tali commissioni e a tali avventure!

## STORIE DI NAVI

*Il problema è quanto mai attuale e stampa e TV ci raccontano ogni giorno di attacchi di pirateria che mettono a rischio la rotta del Mar Rosso percorsa da circa il 12 % delle merci globali e il 30% dei container e utilizzata dalla stragrande maggioranza delle merci spostate tra Europa e Asia e tra l'Asia e la costa orientale dell'America. Chi è lontano da queste problematiche si chiede, legittimamente, come possa riuscire un minuscolo barchino con un manipolo di sciagurati armati fino ai denti bloccare un gigante di ferro del mare di oltre 200 metri di lunghezza?*



### Il sequestro della “*Rosalia D’Amato*”

*CIRO ANTONIO ALTIERO*

Il 25 novembre del 2012 ricorre l’undicesimo anniversario dalla liberazione della bulk, nave da carico, “*Rosalia D’Amato*” dopo un lungo sequestro da parte dei pirati somali durato 219 giorni.

La “*Rosalia D’Amato*”, di proprietà della “Perseveranza di Navigazione” era una bulk-carrier di 75.000 tonnellate di portata e lunga oltre 220 metri; con un equipaggio, al momento del sequestro, di 21 marittimi di cui sei italiani e quindici filippini, costruita nei cantieri cinesi Hudong in servizio dal 2001.

La bulk, carica di soia, era partita dal porto di Paranagua (Brasile) diretta verso il porto di Bandar Imam Khomeini (Iran), dove era previsto l’arrivo il 26 aprile del 2011.



*La bulk-carrier Rosalia D’Amato di 75.000 tonnellate di portata in navigazione.*

Il 21 aprile del 2011 iniziava la vicenda della *Rosalia D’Amato* che navigava approssimativamente a 450 miglia nautiche a est dell’isola di Socotra (Oceano Indiano); verso le ore 5,30 AM il primo ufficiale notava sul radar una piccola imbarcazione sul lato sinistro della nave a circa 12 miglia nautiche di distanza.

L’ufficiale di guardia, essendo in una zona infestata dai pirati, allertava il comandante e gli segnalava la situazione di probabile pericolo.

Alle ore 5,30 AM il comandante Orazio Lanza, che aveva individuato due barchini che si erano sganciati dalla così detta “nave madre” e si dirigevano a forte velocità verso la *Rosalia D’Amato*, avviava tutte le procedure di emergenza allertando l’equipaggio e attivando il sistema SSAS (Ship Security Alert System) informando così immediatamente le unità militari che pattugliavano la zona.

Alle ore 5,50 AM il comandante Lanza aveva avvisato l’armatore dell’attacco e, dopo aver constatato che nessuna unità navale della task force internazionale poteva venire in soccorso in tempo utile essendo tutte lontane dalla zona dell’assalto ordinava a tutti i membri dell’equipaggio, che non erano di guardia in plancia, di rifugiarsi nella “cittadella” (un locale blindato della nave da cui è possibile governarla) mentre iniziava a

navigare a velocità massima procedendo a zig-zag per cercare di evitare ai barchini dei pirati di abbordare la nave.



***I marittimi, appena liberati provati ma sorridenti, fotografati sul ponte di comando dove hanno vissuto i 219 giorni del sequestro.***

In breve tempo la situazione precipitava, alle 06,00 AM iniziava l'attacco da parte dei pirati che sparavano dei colpi di kalashnikov e alcune granate RPG (Rocket Propeller Grenade) che anche se colpivano le sovrastrutture della bulk fortunatamente non esplodevano; dopo due tentativi di assalti falliti i pirati somali riuscivano ad abbordare la nave e a prenderne in breve tempo il comando.

I pirati, sotto la minaccia delle armi, ordinavano al comandante di dirigere la nave verso le coste somale; una nave da guerra turca della task force internazionale sopraggiungeva nella zona dell'assalto, dopo circa venti minuti, e sparava dei colpi di avvertimento chiamando la **Rosalia D'Amato** sul canale 16 di emergenza del VHF (Very High Frequency) chiedendo ai pirati di liberare la nave. I pirati, sotto la minaccia dei kalashnikov, ordinavano al comandante Lanza di rispondere che minacciavano rappresaglie nel caso di abbordaggio dei militari turchi.

In questa situazione la nave militare turca desisteva dal tentativo d'intervento per non rischiare l'incolumità dell'equipaggio ormai sotto sequestro.

Dopo circa cinque giorni di navigazione la **Rosalia D'Amato** veniva ancorata in una rada chiamata Ceel Dhanaane (nord- est della Somalia) nelle vicinanze della città di Garacad dove erano all'ancora altre dodici navi sequestrate.

E' inutile ricordare le condizioni di estremo disagio sopportate dagli uomini costretti a vivere prigionieri tutti radunati sul ponte di comando fortunatamente senza subire eccessivi maltrattamenti.

Da questo momento cominciava una lunga trattativa fra l'armatore e i pirati che portava, dopo quasi sette mesi, alla liberazione dell'equipaggio e della nave.

Inoltre è doveroso ricordare l'equipaggio del cacciatorpediniere **Andrea Doria** che dal momento della

liberazione della **Rosalia D'Amato** ha dato sia assistenza tecnica, permettendo di rimettere in navigazione la nave dopo la lunga sosta forzata; sia militare infatti i marò del battaglione San Marco, prontamente imbarcati a bordo della bulk con un elicottero, hanno accompagnato la nave fino al porto di rifugio di Salalah (Oman). I militari italiani sventavano un nuovo possibile attacco dei pirati alla nave lungo la rotta di ritorno appena un giorno dopo la liberazione.



*I marò del Battaglione San Marco imbarcati con un elicottero si apprestano a scortare la nave.*

Undici anni sono trascorsi da questa vicenda a lieto fine e se oggi si può ricordare tutto questo solo come una brutta avventura bisogna sicuramente fare un plauso a tutti gli involontari partecipanti degli avvenimenti che abbiamo narrato: in primis l'equipaggio della **Rosalia D'Amato** che si è sempre comportato nei lunghi mesi della prigionia in maniera stoica, affrontando i disagi del sequestro con grande dignità; poi le famiglie dei marittimi che hanno sempre avuto fiducia nell'operato degli armatori e che con il loro silenzio hanno reso più facili le trattative con i pirati e infine gli armatori D'Amato, che oltre a condurre con perizia i difficili giorni del sequestro, hanno sempre dato un supporto, non solo morale, continuo ai familiari rendendoli sempre partecipi dell'evolversi degli eventi.

Oggi, dopo anni dagli eventi raccontati, tutti i marittimi godono ottime condizioni di salute e sono tornati quasi tutti a navigare segno che la disavventura a loro capitata è ormai solo un brutto ricordo.



*I marò del Battaglione San Marco con alcuni marittimi.*

## GRANDI IMPRESE DEL CANOTTAGGIO

*Ci sono imprese che non vanno dimenticate e quella del Cap. Vincenzo Sorrentino, classe 1903, stabiense della migliore specie, in modo particolare: in canoa da Roma a Tripoli dopo essere andato da Castellammare a Roma. (da L'Italia Marinara, settembre 1930)*

### **LA CROCIERA DELL'ARDIMENTO E DELLA TENACIA (ROMA-TRIPOLI IN CANOA) PIERO GIRACE**

*Castellammare di Stabia, agosto 1930.*

La nuova del felice esito arreso al raid del cap. Sorrentino ci fu data dal comm. Perugini, Podestà di Tripoli, con due magnifici messaggi inviati al duca di Bovine. Podestà di Napoli, ed al comm. Roberto Ausiello, Commissario Prefettizio di Castellammare. Messaggi che dicono in modo eloquente quanto faticosa ardua sia stata l'impresa nautica del nostro giovanissimo concittadino.

Vincenzo Sorrentino ormai può dire di aver realizzato il suo sogno, che ai più sembrava "follia sperar! Perché il raid in canoa Roma-Tripoli, brillantemente compiuto dal mio amico, è stato veramente un sogno, un sogno che egli ha covato nell'animo con tutta la passione della sua calda giovinezza.

Io ne so la storia e la cronistoria, i sacrifici e le speranze, i dubbi e gli entusiasmi; e non mancherò forse di narrarli un giorno, facendo così opera illustrativa di una impresa nautica che è tra le più singolari e difficili di quelle fino ad oggi condotte a termine.

Vincenzo Sorrentino è un innamorato del mare.



*Vincenzo Sorrentino nella sua canoa.*

Sempre in acqua in tutte le ore, sotto il cielo lattiginoso dell'alba o sotto il sole canicolare, al timone di una yole o nella sua fragile canoa.

Castellammare-Capri e ritorno, Capri-Gaeta e ritorno, erano per lui gite di piacere, le quali si compivano, secondo il suo dire, "cantando", ossia con grande comodità. Si trattava invece di exploits che avrebbero fatto impressione anche al più vecchio e provetto marinaio, adusato ad ogni aspra e dura fatica del mare.

La canò del mio amico in poco tempo si rese famosa in tutto il Golfo di Napoli.

Dopo il primo successo ottenuto col raid Castellammare-Roma, sembrava che la sua febbre di navigare si fosse placata. Difatti le apparizioni della piccola canò nel Golfo erano divenute pressoché rare, ed il Capitano Sorrentino era sempre in gran faccende tra Castellammare e Napoli, sempre carico di Jibri nautici e di grossi rotoli di carta, che a mala pena riusciva a bilanciare sotto il braccio.

Forse - pensai - Vincenzo si prepara agli esami.

E mi sbagliavo invece di grosso. Perché - lo seppi dopo pochi giorni - l'esame per il quale si preparava era nient'altro che il mente in canò Roma - Tripoli.

Quand'egli una sera, in una di quelle tranquille sere stabiesi che si trascorrono apaticamente andando su e giù per i viali della Villa Comunale, me lo annunciò, io trasecolai.

- Ma guarda che è semplicemente pazzesco!

- Credi tu? Io invece ti dimostrerò che non è pazzesco!

E mi parlò dei calcoli già fatti, della divisione delle tappe, dell'organizzazione, degli ostacoli, delle difficoltà da superare e di mille altre cose che non ricordo più. Volle così dimostrarmi con la sua dialettica rumorosa e che non dà requie, che la cosa poi non era tanto difficile

- Credi pure, il raid io lo farò. Vieni a casa; ti fatò vedere lo schema della crociera già abbozzato.

Soltanto allora compresi il perchè del suo affaccendarsi coi libri ed i grandi rotoli delle carte nautiche, e dell'abbandono della canò. Vennero giorni di passione e d'intenso lavoro, di dubbi e di amarezze; perchè, anche gli amici che gli volevano bene, lo sconsigliavano, prospettandogli crudamente le infinite difficoltà dell'impresa.

E' rischiosissima! E' pericolosissima! Ma che vuoi fare? Ma sei impazzito?!

Di tale natura erano presso a poco gli "incoraggiamenti" che gli davano quelli ai quali confidava il suo sogno nautico.

Ma Vincenzo Sorrentino, come sempre imperturbabile ed irremovibile, rispondeva:

- Voi forse avete ragione; ma io sono sicuro che ci riuscirò. Nel mese di maggio partirò per Tripoli.



*La partenza da Roma.*

Il raid era divenuto la sua febbre. Viveva soltanto per esso.

Due mesi prima della partenza, a casa sua, mi dispiegò davanti tutto un apparato geografico: carte nautiche, schizzi, libri di scienza marittima, disegni di imbarcazioni da lui ideate, bussole, ecc.

Aveva affissa alla parete del suo studio una grande carta nautica.

Guarda - e mi mostrò la carta su cui risaltavano una metà dello Stivale ed un lembo dell'Africa italiana - io ho già stabilito le tappe: Roma, Ostia, Anzio, Terracina, Gaeta, Napoli, Castellammare, Amalfi, Salerno...

Il suo indice correva sulla carta con un tremito nervoso, con frenesia, finché lo vidi finalmente fermarsi sull'ultimo punto geografico segnato con una bandierina tricolore: Tripoli.

Tripoli, la città dei suoi sogni, la mèta ove la sua ansia di navigatore avrebbe potuto finalmente quietarsi!

Scommetto che quel punto microscopico della carta nautica ogni notte doveva più ingigantite nella sua fantasia, come sfondo allo scenario vasto di fiumi, mari, golfi, insenature e stretti che bisognava attraversare e superare con la sola forza delle braccia.

Io l'ho visto sognare sulla carta!

Roma-Tripoli, ecco i termini entro cui si estenuava la sua fantasia!

Da solo si mise all'opera per preparare l'organizzazione. Inviò lettere alle Autorità sportive, parti per Roma onde ottenere l'autorizzazione delle superiori gerarchie del Partito e il patronato della Lega Navale, si recò a Livorno ove diresse i lavori per la costruzione della canò, intervistò il prof. Eredia, capo dell'Osservatorio Metereologico, parlò con competenti, con marinari, ecc.

Tutto ciò fece con un dinamismo sorprendente, animato da una volontà ferrea e ostinata. Poiché egli è veramente l'uomo della volontà, l'individuo per il quale non esistono difficoltà ed ostacoli di sorta.

Per riuscire bisogna volere. Vincenzo Sorrentino, infatti, ha dimostrato con il suo raid che anche nelle cose in cui pare che solo la forza ed il fisico robusto siano necessari, l'unica cosa veramente necessaria è la volontà. Quella grande forza morale, capace di far conseguire ad un giovane di fisico più che modesto come il suo, ciò che un monarca della forza bruta non avrebbe forse mai potuto conseguire.

Piccolo di statura e tutto nervi, egli ha un dinamismo volitivo eccezionale. Mi raccontò un giorno che quando compì il suo primo raid Castellammare-Roma, i bravi romani rimasero alquanto delusi e stupiti vedendolo scendere dalla sua fragile canò.

Essi si aspettavano forse di veder comparire sulle acque del Tevere un colosso dalla muscolatura erculea, come si ammirano nei films, e non un giovanottino dai capelli castani, tutto ilare e sorridente.

- Lei è il capitano Sorrentino? Questa la domanda che tutti indistintamente gli rivolsero con un palese senso di diffidenza e di incredulità. E ce ne volle per convincerli che lui, proprio lui, era quel capitano Sorrentino di cui i giornali avevano annunziato l'ardimentoso raid.

Ora io, nel rammentarmi di questo episodio, mi figuro la meraviglia che avranno provato i coloniali all'arrivo di Sorrentino a Tripoli.

Era partito di qui accompagnato dallo scetticismo di tutta la cittadinanza, compresi i suoi amici più cari, che



*L'arrivo a Tripoli.*

non gli vollero risparmiare gli ultimi incoraggiamenti: - Stai attento! - Pensaci bene! - L'impresa è rischiosissima!

Nessuno voleva o poteva capacitarsi che Vincenzo, il loquace Vincenzo Sorrentino, sarebbe stato capace di portare a termine una impresa così ardua.

Ed oggi, a raid compiuto, quando tutti i giornali del Regno elogiano il gesto di questo valoroso nostro concittadino, Castellammare finalmente si ricrede, esulta ed inorgoglisce.

## RICORDI VELICI NAPOLETANI

*Un articolo su una vecchia rivista, "Vela e Motore" degli anni '60, ci racconta l'arrivo dei catamarani in Italia e particolarmente a Napoli dove si svolge una regata tra due esemplari di questa nuova barca che danno spettacolo nel golfo avendo come equipaggi velisti di tutto riguardo nel mondo della vela. "L'appetito vien mangiando" e così in cerca di aggiungere qualche nuova notizia sull'evento ci lanciamo alla caccia di ulteriori fonti. Così arriviamo, nientemeno, che ai parenti stretti di uno dei protagonisti e conosciamo cose inaspettate. Questa è la potenza del "passa parola" e della comunicazione e nel caso specifico del Notiziario CSTN che l'esercita.*

### LA PRIMA VOLTA DI UN CATAMARANO IN ITALIA

ANIELLO DI MARTINO

Il Col. Gianni Pera, il famoso timoniere di R.O.R.C. che con l'*Artica* e il *Chiar di luna* dello Sport velico Marina Militare tanto lustro ha dato al nostro agonismo, e Marino Barendson, praticante appassionato di vela, già campione nei 12' S.I. e campione argentino di jole olimpica, alle loro molte benemeritenze sportive hanno aggiunto quelle di averci fatto assistere, per la prima volta in Italia, ad una regata di Catamarani della classe Shearwater III, che ha avuto luogo il 30 maggio, mentre sullo stesso percorso Napoli-Ischia e ritorno si effettuava quella di crociera della "Settimana Velica di Napoli" a cui partecipavano 5.50 metri S.I., Stars e Dragoni di sette Nazioni.

I catamarani, natanti di origine esotica dei mari del Sud, sono imbarcazioni a vela a due scafi (e vi si può applicare anche il motore) della lunghezza di m. 5.18 fuori tutto, in compensato costruiti in Inghilterra dai cantieri Pront.

Il catamarano è tuttora poco conosciuto in Italia (a Napoli il noto campione di vela Roberto Ciappa che è anche un valente ingegnere, se n'è costruito uno), mentre è molto diffuso in Inghilterra (circa 600 unità), in Francia (circa 150) ecc.

La regata si è svolta, come abbiamo detto, sul percorso Napoli-Ischia e ritorno, ossia per circa 35 miglia, l'andata di bolina e il ritorno in poppa. I catamarani non hanno prestazioni particolari sulla bolina; la forma degli scafi e della deriva rende necessaria una tecnica completamente diversa dal normale per ottenere il massimo rendimento.

Le barche in gara, *Capaianca* di Barendson e *Procellaria* di Pera hanno lottato vicinissime per tutta la lunga bolina, alternandosi al primo posto. Infine *Procellaria* si avvantaggiava, e girava la boa di Ischia con l'45'' di vantaggio.

Anche in poppa la tecnica dei catamarani è diversa, e richiede una serie di bordi al lasco: il rendimento della barca è massimo se si riesce a portare il vento afferente al traverso e a sfruttare l'abbrivio causato dalle onde. Sul lato in poppa, *Capaianca* raggiungeva e sorpassava *Procellaria*, giungendo al traguardo a Napoli con notevole vantaggio. Sul lato in poppa in alcuni tratti venivano raggiunte velocità elevate (12/15 nodi) che rappresentano il vero interesse e la vera attrattiva di questo nuovo tipo di imbarcazione.



*Il catamarano con Marino Barendson ha vinto la regata Napoli-Ischia e ritorno ad alta velocità.*





Alla manovra con Barendson (che di recente ha effettuato un'altra crociera, Cannes, Isola del Giglio, Napoli) vi era il comandante Burn, della Royal Navy, e con Pera l'ing. Zamorani. E' da notare che gli organizzatori della "Settimana Velica" hanno voluto premiare con squisita sportività questo numero fuori programma offrendo al vincitore una bella coppa di argento.

*Marino Barendson, vincitore della prima regata italiana di catamarani, disputata sul percorso Napoli-Ischia e ritorno, intervistato dal noto giornalista partenopeo Aniello Di Martino, avvocato prestato alla vela.*

*(Seconda parte)*

*Guido Barendson (classe 1951), affermato giornalista prima della stampa e poi della RAI si è volentieri reso disponibile a raccontarci particolari sulla passione per la vela del padre Marino che ha coinvolto direttamente anche Guido da bambino. Marino, è stato un velista praticante*

## **MARINO BARENDSON E LA VELA**

### **GUIDO BARENDSON**

Che il Catamarano avrebbe segnato la vita di mio padre era un sospetto vago, di quelli che i bambini covano e rimuovono. Fino al giorno in cui il sospetto assurse a certezza, il giorno in cui - alla seconda metà degli anni Cinquanta - nel corridoio marmoreo della nostra casa romana, mia madre - che mai avevo visto piangere - apre il telegramma: "Naufragato al Giglio stop tutto bene stop barca salvata stop spalla lussata firmato Marino".

Non esistevano i cellulari e anche i telefoni erano rudimentali. L'importante era che Papà stesse bene, e



partimmo. Faceva freddo. Era basso e nero il cielo quando sbarcammo sull'isoletta toscana, e lo trovammo ansioso di tranquillizzarci, ma incazzatissimo. Qualcuno aveva ricomposto la lussazione, ma la ricostruzione dell'accaduto metteva i brividi: vento 4/5, mare che sale, nessun ridosso possibile, un colpo secco e il fuscello di legno si rovescia: Marino recupera il sacco giallo impermeabile che conteneva tutti i suoi averi, un po' di lire e i documenti. Nonostante il dolore, per evitare di finire in

acqua, si lega allo scafo. La fortuna, talvolta, aiuta gli audaci, e i marinai. Alcuni gentilissimi signori lombardi lo avvistano dal loro motoscafo, eppure lui si rifiuta di abbandonare la barca fino a quando non gli assicurano che porteranno anche lei in salvo, al Giglio.

E' solo la prima tappa nella lunga traversata tra il Sud della Francia, dove l'aveva messa battezzata, e il golfo di Partenope.

Così il mio giovane destino si lega allo Shearwater, al quale Papà dà il mio stesso soprannome: **Capaianca**, Testa Bianca, dai miei capelli candidi. Come ricordano alcuni amici appassionati, storici compagni di regata e consoci del glorioso Circolo Italia, Marino - che non ha mai ricoperto incarichi formali - dopo aver debuttato da ragazzo come canottiere si è distinto come viaggiatore e gran curioso delle novità veliche, come dimostra

nel momento in cui da pioniere scopre in Inghilterra il cat e lo porta a casa. Progettati dai fratelli Roland e Francis Prout, i primi ad uscire dal cantiere di Canvey Island (Essex) prendono a navigare nel 1956: due kayak legati tra loro da due massicce assi di bambù.

E dopo la lunga arduosa traversata, trovo *Capaianca* ormeggiato a Capri, quando Marina Piccola era ancora frequentabile. Un rudimentale salvagente addosso, ho il compito di alzare o abbassare le derive o di controllare i timoni...

E' passato mezzo secolo, e Paolo Rastrelli mi chiede di ricordare qui quell'epoca, con mio padre. Pur avendo dedicato gli anni migliori a correre sulle Star partecipando a regate in tutto il mondo, ed essendo poi passato ai Soling, Marino è sempre rimasto affascinato dalla velocità a vela. Non dimentico il suo esperimento per accelerare la navigazione ricoprendo lo scafo di polimeri che diminuivano l'attrito dello scafo sull'acqua.

Una passione per i nuovi materiali e per il design che lo ha accompagnato tutta la vita, assieme ad altri amici: scopro da Rastrelli che Papà nell'avventura aveva coinvolto il Comandante Gianni Pera, campione di mille imprese sotto la bandiera della Sezione Velica Marina Militare, un sodalizio rafforzato dal fatto che entrambi avessero sposati due signore inglesi, Hilary mia madre e Mary Blewitt, una vera autorità, con mille traversate atlantiche, segretaria del *Royal Ocean Racing Club*, presidente dei più importanti campionati, ricordata soprattutto per come autrice di *Celestial Navigation for Yachtsmen* (decine di edizioni).

Nella prima regata italiana di Shearwater, avversari e gentiluomini, li vedo battersi nella Napoli-Ischia-Napoli e dividersi cavallerescamente (?) il primato: all'andata vince Pera, a Napoli arriva primo *Capaianca*.

Quando guardo le foto di queste imbarcazioni, penso a quanto erano piccole, con i loro cinque metri e tre centimetri, e all'entusiasmo con il quale - trent'anni più tardi - Papà mi trascinava volando a più di venti nodi tra Capri e Napoli per 'ingarellarci' con gli aliscafi. Pareva un gigante, il Tornado, non tanto per i sei metri di lunghezza quanto per la superficie velica, quaranta metri quadri che gli consentivano di toccare la bellezza dei 30 nodi. La gioia e le risate... Indimenticabili.



*Marino Barendson . . .*



*. . . e il figlio Guido.*

## A VELA NELLA CULLA DELLA NOSTRA CIVILTÀ

*Non sapremo mai quante miglia ha sommato Enzo Dall'Aria in oltre cinquant'anni di traversate per diporto verso la Grecia. Dai suoi racconti, invece, riusciamo a capire quanto questa terra baciata dagli Dei e la sua gente ospitale ed accogliente siano penetrati nella sua mente e nel suo cuore. Chi ha avuto la fortuna di andare per mare in Grecia, anche una sola volta, può farsi un'idea di come potrebbe essere il Paradiso.*



## LA GRECIA E LE SUE "ANIME"

**ENZO DELL'ARIA**

Veniamo comunque alla Grecia ed al desiderio di approfondirne la conoscenza mitologica cosa che avvenne subito, appena varato il nuovo Carter33 già al suo primo viaggio nel 1970, passando sotto Capo Sounion. I Veneziani lo chiamavano Capo Colonne per il maestoso tempio dedicato a Poseidone che ne occupa il promontorio e di cui ancora oggi ne subiamo il fascino, specie di notte, quando bene illuminato ci conforta nelle soste notturne prima di intraprendere i viaggi verso il ventoso nord dell'Egeo.



Lasciato Capo Sounion (*foto*) e prima del lungo salto di 200 miglia verso l'Italia ci fermammo all'isola di Itaca dove inutilmente cercammo la reggia di Odisseus (Ulisse) stancandoci solo quando l'ultimo interrogato al riguardo per tutta risposta ci rifilò una tanica di buon olio d'oliva. A questo comportamento non possiamo dare torto perché l'abbiamo riscontrato in anni successivi anche all'isola di Samos per il grande Pitagora che vi nacque e forse a Crotona in Italia dove a lungo visse. Nell'isola di Cefalonia, ignoti agli abitanti del luogo, sono stati rinvenuti reperti archeologici che studiosi Inglesi attribuiscono con certezza alla dimora di Ulisse. Nella dirimpettaia Itaca invece paradossalmente abbiamo visitato, in anni successivi alla nostra prima sosta, un interessante sito archeologico che pare fosse stata la scuola del grande Omero. Di queste isole dello Ionio come culla di civiltà non racconto altro. Mi piace però ricordare alcune persone care che a queste isole hanno dato per me un'anima rendendole indimenticabili.

Stavros Nifotaratos era il Ginecologo che aveva assistito tutti i nascituri di Cefalonia. Era nato a Napoli nell'anteguerra quando il Padre, pure Medico, dirigeva un Ospedale di questa città. Legammo molto e fu grazie a lui che l'isola di Cefalonia di cui conoscevo tutte le splendide insenature per averla più volte circumnavigata

non ebbe più segreti dopo i viaggi fatti con lui in macchina. Conosceva tutta la gente della sua isola ed in ogni villaggio che attraversavamo eravamo accolti con gioia festosa. Visitammo un sito paleolitico ai più sconosciuti ed al museo etnologico cittadino una raccolta di icone della religione ortodossa tanto preziosa da non essere normalmente esposta al pubblico. Ma di Cefalonia ci fece conoscere e toccare con le mani uno degli episodi più feroci dell'ultimo conflitto mondiale: l'eccidio di migliaia di nostri soldati che si erano arresi alle forze Tedesche a seguito dell'armistizio proclamato da Badoglio l'8 Settembre del '43.

Accompagnati da uno di questi, scampato all'eccidio e rimasto a vivere nell'isola, visitammo il luogo dove i nostri soldati venivano sommariamente giudicati ed anche quello dove condotti su di un carretto trainato da un asino venivano fucilati. All'occasione ci fu anche raccontato che i Tedeschi fecero barbaramente affondare una nave dopo che era appena salpata e dopo averla caricata di soldati che, da promessa fatta, avrebbero dovuto raggiungere l'Italia. Un anziano pescatore aggiunse, non senza raccapriccio, che le grida di "mamma mia" - disse proprio così, in Italiano - si sentivano fin sulla lontana costa. Quest'eccidio, già di per sé vergognoso, lo fu ancora di più in quanto eseguito non dai soldati delle SS, "educati" a svolgere compiti criminosi, ma da normali soldati dell'esercito: la Wehrmacht! Un episodio di inciviltà proprio nella "culla della civiltà".

"Italiani/Greci stesso faccia, stessa razza" è la simpatica filastrocca che da sempre sancisce la sicura, sincera amicizia che dopo il primo incontro nasce fra un Italiano ed un Greco. Ed è stato per questo che la "nostra" guerra fu combattuta, e ben descritta nel film "Mediterraneo", come "la guerra dei garofani" o, come si dice a Napoli a "tarallucci e vino". Ed è stato questo che i "soldati" Tedeschi non ci hanno perdonato!

Gnogno invece "animava" la vicina isola di Zante ed Elio Parisi nel suo diario di bordo ce lo ha presentato come una specie di fauno selvatico. Quando per la prima volta, all'inizio degli anni '70, giungemmo alla sua dimora della "pagliarella" e relativo punto di ristoro non esisteva niente. C'era solo la barca con la quale Gnogno pescava e, siccome avevamo bisogno di un ormeggio in quanto giungevamo dall'Italia dopo 250 miglia di navigazione, accostarci a questa barca ci sembrò una buona idea per passare la notte. Fu non appena che cominciai a vantare la bontà dell'idea quando, da una capanna sopra le nostre teste cominciò a schioppettare il generatore diesel che alimentava la luce del piccolo agglomerato di case. Minimizzai l'inconveniente dicendo che la gente sarebbe ben presto andata a dormire e così fu. Andammo a dormire poi anche noi e non per tutto il tempo che avremmo desiderato perché ancor prima che l'alba fosse spuntata, insieme alle galline del suo pollaio, un gallo coi suoi poderosi chicchirichì svegliò anche noi.

Ci godemmo allora uno stupendo sorgere del sole che cominciò ad illuminare prima un isolotto che parzialmente la chiudeva e poi la piccola stupenda baia dove eravamo ancorati e di cui era proprietario insieme al vastissimo territorio circostante il nostro pescatore Gnogno. Lo incontrammo successivamente nella tarda mattinata insieme ad una grossa spelonca piena di pesce che ci offriva e che Sasà cominciò subito ad arrostitire a lento fuoco.

L'isola di Zante è stata sempre sul nostro percorso di andata verso l'Egeo. Solo dopo molti anni la rotta di questo percorso si è allargata più a sud verso le Strofades e la baia di Navarrino di cui Elio ci ha già parlato. In questi anni la sosta da Gnogno era la regola e ne nacque una amicizia fraterna con la sua famiglia ed anche con la parentela che in questa piccola comunità vivevano. In seguito ci siamo spostati sempre più verso oriente, in Egeo dove c'era quella culla di cui adesso ci occuperemo. Insieme alla sua splendida baia, Gnogno resterà però sempre nel mio ricordo con in capo il berretto da ammiraglio Americano che gli regalai e che volle indossare anche sul letto di morte!



*La Vela è un dono del Signore ai suoi figli più belli; il giorno in cui ve ne ammalerete ringraziatelo; pochi al mondo avranno momenti più puliti e più liberi. Sarete dannati dalla fatica, spierete per ore un attimo di vento, farete bagni fuori stagione e avrete le mani scorticate, ma un giorno di vela vi sembrerà un compenso anche troppo alto, perché vi farà*

*toccare da un sentimento nuovo: la gioia!*

*(L'uomo come, G. Vallanti, Sugar Editore)*

## PERSONAGGI DELLA STORIA

*Per la serie "I grandi navigatori" presentiamo il poco conosciuto Alessandro Malaspina (1754-1810) esploratore e navigatore italiano a servizio della Spagna. E' stato autore di "un'impresa navale e scientifica di una eccezionale dimensione, superando rischi e difficoltà notevoli per cinque anni nelle lontane acque del Pacifico finita poi negli scogli degli intrighi di palazzo".*

### ALESSANDRO MALASPINA

MARIO GIANOLI d'ARTOGNA

L'antica famiglia marchionale dei Malaspina si separa nei primi del mille dagli Estensi, dai Pallavicino e dai Massa-Corsica, e si aggiudica il possesso di larghissimi territori. L'immensa "Terra Obertenga" in Toscana, la quale prende nome da Oberto Obizzo Malaspina, i marchesati della Liguria Orientale e della Longobardia dei quali sono contitolari, assicurano alla famiglia il controllo dei valichi appenninici che da Parma, Piacenza e Voghera scendono al porto di Luni in Lunigiana. Oberto Obizzo ha una tale potenza da schierarsi nel 1004 col



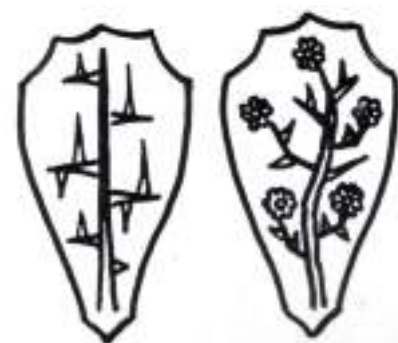
re Arduino di Ivrea contro l'Imperatore Enrico II. Poco più di un secolo dopo, Obizzo il Grande capeggia una rivolta feudale della Riviera di Levante, interviene nella lotta tra Pisa e Genova, diventa capitano dei Milanesi, partecipa alla Lega Lombarda, ed in definitiva ingrandisce e rafforza i domini della famiglia.

Nel 1200 i Malaspina appaiono in Sardegna, dove invadono il giudicato di Gallura e, pressapoco a quell'epoca, la famiglia spartisce i territori aviti tra l'antico ramo dello "spino secco" che si mantiene sulla riva destra del fiume Magra, ed il nuovo ramo dello "spino fiorito" che ha inizio con Obizzino e si afferma alla sinistra del fiume.

Una delle suddivisioni del ramo dello "spino secco" prende nome dal castello di Mulazzo, noto per aver dato asilo a Dante Alighieri, ed è da questo gruppo familiare ed in quel castello che nasce nel 1754 un grande navigatore, Alessandro Malaspina dei marchesi di Mulazzo (*foto*). Studia nel collegio carolino di Palermo, ed entra al servizio della Spagna come guardiamarina. Morirà a Pontremoli nel 1810, nei

domini della sua famiglia, e perciò la sua carriera si svolge tutta nel periodo che precede la bufera marina velica era al suo apogeo come efficienza e modernità tecnica. Gli agili fiocchi triangolari avevano già preso sul bompresso il posto delle pesanti vele quadre di civadera e controcvadera, le antiche enormi vele di parrocchetto si erano divise in gabbia fissa e gabbia volante, allo stesso modo come l'area pericolosamente vasta del pappafico era stata giudiziosamente ripartita nel velaccio, controvelaccio e decontrovelaccio, e si era raggiunta la perfezione nella manovra della "forza di vele" con gli scopamari ed i coltellacci. Vascelli, fregate e corvette erano così diventate manovriere e veloci anche se le alte murate necessarie a disporre i cannoni in batteria le facevano torreggiare sull'acqua con degli enormi francobordi.

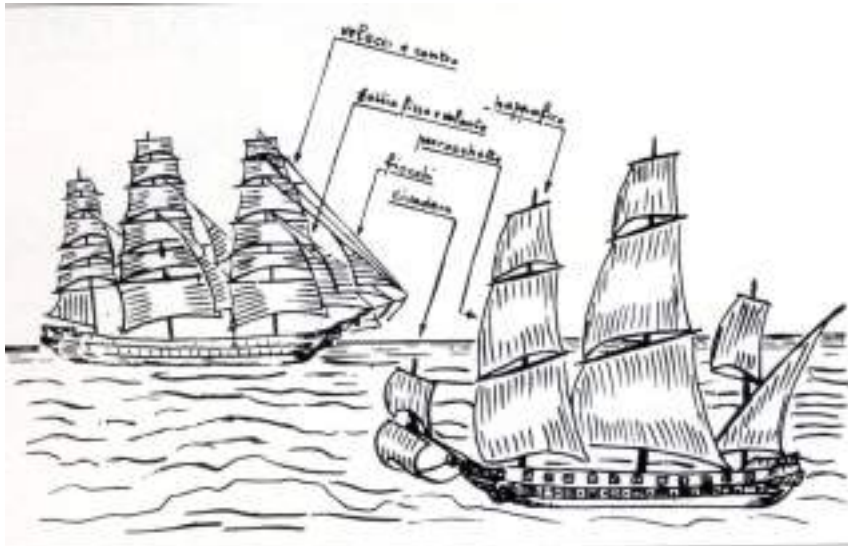
La vita di un guardiamarina non era certo fatta di rose. Una banda di ragazzini, spesso di poco più di quattordici anni, senza esperienza né autorità, buttata allo sbaraglio tra un equipaggio muscoloso e rozzo, dei sottufficiali violenti che regolavano la manovra più volentieri con le percosse del "pié di pollo" che con i trilli del fischiello, ed uno stato maggiore che, pur essendo uscito anch'esso dal quadrato dei guardiamarina, trovava salutare ed educativo che i ragazzini imparassero a loro spese le durezze della vita di mare prima di salire a far parte del mondo privilegiato che dominava il ponte dall'aristocratica sommità del



I Malaspina si divisero nei due rami: "spino secco", e "spino fiorito".

cassero.

Fame, paura e fatica. Le gallette, che bisognava picchiare sul bordo del tavolo per farne uscire almeno una parte dei vermi, erano sempre troppo poche per gli esili organismi ancora in crescita, e non v'era stato guardiamarina che, a quei tempi, non fosse andato in caccia di topi od in assalti alla cambusa per migliorare la magra razione. La paura della sveltante alberatura, che si piegava ed ondeggiava sotto i colpi di vento, attanagliava i ragazzini quattordicenni quando il comando "Capigabbieri e gabbieri, pronti a montare a riva!" li costringeva a scavalcare il parapetto della murata e disporsi sull'esiguo parasartie a picco sulle onde, mentre lo sguardo misurava con apprensione lo sgradevole passaggio quindici metri più in alto, per superare la coffa



Confronto tra la velatura di una nave da guerra del XVII secolo (a destra) ed una del XVIII secolo

fuori dal buco del gatto, e le griselle sempre più strette, a quaranta o cinquanta metri dal ponte, che conducevano ai velacci. E fatica. Tanta fatica per le infantili piccole braccia ancor prive di muscoli, alle quali si richiedeva il medesimo lavoro dei bicipiti bitorzoluti ed allenati da anni di navigazione dei marinai ventenni e trentenni.

E, dopo una giornata di fame, di paura e di fatica spossante, il comandante in seconda, con irritata malavoglia, riuniva i guardiamarina per insegnare loro a carteggiare, calcolare il punto stimato e quel

lo astronomico, e per conficcare brutalmente nelle loro piccole teste stremate gli elementi della trigonometria piana e sferica. Chi resisteva, doveva avere forza fisica, carattere coriaceo e grinta aggressiva, che garantivano, diventato ufficiale, la più dura disciplina sui futuri sottoposti, guardiamarina compresi. E così il ciclo continuava, per spontanea selezione.

Nel 1782 Alessandro Malaspina aveva già raggiunto il grado di capitano di fregata e compiuto in comando un viaggio sino alle Filippine. Nel 1781, portava nuovamente la sua nave "Astrea" nell'Oceano Pacifico per un completo viaggio di circumnavigazione del globo terracqueo, compiuto in soli 18 mesi.

A quei tempi il capitano di una nave era realmente un padreterno, perché, come un "deus ex machina", era responsabile di tutto, anche di ciò che esorbitava dai suoi poteri; doveva prevedere tutto, anche i capricci del caso; e doveva prendere delle decisioni in ogni momento, anche se il "prò" era altrettanto rischioso del "contro". Si doveva andare a cercare il vento, e resistere alle lunghe bonacce mentre acqua e viveri si esaurivano; calcolare alla stima il percorso fatto; far riparare le avarie con i mezzi di bordo e, soprattutto, non rallentare mai la disciplina nelle lunghe estenuanti traversate. Ogni mattina, mentre gli uomini procedevano al lavaggio del ponte, il comandante solo e senza consiglio, passeggiava sul cassero, facendo programmi di come tener occupato l'equipaggio nella giornata; perché l'ozio e la noia sono il miglior concime per gli ammutinamenti. Poi faceva cenno all'ufficiale di guardia perché segnasse sulla lavagna l'ordine di servizio; e cominciava il nuovo giorno di lavoro.

Gli ufficiali potevano scherzare tra di loro, e così i sottufficiali, e così gli uomini, ciascuno con i suoi pari. Solo il comandante era veramente solo; immurato nella sua responsabilità che non poteva condividere con nessuno sotto pena di condividere anche l'autorità.

Nei lunghi viaggi, ed in quelli di circumnavigazione in particolare, la nave era un piccolo mondo isolato, autonomo, ma privo di aiuto o consiglio, di finanziamento o di direttive dal lontano ammiragliato nella madre patria. Si doveva disporre un picchetto armato per proteggere gli uomini quando scendevano a terra a fare l'acquata con i barili di bordo; era necessario trattare ed imporsi con gli indigeni per ottenere viveri freschi,

possibilmente senza ricorrere ogni volta alla maniera forte cara ai pirati; e si doveva badare persino alle intemperanze dell'equipaggio quando sbarcava dopo settimane di traversata, con propositi confusi di godimento, di rissa, o di diserzione.

Promosso capitano di vascello, Alessandro Malaspina propone alla Marina Spagnola una grande spedizione scientifica, da stare alla pari con quelle dei grandi navigatori francesi ed inglesi. Il progetto venne accolto, ed il



Malaspina, che il ministero apprezzava per le sue precedenti importanti navigazioni e per la seria preparazione scientifica, viene incaricato di attuarlo al comando di due corvette, "*Descubierta*" e "*Atrevida*", appositamente costruite.

Il 30 luglio 1789 la flottiglia parte da Cadice, visita le Canarie e raggiunge le Antille all'isola di Trinidad, con una traversata classica negli Alisei. Scende verso sud, e fa tappa a Montevideo dove inizia un sistematico rilevamento idrografico dell'estuario della Plata, nonché la messa in carta

topografica della città di Montevideo, di Buenos Aires e dei territori circostanti. Questi lavori, dai quali ebbe inizio la cartografia della zona, si protraggono sino al 13 novembre di quell'anno, quando le due corvette procedono all'esplorazione ed al rilevamento delle coste argentine sino alla Patagonia, e specialmente del Golfo di San Giorgio e di Puerto Deseado, studiando anche i costumi e la religione dei Patagoni.

Viene doppiato il Capo Horn, e la flottiglia risale tutta la costa del Chile sino a Valparaiso, e quindi a Callao, continuando il rilevamento geografico ed idrografico, il tracciamento delle carte e la raccolta di dati geodetici, mineralogici e botanici. Escursioni nell'interno e triangolazioni consentirono di precisare l'altezza di parecchie montagne, e visitare le più importanti miniere nelle vallate del Perù, studiandone i metodi di lavoro.

Raggiunta Guayaquil, fu misurata l'altezza del Chimborazo e delineata l'idrografia della costa sino a Panama. Le due navi si fermarono un mese all'arcipelago delle Galapagos ed a Panama, dove furono determinate le altezze dei due oceani ed eseguiti studi per un canale interoceanico, percorrendo da un versante all'altro la storica mulattiera dove da secoli l'oro del Perù aveva raggiunto i galeoni spagnoli nel Golfo del Messico.

Quindi Malaspina si trasferisce ad Acapulco ed a San Blas in Messico, dove fa esperienze per la misura della gravità, e compie escursioni di studio nell'interno.

Partito da San Blas il 1° maggio 1791, Alessandro Malaspina raggiunge la parte più settentrionale dell'America a Porto Mulgrave, e prosegue con le scialuppe sino a latitudine 59° 59' Nord per verificare possibilmente l'esistenza del Canale di Anian, del quale il navigatore spagnolo Lorenzo Maldonado aveva sostenuto l'esistenza in una relazione apocrifia del 1588. Nonostante le ricerche fatte, non si riuscì a trovar traccia del canale. Venne invece esplorato il ghiacciaio di Sant'Elia che trascina nel Pacifico i grandi blocchi di ghiaccio che diventeranno iceberg, ed al quale, più tardi, venne dato il nome di ghiacciaio Malaspina in onore del grande navigatore. Viene quindi esplorato il golfo dei Yakuti sino nella sua parte ghiacciata più interna, chiamata allora Puerto del Desengano, forse perché si dovette abbandonare del tutto la ricerca del supposto passaggio del Maldonado.

Nel viaggio di ritorno fu rilevata la costa nord-americana con una precisione mai prima raggiunta, ed il Malaspina riporta le sue due navi ad Acapulco in Messico.

Di qui la flottiglia si allarga nel Pacifico dirigendo verso le isole Marianne, e quindi raggiunge le Filippine, esplorando tutte le isole principali e delineando ben 94 carte nautiche originali, nonché grande copia di schizzi quotati in quell'arcipelago. Verso la metà di novembre la spedizione si trasferisce nelle Nuove Ebridi, e quindi in Nuova Zelanda; quindi visita l'Australia e l'arcipelago delle isole Tonga, sempre raccogliendo dati scientifici.

Riattraversato il Pacifico, e doppiato una seconda volta il Capo Horn, Alessandro Malaspina rientra in Spagna nel settembre del 1794, dopo cinque anni di navigazione e di rilievi scientifici. Viene accolto con grandi onori, e promosso brigadiere generale.

Mentre sta lavorando per predisporre la pubblicazione dell'ingente materiale raccolto, il Malaspina incorre nella disgrazia del primo ministro di Carlo IV, Manuel de Godoy, che lo fa condannare a dieci anni di arresti nel forte di San Antonio alla Coruña. Con l'arresto e la condanna si interrompe la pubblicazione del lavoro scientifico, e, quel che è peggio, parecchio del materiale originale va disperso. Si ritiene che soltanto un sesto dell'archivio Malaspiniano sia stato rintracciato e riordinato.

Una fine irritante ed inaspettata per una impresa navale e scientifica di una eccezionale dimensione, che aveva superato rischi e difficoltà notevoli per cinque anni nelle lontane acque del Pacifico, e finisce negli scogli degli intrighi di palazzo. Davvero i marinai hanno ragione di essere preoccupati quando, al termine di una traversata, si avvicinano alle rocce ed ai seccagni della terraferma.

Alessandro Malaspina deve, perciò, aspettare in fortezza lo arrivo in Spagna dell'invasore, l'esecrato Napoleone, che lo toglierà dagli arresti rimandandolo in Italia, a morire tra i suoi a Pontremoli. Un epilogo veramente ironico, per il gentiluomo che aveva servito con onore per tutta la vita nella Marina da guerra.



**1789-1794. Le Corvette "Descubierta" e "Atrevida" impegnate nella spedizione di Alessandro Malatesta.**