



# Notiziario CSTN

MAGGIO 2024  
N° 141



# 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° 141

NOTIZIARIO ON-LINE

maggio 2024

### SOMMARIO

- |  |         |   |         |
|--|---------|---|---------|
| • Editoriale .....                       | pag. 1  | • Lo zoppolo del Golfo di Trieste .....   | pag. 22 |
| • I grandi progettisti (5a puntata)..... | pag. 2  | • Marcello James: 100 anni di sport ..... | pag. 25 |
| • Le navi di bronzo .....                | pag. 12 | • Ciao Aurelio .....                      | pag. 31 |
| • La Famiglia Palomba .....              | pag. 17 | • AIVE NEWS .....                         | pag. 38 |
| • I nostri barchi a Capo D'Horn .....    | pag. 20 |   |         |

### EDITORIALE

L'archivio storico con migliaia di certificati di stazza rilasciati a partire dagli anni '50 a tutte le imbarcazioni italiane impegnate in regate d'altura, archivio che l'UVAI (Unione Vela Altura Italiana) ha affidato al CSTN per la classificazione e l'archiviazione, ha finalmente intrapreso l'iter operativo che, a lavoro ultimato, permetterà alla Vela italiana di disporre di un prezioso sistema informatico con tutti i dati relativi alle innumerevoli imbarcazioni che in Italia affollano le marine e i club nautici del nostro Paese. costituendo un patrimonio inestimabile che riguarda la storia dei molteplici aspetti delle attività umane che rientrano nel mondo dello yachting: dai cantieri ai progettisti, dai velai ai produttori di attrezzi e accessori della nautica, dagli armatori ai campioni, . . .etc.

Il complesso lavoro preparatorio effettuato dal CSTN è stato reso possibile grazie alla disponibilità pro tempore del locale concesso dal Comando della Base Navale M.M. (Com.te Aniello Cuciniello) a cui siamo grati. Determinante poi la collaborazione dei Soci della Sezione LNI di Napoli LNI che stanno inserendo i dati in uno specifico database appositamente creato. Grazie a tutti. Sarà nostra cura tenere informati quanti sono interessati a salvare archivio UVAI.

Foto e grafica di copertina per gentile concessione di 'Blue Passion'. Didascalia foto di copertina: "L'ardita scalata del marinaio sull'albero in un gioco di luce ed ombra".

Hanno collaborato: *Ciro Altiero, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Roberto Perrone Capano, Luigi Prisco, Franco Maria Puddu, Paolo Rastrelli, Antonio Tommasi.*



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

IL NOTIZIARIO È SU



COME @Tradizioninautiche



## I GRANDI PROGETTISTI

*Camper & Nicholson: costruttori e progettisti navali da oltre due secoli, un successo mondiale, personaggi storici tra i clienti e yacht famosi che hanno partecipato alle più importanti regate, dalle Olimpiadi all'America's Cup, dal Fastnet Race alle competizioni transoceaniche. Questa in sintesi la storia del cantiere di Gosport in Inghilterra che Gianni Magnano ci racconta nella quinta puntata del suo encomiabile lavoro.*



### *Il più grande e famoso cantiere inglese*

## CANTIERE CAMPER & NICHOLSON'S

### Due secoli di stile ed eleganza - Genesi di una lunga storia.

#### GIANNI MAGNANO - (V Puntata)

Nel 1782 Francis Calense Amos (1748–1824), che si era formato come maestro d'ascia a Londra, fondò un cantiere navale a Gosport, affittando il terreno dal Royal Naval Dockyard.

Inizialmente costruì e riparò piccole imbarcazioni per i pescatori locali.

Nel 1809 assunse come apprendista il suo pronipote, William Camper (1794-1863), e dal 1821 è noto che costruì piccole navi mercantili.

Nel 1824 William prese in mano la gestione dell'attività del Cantiere, ereditandola quando Amos morì nel marzo 1824 e si dedicò al naviglio da diporto.

Più tardi il quattordicenne Benjamin Nicholson (1828-1908) si unì all'azienda come apprendista carpentiere, per poi diventare dal 1842 disegnatore e più tardi dal 1855, dato che non vi era un erede maschio nella famiglia Camper, rilevò il cantiere e acquisì gran parte del lavoro.

William Camper si ritirò dal cantiere definitivamente quando morì nel 1863.

Nel 1860 fu varata la goletta *Aline* che ebbe un buon successo nelle regate, e il fatto facilitò, con la morte di William Camper, l'ingresso nella società di Benjamin Nicholson che fu da subito oltre che amministratore, capo progettista.

Benjamin Nicholson stabilì quindi il diritto di successione dell'azienda costituita, riservando una parte dei diritti alla famiglia Camper, compreso i profitti maturati dalla costruzione degli yacht assicurandosi che si sarebbe chiamata Camper and Nicholson, dal 1875 il cantiere fu registrato come società per azioni e prese il nome definitivo di "Camper and Nicholson's" società per azioni.

L'azienda prese così il suo aspetto definitivo, i fratelli di Benjamin collaborarono da subito con lui nella direzione del cantiere, era un periodo di grandi trasformazioni per il mondo dello yachting in Inghilterra e commesse importanti cominciarono ad arrivare.

#### Di padre in figlio

Charles Ernest Nicholson (1868 - 1954), uno dei quattro figli maschi di Benjamin seguì le orme del padre, in cantiere come progettista di yacht e dopo qualche tempo prese le redini del cantiere dal quale uscì *Avel* uno dei 3 scafi commissionati dal francese René Calame, ancora oggi navigante in Mediterraneo, un gaff cutter di 17 metri progettato da Nicholson a soli 28 anni; in lingua bretone Avel significa "vento".

Tra i primi progetti di Charles Nicholson fu una serie di piccoli yacht denominati "classe Redwing" nel 1896 create per il club di Bembridge nell'isola di Wight. appositamente studiate per le acque basse del porto della cittadina.

Eravamo agli albori del Novecento, Charles progettò anche una imbarcazione a motore che avrebbe consentito agli armatori di lasciare i loro yacht dopo le regate con rapidità, nacque Gelyce il nome ottenuto dai nomi delle mogli dei tre fratelli Nicholson: Benjamin Jr. (Gertie), Charles (Lucy) e Arthur (Costance).



Foto 1 - Charles Ernest Nicholson.

In quel periodo vennero anche avviate molte costruzioni di yacht e golette che erano un esempio di eleganza per lo yachting inglese di quei tempi.

Nel 1900 fu varata **Black Swan** la prima grande commessa per il giovane progettista, Charles Nicholson che aveva allora 31 anni.

Poi ci fu **Flame** nel 1900 ci fu un fast cruiser disegnato per lo stesso Charles Nicholson nato come yawl e dopo trasformato in cutter bermudiano successivamente, fu uno dei primi yacht nato per le regate d'altura e le crociere oceaniche che poi si diffusero dagli anni Venti in Inghilterra, **Flame** partecipò anche alla regata del Fastnet del 1933, vincitore in tempo reale e terzo in compensato, dove vinse per il secondo anno, l'americana **Dorade** di Olin Stephens.

Nel 1907 ci fu **Joyette**, ex **Almara** uno tra i migliori Ketch dell'epoca, ancora oggi studiata in Inghilterra nei corsi di architettura navale.



Foto 2

Foto 2 - Il ketch "Joyette" in bolina davanti a Gosport.

Foto 3 - La goletta Orion in navigazione nel 1910 dopo il varo.

**Orion** ex **Sylvana** Goletta varata nel 1910 per i reali di Spagna che fu la prima grande goletta ad armo aurico, dotata dalla nascita di motore ausiliario per agevolare le manovre in porto.

Foto 3.

### Le Metriche di Nicholson

Nel 1907 si affermarono le classi metriche, i progettisti di tutto il mondo si cimentarono subito nelle nuove classi che sembravano prendere piede ovunque. Nicholson varò **Norada** un 19 metri S.I. uno dei 6 costruiti in Inghilterra attivi prima della guerra mondiale e successivamente abbandonati per i costi troppo alti.

Nel 1912 uscì in mare **Istria** (foto 4) un 15 metri rivoluzionario che fu il primo costruito in legno lamellare con l'albero in un solo pezzo.

Questo yacht deve considerarsi un vero punto di svolta nella Stazza metrica Internazionale, attrezzata con armo aurico successivamente trasformato in bermudiano e l'albero dotato di rotaia e garrocci.



Foto 4 - Il 15 metri "Istria" in navigazione.

Tramontato l'astro di G.L. Watson, che aveva progettato, gli sfidanti inglesi della Coppa dal 1887, sino al 1920, iniziò l'era aurea del cantiere di Gosport di cui Charlie Ernest Nicholson fu protagonista nella progettazione navale: i suoi yacht erano al tempo stesso velocissimi ed eleganti nelle forme di scafo.

Suo fu il progetto di *Shamrock IV* nel 1914, per le quarta sfida tentata da Thomas Lipton che aveva costruito in Scozia *Shamrock III* dal suo rivale di sempre William Fife, senza riuscire a vincere neppure una regata, e tantomeno la Coppa America che rimase ancora nella bacheca del N.Y. Y.C.

Charles Nicholson divenne protagonista assoluto della progettazione di yacht in quell'epoca e l'antagonismo col cantiere di William Fife fu al centro delle dispute tra gli armatori inglesi.

Purtroppo mentre *Shamrock IV* (foto 5) stava attraversando l'Atlantico, giunse via radio la notizia dello scoppio della guerra in Europa, lo yacht riparò alle isole Bermuda in attesa di istruzioni e più tardi fu ospitato in un dock di City Island per tutta la durata della guerra.

Finalmente nel 1920, a guerra finita, poté avvenire il confronto: *Shamrock IV* non riuscì ad aggiudicarsi la Coppa America, ma vinse 2 regate sui 5 disputate e solo grazie all'abilità dello skipper americano. La coppa rimase ancora agli statunitensi.

Fu un momento di grande espansione per la vela, con gli anni Venti oltre alle classi metriche, si diffusero anche le regate d'altura e continuava l'era delle Big Class che si affrontavano in avvincenti regate nel braccio di mare del Solent, di fronte all'isola di Wighth.



Foto 5 - IL J class "Shamrock IV" costruito nel 1914 per Thomas Lipton (foto Beken).



### Gli anni Venti

Nicholson col il suo cantiere, non si limitava solo a costruire, ma fece anche progetti di migliorie per altri: lo yacht, *Lulworth* ex *Terpsichore* nome della dea greca della danza varato nel White Brothers Yard, fu oggetto di modifiche da parte di Charles Nicholson, che ridisegnò l'alberatura in legno e ottimizzò anche il bilanciamento dello scafo.

Foto 6 - Regata di "Big class" nel Solent.



Nel 1924, i difetti di *Lulworth* che era uno dei più bei cutter inglesi del momento, furono corretti e lo yacht divenne più competitivo in regata in tutte le successive stagioni della Big Class infatti prese parte a 258 eventi, ottenendo 59 primi posti, 47 dei quali furono attribuiti alle modifiche apportate di Nicholson.

Nicholson realizzò anche in quel periodo *Candida*, una Big Boat di 35 metri di lunghezza molto adatta alle regate in tempo compensato che rimasero in auge sino agli anni Trenta.



Foto 7 - "Lulworth" modificato da Nicholson negli anni Venti.

Nicholson non si limitava all'interesse per la Coppa America e alle regate, tanti yacht famosi uscirono in quegli anni dai cantieri di Gosport.

Fu varata nel 1925 *Kathleen* un robusto Ketch bermudiano da crociera ordinato dall'aristocratico inglese Sir. Goodson che poi venne trasformato in yawl nel 1929.

Nel mondo dello yachting si stava diffondendo la regata d'altura, nacque la regata del Fastnet con un percorso tra la manica e lo scoglio faro del Fastnet a sud-ovest dell'Irlanda con un percorso, andata e ritorno di 608 miglia in mare aperto.

Nel Settembre del 1927 venne realizzata

la splendida goletta *Vira* oggi nota col nome di *Creole* commissionata dall'americano Alexander Cochran, poi acquistata negli anni Cinquanta dall'armatore greco Stavros Niarchos tutt'oggi navigante in mediterraneo.

E nel 1928 Nicholson varò lo yacht di 35 metri *Astra* uno Sloop Bermudiano commissionato da Sir Mortimer Singer poi convertito nella J class come *Candida* altro splendido 23 metri, che fu varato l'anno successivo dal cantiere di Gosport, insieme animarono per tutti gli anni Trenta le regate nel Solent. Dagli anni Trenta il cantiere si concentra principalmente sulle classi metriche, tra i 6 e i 12 metri che riscuotevano successo ma poco valore commerciale come invece davano yacht di maggiori dimensioni come le golette e i grandi yacht.



Foto 8 - "Creole" la goletta a tre alberi varata nel Settembre 1927 da Nicholson ed è tutt'oggi uno dei più bei velieri mai costruiti.

Alla fine degli anni Venti prese il mare *Candida* commissionata dal banchiere Herman Andreae un magnifico Racer di 38 metri stazzato dopo poco come J Class.



Foto 9 - "Astra" il 23 metri S.I. per Sir Mortimer Singer in una foto dell'epoca (Foto Beken).

## Anni Trenta: L'era dei J class

Nel 1930 Nicholson progettò e costruì *Shamrock V* ancora per Thomas Lipton che non ancora domo a quasi ottanta anni volle sfidare ancora gli americani in Coppa America.

Sarà l'ultimo tentativo da parte del Re del the, ancora una volta infruttuoso.

Lipton dopo ben cinque tentativi, ormai ottantenne, abbandonò per sempre al suo sogno, morirà un anno dopo l'ennesima sconfitta a 81 anni.

Nello stesso anno fu incaricato del Re Giorgio V, a trasformare il vecchio yacht *Britannia* varato nel 1896, secondo i dettami della "J class" per le regate nel Solent.

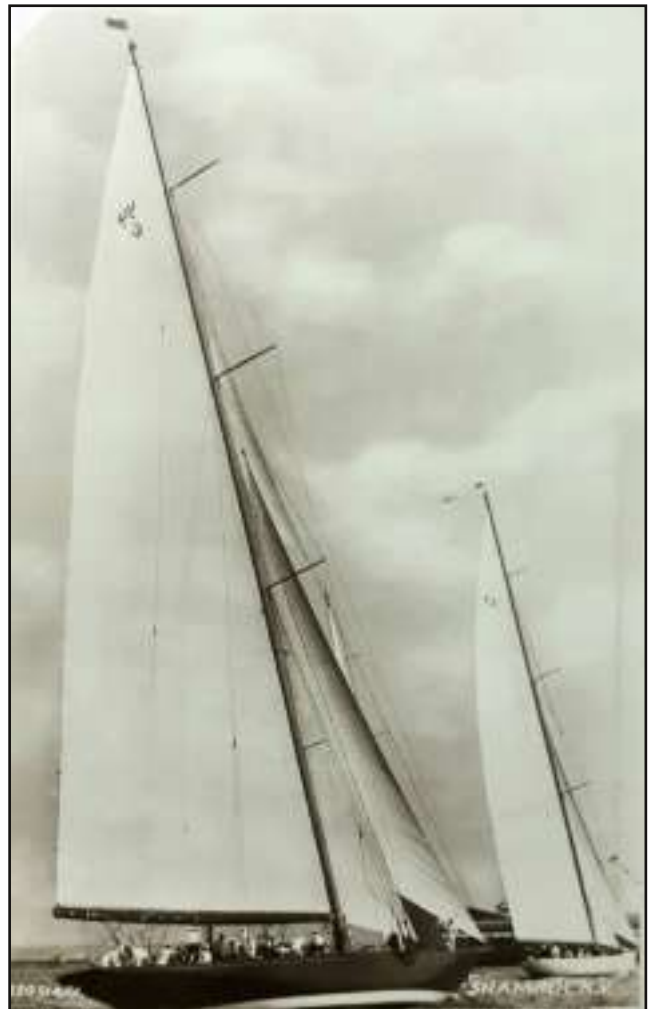


Foto 10 - 11 - "*Shamrock V*" e "*Britannia*" (foto Beken).



Nel 1931 fu varato il fast cruiser *Patience*, un robusto cutter che si dimostrò molto adatto alle regate negli anni a seguire. Poi venne *Oiseau de feu* ex *Firebird X* che prese il mare nel 1936, un cutter di altura da 19 metri tutt'oggi navigante, risposta inglese a *Dorade* di Olin Stephens, che allora sembrava imbattibile.

Charles Nicholson però si dedicò ancora alla Coppa America nel 1933 progettando *Velsheda* un J class di 38 metri che subito non ebbe i risultati sperati nelle regate con gli altri big yacht, ma poi le cose volsero a suo favore e vinse 40 regate in 3 anni giungendo sino ai giorni nostri, grazie all'americana Elisabeth Meyer che ne curò il restauro nel 1997.

Foto 12 - "*Oiseau de feu*" fu la risposta inglese alle costruzioni americane di Stephens.





*Foto 13 - Il Magnifico Big Yacht di 38 metri "Velsheda" poi stazzato in J class e ristrutturato nel 1997 (foto Beken).*

Nicholson nel 1934 progettò anche *Endeavour*, per la sfida di Coppa America, lanciata da Sir Thomas Sopwith ben figurando nelle regate anche se fu sconfitta da *Rainbow*.

Nel 1936 l'ultimo J class progettato da Nicholson *Endeavour II* che tentò ancora una volta senza successo di confrontarsi con il Defeder *Renger*.



Foto 14 -15- "Endeavour (foto Beken) e "Endeavour II".

Lo stesso Nicholson affermò alla stampa con grande signorilità "*Renger è la barca più rivoluzionaria da cinquanta anni a questa parte*" forse grazie al contributo dei fratelli Stephens astri nascenti della progettazione negli U.S.A.

Intanto il cantiere di Gosport continuò le sue produzioni, nelle classi metriche che stavano tornando prepotentemente nell'onda del successo, grazie anche alla futura adozione come classe di Coppa America, i vecchi e costosissimi J class ormai avevano fatto il loro tempo.

Alle soglie della seconda Guerra Mondiale si pensò ai 12 metri S.I. per sostituire i costosissimi J Class, adottati poi ufficialmente nel dopoguerra nelle regate di Coppa America dagli anni Cinquanta.

Nel 1936 venne varato *Boodhound* un racer oceanico di 20 metri per il principe Filippo di Edimburgo.

Ci fu quindi il 12 metri *Trivia* che ottenne risultati eccezionali in regata nella stagione 1937

Charles Nicholson progettò anche nel 1939 *Tomahawh* un altro 12 metri per Sir Thomas Sopwith, imbattibile nelle sue prime regate nel Solent, scafo rivoluzionario, il primo con sartie in acciaio sagomato per offrire meno resistenza al vento.

Durante il secondo conflitto mondiale cura la conversione di molti dei suoi motoryacht agli usi bellici ciò fu una delle sue ultime attività.

Nel dopoguerra disegnò ancora due classi di piccoli dinghy e nel 1949 varò *Deb*, il primo esemplare della classe 5,50 metri destinata a sostituire gli ormai troppo costosi 6 metri S.I., più tardi i 5,50 sarebbero diventati classe Olimpica dal 1952 ad Helsinki



Si conclude così la vicenda di uno dei maggiori architetti navali della storia dello yachting, erede di una famiglia che attraverso le generazioni ha saputo trasmettere con i suoi yacht un tratto di stile unico.

Charles Nicholson è stato un protagonista assoluto e geniale nella storia dello yachting, che ispirò generazioni di progettisti e diede un impulso straordinario allo yachting moderno, i suoi scafi sono ancora un esempio di eleganza e stile nel mondo della nautica.

**Debiti:**

Yacht del XX secolo - Yacht Library

Barche d'Epoca - F. Serafini

Coppa America - F.Ratti-R. Villarosa

Guida alle Barche d'Epoca 2011 -

Panerai

Yacht Classici - G. Martin- Reger

Foto Beken of Cowes

*Foto 16 - Nicholson al timone di "Endevour"*





*Foto 17 "Candida" - lo splendido 23 metri progettato da Charles Nicholson e varato nel 1929, qui negli anni Novanta a Imperia (foto Serafini).*

## IL MARE ANIMA DELLA SARDEGNA

*Bentornato a Franco Maria Puddu nuovamente sul Notiziario con un bel racconto sulle origini e tradizioni marinare della sua amata terra natale, la Sardegna, che ci viene presentata sotto aspetti del tutto nuovi e sconosciuti.*



### LE NAVI DI BRONZO

*Isolata dalle acque del Mediterraneo, resa famosa e unica dal silenzio delle sue montagne e delle sue foreste, un tempo ricca di animali selvatici e ricchezze minerali, sorvegliata da imperscrutabile nuraghe di tutte le dimensioni, all'origine era abitata da un popolo di audaci combattenti e navigatori*  
di FRANCO MARIA PUDDU

Fra le isole del nostro Paese, la Sardegna è l'unica ad avere, oltre alle caratteristiche geografiche, anche un'anima isolana. In Sicilia, infatti, con un po' di allenamento e una buona forma fisica si può arrivare a nuoto dalla Calabria, mentre le isole più piccole, costiere come Ischia o "d'altura" come le Eolie, sono dei paradisi minimi, tanto piccoli da abbracciarli con uno sguardo. La Sardegna invece, territorialmente più piccola della Sicilia, ha uno sviluppo costiero quasi doppio, e questa sua relativa vastità circondata da un mare aperto a vista d'occhio le conferisce una diversità che la rende unica al punto di essere stata definita "quasi un continente".

Fra le antiche leggende che circondano la sua nascita, ne esiste una che sembra giustificare questa attribuzione: vorrebbe che Dio quando creò il mondo, si accorse che dalla sua opera era avanzata una manciata di rocce, animali e piante e, distrattamente, buttò il tutto in mare, ripensandoci però subito dopo e, prima che andasse a fondo, vi calcò sopra un piede calzato da un sandalo che diede loro forma e nome: i greci infatti chiamavano la Sardegna Sandaliotis, a forma di sandalo.

Perché questa presentazione? Perché vogliamo parlare di un lato che non conosciamo a sufficienza di quella antica terra, forse perché si è oramai perso in un tempo remoto che sembra aver fermato la vita dell'isola tra cielo e mare, in quel Mediterraneo che è stato il fulcro della civiltà, percorso da greci, romani, cartaginesi e tanti altri navigando, commerciando e combattendo.

E i sardi? Nella loro isola cosa facevano? Secondo quanto pensano i più, conducevano una vita tranquilla coltivando la pianura del Campidano il cui grano farà poi gola a Roma, e pascendo le greggi, rinserrati, all'occorrenza, nei nuraghe. Una piccola parentesi: scrivo nuraghe anche al plurale perché ricordo che quando ero bambino e l'estate andavo in paese, sentivo i vecchi, quelli che vestivano ancora in costume e vivevano secondo "su connottu", il conosciuto, la tradizione, dire nuraghe anche al plurale, e per me è il loro ricordo che detta legge. Tornando al nostro discorso, comunque, per i sardi la vita sembrava essere quella di contadini e pastori. Ma ne siamo sicuri?



Ricostruzione odierna di una barca nuragica realizzata secondo l'aspetto dei bronzetti; sul ponte dei figuranti che indossano costumi della stessa ispirazione. In realtà, a parte l'aspetto esteriore, le barche nuragiche non erano pontate

## I temibili pirati shardana

Nel 1887 vicino a Tel el Amarna, un tempo sede della capitale del Medio Egitto, vennero rinvenute 300 tavolette di argilla incise con caratteri cuneiformi: era la corrispondenza intercorsa tra i faraoni Amenophi III e poi IV (questo a noi più noto come Akhenaton), e Rib Abba, Re di Biblo e loro vassallo, tra il 1400 e il 1350 a.C. In alcune di queste “lettere” i due faraoni si lamentavano di feroci pirati che funestavano le rotte mercantili del Paese. Notizie poi confermate da Ramses II in una stele del 1288 a.C. rinvenuta a Tanis, oggi Şān al-Ḥaġar nel delta del Nilo, dove diceva “Nessuno ha mai saputo come combatterli, arrivarono dal centro del mare navigando arditamente con le loro navi da guerra, e nessuno è riuscito mai a resistergli”. Ma chi erano questi intrepidi navigatori?

Gli shardana, una gente che dovevano conoscere bene dal momento che li assoldarono come mercenari per creare un reparto scelto a guardia del corpo del faraone, come testimonia un altro geroglifico, che prese parte con onore alla battaglia di Qadesh (1275 a. C.) tra egizi ed ittiti. Si distinguevano dalle truppe egiziane perché, oltre alla diversa fisionomia, avevano un casco ornato da corna, uno scudo rotondo (quello egiziano era rettangolare) e, al contrario dei soldati del faraone armati di mazze e spade falcate, brandivano lunghe spade dritte a doppio taglio e portavano sempre tre daghe. Ne esiste una raffigurazione datata 1285 a.C. nel tempio di Abu Simbel: sotto Ramses si trovano quattro shardana, riconoscibili dall’armamento, come a sorreggerlo e proteggerlo. Ma, con i secoli, la potenza dei faraoni andò in declino, e degli shardana non si parlò più.



Un bronzetto nuragico di pregevole fattura mostra un guerriero armato in maniera analoga agli shardana, che cela dietro lo scudo tre daghe delle quali si intravede l'impugnatura



In questa immagine, tratta da un bassorilievo di Abu Simbel, sono visibili due mercenari shardana della guardia del corpo del faraone Ramses II, riconoscibili per il particolare armamento e abbigliamento

Intanto ascendeva l’astro di Roma che, per consolidarsi, aveva iniziato a eliminare chi lo infastidiva, primi fra questi i pirati. Tanto che tra il 189 e il 67 a.C. muoveranno loro più di una guerra fino a quella che potò alla loro eliminazione dal Mediterraneo Orientale da parte di Gneo Pompeo, ma in queste guerre non abbiamo traccia degli Shardana. Forse, essendo ormai la Sardegna nell’orbita romana e trovandosi loro in una situazione insostenibile, avevano cessato le loro attività.

## Antiche radici

I sardi non hanno mai avuto una propria una scrittura, per cui non abbiamo testimonianze dirette sulla loro civiltà: tutto si basa sulla ricerca e i ritrovamenti archeologici, di conseguenza se abbiamo moltissime testimonianze su nuraghe, oggetti d’uso, armi ed espressioni artistiche di questo popolo, non abbiamo niente sulla loro marineria. Tuttavia alcune prove esistono: la prima e più tangibile è data da duecento manufatti



nuragici in bronzo realizzati con la tecnica della cera persa, che rappresentano vari tipi di imbarcazioni, da quelle individuali, uguali agli ancora attuali fassones di Cabras (Oristano), ad altre, a vela, con scafi lunghi oltre i 10 metri.

Sin dal 1800, studiosi e ricercatori hanno ritenuto che si trattasse di oggetti di culto che non rappresentavano imbarcazioni, ma un loro simbolo da utilizzare per fini rituali. Oggi, invece, siamo portati a identificarli come modelli di imbarcazioni, il che è una piccola rivoluzione, perché un oggetto che astrattamente rappresenta una nave e un modello di nave sono due cose ben diverse. Il primo materializza un'idea, il secondo rappresenta un oggetto che noi, al contrario del primo, possiamo utilizzare come base di studio. Non tutti questi bronzetti si trovano in Sardegna: quattro sono stati rinvenuti in Toscana, nella necropoli etrusca di Vetulonia, collocati tra il IX e l'VIII secolo a.C., almeno due altri in quella di Vulci e uno in Calabria (forse del VII secolo a.C.) a Capo Colonna presso Crotone, come ex voto nel santuario di Hera Lacinia e un altro, come questo, in un altro santuario di Hera (l'etrusca Ura), a Gradisca, oggi noto come Porto Clementino (Tarquinia).

Esiste poi anche un'altra testimonianza, ancora più impegnativa e, volendo, piuttosto sconvolgente sulla presenza shardana in località lontane dall'isola. Sono alcune spade, a lama dritta e doppio filo, con pomolo (e guardia quando presente) elegantemente lavorati, identiche tra loro quasi fossero state create dallo stesso fabbro. Solo che una si trova in un Museo di Sassari, un'altra è stata rinvenuta in Irlanda, un paio sono nel Museo di Copenaghen e altre ancora a La Tène, in Svizzera, fra le montagne e lontanissime dal mare, tutte datate tra la tarda età del bronzo e quella del ferro (800 - 500 a.C.).



Osservate queste spade: quella di sinistra si trova in un museo di Sassari, le due al centro in uno di La Tène, presso Neuchâtel, in Svizzera e quella di destra in uno di Copenaghen. La fattura elegante ed accurata le fa apparire come se fossero state realizzate dallo stesso fabbro

E a questi misteriosi ritrovamenti se ne aggiunge un altro più recente, del 1942, quando a Viksø, in

Danimarca, vengono rinvenuti due elmi bronzei ornati da un paio di vistose corna, che fecero nascere la leggenda dei norreni (i vichinghi) che li indossavano nelle scorrerie sui loro drakkar, attorno all'anno 1000. Ma modernissime analisi effettuate nel 2019 dall'archeologa Heide Wrobel Nørgaard hanno portato a ridatarli al

900 a.C. circa 1500 anni prima dei vichinghi, vissuti tra l'VIII e il XI secolo d.C., di fattura identica a quelli indossati da alcuni eroi raffigurati nei bronzetti nuragici. E anche in questo caso è legittimo chiederci: come sono arrivate là?

Qualcuno deve aver viaggiato, e molto, per portarcele perché è piuttosto improbabile ritenere che da Irlanda, Svezia e Svizzera qualcuno sia andato a comprare spade ed elmi in Sardegna. Comunque anche se non abbiamo testimonianze che ci diano per certe le rotte di queste lunghe navigazioni, sappiamo, che i sardi esportavano ossidiana e importavano cinabro, stagno, prezioso per realizzare il bronzo, e altre merci da etruschi, fenici, cartaginesi e egiziani. Ma come erano fatte le loro navi?



Quest'altra interessante immagine ci propone il confronto tra l'elmo di un bronzetto chiamato "L'eroe con quattro occhi e quattro braccia" e due elmi rinvenuti a Viksø, in Danimarca e attribuiti ai norreni (vichinghi). Ma moderne analisi collocano elmi e bronzetto in un periodo analogo, precedente ai norreni di 1500 anni e contemporaneo agli shardana

## Navi, porti e torri costiere

Basandoci sui bronzetti, sappiamo che alcune di quelle maggiori avevano lo scafo a sezione trapezoidale, il che ci riporta alla tecnica costruttiva detta “a tavole cucite”, ossia con le tavole del fasciame fissate tra loro tramite incastri, forse un po’ rozzi ma funzionali, del tipo a tenone e mortasa, come da secoli era uso presso gli egiziani, con chiglia piatta o leggermente a V. Gli scafi erano scoperti o solo parzialmente pontati, con alte impavesate nella parte centrale. A prora era sempre presente una protome zoomorfa a forma di cervo (un tempo comune sull’isola), toro o muflone, mentre l’albero non era bloccato in una scassa dello scafo, ma fissato in basso e mantenuto in sede da quattro sostegni ricurvi di legno



**La nave di Bultei (Sassari), lunga 21 cm e alta 10, con protome a testa di cervo ha un albero stilizzato e molto corto; mancano due delle strutture lignee di sostegno all'albero**

saldamente fissati alle battagliole mentre, cosa della quale non conosciamo lo scopo, in alto aveva un anello con una piccola mezzaluna o da due corna. La propulsione era, anche se sembra strano, solo a eolica, forse con remi o pertiche per spostarsi in porto, mentre il timone era sicuramente a remo. L’ancora nuragica era in pietra con un foro per passare il cavo e, a volte, due per inserirvi due rebbi di legno e far presa sul fondale.

Per quanto riguarda invece le infrastrutture di appoggio, ossia i porti e gli ausili visivi alla navigazione costiera, con certezza conosciamo gli approdi di età tardo nuragico-romana di Karalis (Cagliari), Sulki (Sant’antioco), Tharros (Cabras) e Turrus Libisonis (Porto Torres) e Olbia o Olbi (Olbia). A questi se ne aggiungevano moltissimi minori, indispensabili per la sicurezza di un piccolo cabotaggio in caso il mare, totalmente aperto attorno all’isola, montasse improvvisamente, come, per fare un esempio, Cala del Vino, non lontano da Alghero, dove esiste un porticciolo difeso da una diga foranea di scoglio con bitte in pietre, nel cui fondale sono state rinvenute numerose ancore nuragiche.

Per l’appoggio alla navigazione ricordiamo che non tutti i nuraghe erano nell’entroterra, ve ne era anche un certo numero sulla costa, che potevano essere impiegati come punto notevoli o per accendere fuochi di segnalazione. A Cala del Vino, ad esempio, ne esistono due che possono essere utilizzati dal navigante per creare una rotta di sicurezza allineandoli per non andare a finire, prendendo terra, sugli scogli o sulla diga foranea.

## Un ritorno dalla storia

Un’ultima cosa: come svanì l’antica marineria sarda? Come uscirono di scena gli shardana, data per scontata la nostra tesi che in loro troviamo le radici dei sardi, lo abbiamo visto. Poi ad un certo punto, trovandosi “sedentarizzati” nell’isola che, essendo tale, dopo il suo ingresso nell’orbita romana vide aumentare gradatamente ma inesorabilmente la presenza navale, sia mercantile che da guerra, dell’Urbe, piano piano la presenza dei capaci marinai sardi, oltre che nelle attività di pesca e piccolo cabotaggio, iniziò ad aumentare anche sulle navi romane. E così, come avvenne per gli etruschi nel Lazio che si integrarono talmente con i romani al punto di perdere la loro identità primigenia, quelli che sul mare “nessuno aveva saputo come combattere”, non scomparvero gloriosamente in battaglia ma un po’ per volta, giorno per giorno, svanendo prima dalla cronaca, poi dalla storia e infine dalla leggenda, e soltanto oggi, a secoli di distanza, tornano alla nostra memoria, e, come abbiamo visto, non solo in Italia. A ben vedere, questa era l’arma decisiva con la quale Roma conquistava i popoli.





Nave proveniente dalla Tomba del Duce della necropoli di Vetulonia, soprannominata "Parca di Noè" per la ricchezza di animali che vi sono raffigurati. Lo scafo è "a tavole cucite" eseguito in due tempi: gli animali, infatti, furono aggiunti e risultano essere di una lega diversa da quella dello scafo. Mancante di albero ha però il tondo che serviva in questo caso, a tenerla con le dita o agganciarla a un sostegno



Nave votiva di Crotona; in questo caso, quasi unico, la protome zoomorfa non è presente. L'albero è stato asportato dal suo posto, ed è visibile il buco dal quale sporgeva



## CAPITANI E ARMATORI DI TORRE DEL GRECO

Grazie alla collaborazione di *Ciro Altiero* ed alle sue ricerche accurate e documentate con preziose foto d'epoca stiamo scoprendo le tradizioni ed i personaggi della marineria torrese, una storia ultra secolare che non va trascurata né dimenticata.



### La famiglia PALOMBA detti “CUL’ ‘E CHIUMM’ “

*CIRO ANTONIO ALTIERO*

Il capitano Giuseppe Palomba è stato uno dei capitani più rappresentativi di Torre del Greco nel periodo della vela che va dalla fine dell'800 fino ai primi anni del secolo scorso, figlio di Michele, nacque a Torre del Greco il 19 ottobre del 1867 e poco più che bambino, come la maggior parte dei torresi dell'epoca, iniziò a imbarcare su piccoli velieri.

Giuseppe aveva poco più di dodici anni quando, in qualità di mozzo, era già iscritto nelle matricole della gente di mare del compartimento di Napoli al n. 27108. All'epoca gli imbarchi duravano anni e Giuseppe, in breve tempo bruciando le tappe, a ventidue anni nel marzo del 1889 era padrone marittimo e dopo pochi anni di comando all'inizio del ventesimo secolo iniziò anche l'attività armatoriale.

Il capitano Giuseppe, come tanti torresi spesso era al comando di velieri di cui era anche caratista, infatti nel 1901 acquisì sei carati del brigantino goletta **ELISA**, un piccolo veliero di 177 tonnellate di stazza lorda varato a Torre del Greco; gli altri proprietari del veliero erano Giosuè Albanese, rappresentante di una grande famiglia di armatori torresi e Antonio Borrelli, commerciante di coralli e perle la cui figlia era moglie di Michele Palomba a sua volta figlio del capitano Giuseppe.

Il BG **ELISA** dopo circa sedici anni di attività commerciale **Palomba**. durante la prima guerra mondiale venne affondato da un sommergibile austro-ungarico a circa 4 miglia a largo di Capo Figari (Golfo degli Aranci).

Giuseppe, insieme al fratello Giovanni e ai soci Giosuè Albanese e Francesco Marrazzo, nel 1907 acquistò un altro piccolo veliero di 125 tsl; un BG a cui venne imposto il nome di **ELENA M.**

Anche questo veliero non ebbe molta fortuna, in quanto, durante la grande guerra venne silurato da un sommergibile nemico a circa 35 miglia a nord di capo San Vito il 27 febbraio del 1917.

Nell'agosto del 1911 i fratelli Palomba acquistarono dagli armatori Albanese il BG **PAPA' CRISTOFORO** di 191 tsl a cui imposero il nome di **PAPA' MICHELE** in memoria del padre.

Il capitano Giuseppe Palomba dall'unione con la moglie, Maria Grazia Di Meglio, ebbe nove figli, sette femmine e due maschi: Eleonora sposata con Leonardo Lembo, padrone marittimo; Raffaella sposata con Angelo Di Maio, padrone marittimo; Maria Maddalena sposata con Umberto D'Amato, armatore e papà degli attuali armatori Giuseppe, Michele e Luigi; Michele, padrone marittimo e armatore sposato con Maria Borrelli; Maria sposata con **Ciro Pernice** direttore di macchina della Tirrenia; Elisabetta sposata con Ottavio Altieri, padrone marittimo e armatore; Giovanna sposata con Vito Matera, capitano di lungo corso della flotta Lauro;



*Libretto di Matricolazione del cap. Giuseppe*

Giacomo che non si sposò e infine Rosaria sposa di Giuseppe Di Cristo commerciante di tessuti.

Alla fine della prima guerra mondiale la famiglia Palomba continuò a investire i proventi che guadagnava con il duro lavoro nell'attività marittima partecipando alla costruzione di altre imbarcazioni, nel 1920 il fratello di Giuseppe, Giovanni Palomba partecipò con altri soci alla costruzione di un nuovo BG a cui venne dato ancora una volta il nome di **ELISA**; dopo quattro anni la moglie di Giovanni, Vincenza acquistò ben 12 carati del veliero; infatti all'epoca era usuale da parte degli armatori comprare i velieri acquistando i carati fra i famigliari, quindi spesso i carati erano intestati alla moglie, ai figli o a parenti più prossimi.

Giuseppe e il figlio Michele nel luglio del 1920 acquistarono 6 carati del veliero **GIOVANNINA**, una nave goletta di 212 tsl che in pratica vedeva interessata tutta la famiglia del capitano infatti avevano una partecipazione anche la moglie Maria Grazia e vari parenti acquisiti con i matrimoni delle figlie come i Lembo, i Di Maio e i Borrelli.

Dopo aver comprato nel 1921 il BG **NUOVO SAN GIUSEPPE**, Giuseppe Palomba nel 1923 acquistò con altri soci il BG **MICHELINA ALTIERI** dagli armatori Onofrio e Salvatore Altieri; a questo veliero, che il capitano Giuseppe Palomba gestì per soli tre anni, venne imposto il nome di **ELEONORA**.

Il 4 luglio del 1924 il capitano Giuseppe Palomba con l'acquisto della nave goletta **LUCIA BOTTIGLIERI** dai fratelli Bottiglieri effettuò la prima comproprietà con il genero Umberto D'Amato che aveva sposato la figlia Maria Maddalena sancendo, dopo il legame familiare, anche di fatto la nascita di un rapporto commerciale fra le due famiglie.

Al veliero **LUCIA BOTTIGLIERI** venne imposto il nome di **MARIA** che era il nome della moglie del capitano Giuseppe Palomba.



**MV MARIA.**

In effetti genero e suocero già in quegli anni gestivano una agenzia marittima con sede in Torre del Greco a Piazza Comizi, 6 che si interessava di procurare contratti assicurativi e commerciali, compravendita di bastimenti e trasporti marittimi e la gestione di ben nove velieri.

Una parte importante nella vita di Giuseppe Palomba e Umberto D'Amato la ebbe anche il capitano Michele Bottiglieri detto "Totonno", grande amico dei due armatori che condivise per alcuni anni l'attività armatoriale con loro.

Anche il fratello di Giuseppe, Michele in breve tempo divenne un valente capitano, a tale proposito è rimasto famoso un episodio avvenuto nelle acque a nord-ovest di Marsala nel 1927 ampiamente riportato nelle cronache dei giornali dell'epoca.



*Gli armatori Giuseppe Palomba e Umberto D'Amato, oltre che soci anche suocero e genero.*



*La famiglia Palomba al completo sul Mv Maria.*

Con il titolo “Audace salvataggio nelle acque di Marsala” il cronista del “Giornale di Sicilia” raccontava il salvataggio condotto dal capitano Michele Palomba al comando del brigantino goletta **PAPA' MICHELE** e del suo equipaggio.

Ecco la cronaca dei fatti: “Nel gennaio del 1927 il BG **PAPA' MICHELE** faceva rotta verso Tunisi, proveniente da Palermo e si trovava a circa 70 miglia marine a NW dell'isoletta di Marittimo quando improvvisamente un idrovolante per cause sconosciute si abbassava sulla superficie del mare ammarando per le cattive

condizioni meteorologiche non riusciva più a riprendere il volo.

L'idrovolante che era a circa 1500 metri dal veliero era in serie difficoltà il comandante Michele Palomba, fratello di Giuseppe, nonostante le avverse condizioni del mare, dopo aver ammainato in mare una scialuppa con quattro marinai a bordo riusciva a salvare l'equipaggio composto dal pilota e dal suo motorista. Per due giorni e due notti il valoroso equipaggio del **PAPA' MICHELE** lottando contro i morosi riusciva ad assicurare l'idrovolante al veliero e quindi a rimorchiarlo nel porto di Marsala.”

Con questo episodio ancora una volta i marinai torresi diedero prova del loro coraggio e della loro perizia marinara.

Anche Michele, figlio del capitano Giuseppe, divenne un abile comandante di velieri; si racconta che il veliero **MARIA**, da lui comandato, venne dotato di un motore ausiliario che spesso durante le manovre andava in avaria per cui il veliero veniva a trovarsi in enorme difficoltà mettendo in pericolo anche la sicurezza dell'equipaggio. Dopo l'ennesima avaria il capitano Michele in un eccesso d'ira smontò il motore e lo buttò in mare disfacendosene.

Di fatto con l'acquisizione della NG **MARIA** negli anni venti del secolo scorso nacque la società PALOMBA & D'AMATO, un sodalizio fra le due famiglie che continuò negli anni con l'acquisizione, di ben quindici fra piroscafi, liberty e motonavi che man mano sostituirono i velieri. La società si sciolse di comune accordo nel 1969 dopo quarantatré anni di attività; in seguito I Palomba continuarono l'attività armatoriale mentre Umberto D'Amato con i propri figli fondò la Fratelli D'Amato Armatori. Infine i nostri amici lettori si domanderanno per quale motivo i Palomba erano soprannominati: “Cul 'e chiumm'“?

A Torre del Greco nei secoli scorsi era prassi comune identificare le famiglie con un soprannome dato al capo famiglia e a questa usanza anche la famiglia Palomba non era stata sottratta; infatti all'epoca per molti era più facile identificare una persona o una famiglia attraverso il soprannome. Devo dire che, nonostante lo scrivente abbia indagato anche interrogando molti discendenti della famiglia Palomba, nessuno di loro ha saputo spiegarmi con certezza l'origine di questo alquanto buffo soprannome.

In città si dice che il soprannome derivi dal fatto che il cap. Giuseppe Palomba era un marinaio molto caparbio, altri dicono che una volta alle prese con le manovre di una vela sia caduto pesantemente con il sedere in coperta fortunatamente senza nessun danno per la sua incolumità. Lascio a Voi la migliore interpretazione di questo curiosissimo soprannome.



## EPOPEA DELLA VELA

*Proprio mentre Nave Vespucci riprende il suo viaggio intorno al mondo (2023-2025) abbiamo scoperto e pubblichiamo con piacere un vecchio ed interessantissimo articolo del 1909 nel quale si legge la storia dei velieri italiani che nel sec. XIX furono tra i primi a doppiare Capo Horn, e questa notizia carica ancora di più di significato l'impresa della nostra nave scuola e il nostro tricolore.*

### I NOSTRI BARCHI A CAPO D'HORN

di ANTONIO CALEGARI

Eccolo, il Capo! Là, coperto di neve, scosso da infernali raffiche australi, da ondate immense, nel caos di correnti oceaniche confluenti: Capo d'Horn.

Posto in quasi 60° di latitudine Sud, fu avvistato e doppiato per la prima volta sul finire del gennaio 1616 dal navigatore olandese Guglielmo Schouten. Da allora comincia la drammatica storia di Capo d'Horn; storia che il Capitano della Marina Mercantile nord-americana Felice Riesenbergh ci racconta con passione mista a sicurezza marinai, nel suo magnifico libro *Cape Horn*. Storia (che si estende anche alla regione dello Stretto di Magellano) nella quale si esaltano grandi nomi, da Magellano e Pigafetta a Drake, da Schouten a Fitroy, a Darwin, a Melville; storia di naufragi, di lotte, di abbordaggi, di ammutinamenti, di sofferenze per tutti i marinai dell'epoca velica.

Ed è molto sorprendente quanto Capitan Riesenbergh ci confida intorno alla scoperta, da lui fatta abbinando lo studio scrupoloso delle rotte compiute da Drake alle sue conoscenze ed esperienze personali, dell'identità del Banco Patroclus con le leggendarie Isole di Elisabetta, invano cercate durante tre secoli da geografi, storici e navigatori.



\* \* \*

I nostri velieri furono dei primi, nello scorso secolo [NdR: XIX sec.], contemporaneamente a qualche goletta spagnola ed inglese, a doppiare Capo d'Horn, che in seguito passarono incessantemente fino all'apertura del Canale di Panama. L'apporto della bandiera italiana è stato quindi di grande entità nella storia del Capo. Basandoci sulla documentazione pazientemente raccolta intorno al passato della nostra Marina Velica dell'800 da Tomaso Gropallo e da Gio Bono Ferrari, abbiamo contato più di 300 velieri italiani naviganti sulle rotte del Capo; e se si pensa che parecchi di essi (per esempio il *Salvatore Ciampa* e l'*Adele Accame*) lo passarono più di 30 volte, si può far presto il conto approssimativo di quanto intensamente la nostra bandiera fu presente nelle acque del Capo, e constatare quindi quanto la nostra Marina velica abbia diritto di essere menzionata, quando si parla della navigazione attorno all'estrema punta meridionale del Nuovo Continente.

\* \* \*

Dunque, anche per i nostri naviganti, la storia del Capo è epica di ardimenti e di fatiche, di patimenti e dolori. Come ricordare senza estrema commozione la tragica avventura del **San Giorgio**? Nel 1863 il brigantino a palo **San Giorgio** (Cap. Giuseppe Opissó), mollatosi dal Callao, scende al largo di Capo Horn, dove lo sorprende il cattivo tempo. Guaio maggiore: una falla d'acqua, impossibile a tamponare, obbliga ben presto a lasciare il bastimento. Con molta pena sono calate in mare tre imbarcazioni, dove prendono posto 19 persone dell'equipaggio con scarsissima riserva di viveri. I naufraghi si affidano alla speranza di agguantare qualche nave soccorritrice. Delusione. Mai nulla, altro che la sferza del vento e del mare. Comincia il dramma, facile a raccontare con le povere parole terraiole. Solo i naviganti possono intuirlo e valutarlo in tutta la sua desolazione.

Una imbarcazione si allontana, è perduta di vista, scompare.

Le altre due navigano di conserva per qualche giorno. I viveri sono al termine: gli uomini, molli di acqua gelida, cominciano ad accasciarsi, esausti dallo sforzo. Anche le energie morali si abbattano. L'uragano di ponente, lo "snorter", scrolla ed avventa, sui naufraghi, le formidabili "barbe grige". Patimenti, fame, morte. Già due cadaveri sono gettati in mare. "In tale dolorosissima condizione - narra una memoria - decisero di riunirsi tutti nello schifo più grosso; e prevedendo che senza alimento non potevano vivere, convennero a malincuore, ma costretti dalla necessità, nell'orribile consiglio di cibarsi delle carni stesse dei morti compagni, che riserbavano per i loro pasti, sperando che Dio li avrebbe salvati da morte più crudele".

Altri 10 compagni s'abbattono a pagliolo; due di questi vengono mangiati dai compagni. Erano 7 ancora in vita, compreso il capitano, ridotti in uno stato miserando, quando finalmente vennero avvistati e salvati da una baleniera.

E come trovar parole per raccontare efficacemente l'odissea dell'equipaggio del brigantino a palo **La Fortuna** gettato in costa dalla perdita del timone? E la sorte spaventosa dei suoi marinai, quasi tutti morti di freddo, di fame e di stenti? E quella del personale dell'**Anna**, rimasto 20 giorni nelle lance, prima di essere salvato? E come rappresentare il naufragio del **Chiara**, colato a picco corpo e beni, del **Matteo**, del **Romolo**, del **Solari** e del **Brignardello**? Ed ancora. Il veliero del Capitano Bregante urta un iceberg e scompare; il **Voltorno** è frantumato dai frangenti della baia della Desolazione, lo ship **Perù** con 300 passeggeri a bordo si perde alle Falkland, il **Cincinnati** sulle coste della Patagonia.

Moltissimi velieri disalberati, sconquassati, sbattuti alla deriva da venti e correnti inesorabili, da fortunali violentissimi, affannati alla ricerca di uno scampo miracoloso; ed ecco la lotta eroica sostenuta contro gli elementi scatenati dal **Filomena Danovaro**, dall'**Helvetia**, dall'**Alessandra**, dal **Vittoria**, dall'**Ascensione**, dal **Cosmos**, dal **Vindice**, da **Il Genio**, dal **Giuseppe Garibaldi**, dall'**Angela ed Amore**, dal **Yallaroy**, dal (carico di 400 passeggeri), che vicino vede affondare due navi inglesi; da tanti altri velieri, di cui solo vecchi marinai della vela conservano il ricordo.

E ricordano pure, i vecchi marinai del Capo, salvataggi famosi compiuti da navi italiane in quei lontani mari; come quelli esercitati dagli stessi **San Giorgio** e **Cincinnati**, dal **Barabino**, dal **Bianca Casanova**, che fruttarono, oltre la salvezza di vite umane, entusiastici riconoscimenti alla nobiltà d'animo ed al valore del navigante italiano.

\* \* \*

Capo d'Horn vide passare il **Carmen**, comandato da Garibaldi, la scuma sarda **Italiana**, comandata da Nino Bixio, velocissimi velieri quali il **Cosmos** (chiamato la **Freccia del Mare** il **Maria Sofia** (Genova - Callao in 82 giorni), il grande **Chile** (carico talvolta di 800 emigranti), l'**Adele Accame**, dall'alberata maestosa, che battè la rotta dell'Horn per 10 anni, il rapido. **Australia** e centinaia di altri barchi dai bei nomi nostrani.

"Capo d'Horn", ci conosciamo, esclama con intenzione di sfida il Comandante Giorgio Croppi, in uno dei suoi migliori racconti; egli che, come il Capitano Riesenbergh fronteggiò risolutamente Capo d'Horn e sa che cosa esso rappresenti nella storia della marineria di tutto il mondo.

## BARCHE TRADIZIONALI

*Dall'amata Trieste l'amico Antonio Tommasi, presidente della Fondazione Pietas Julia per la tutela e lo studio del Patrimonio Storico Sportivo della omonima Società Nautica fondata originariamente a Pola nel 1886 e successivamente trasferito a Sistiana, invia per il nostro Notiziario l'interessante storia di una tipica barca da pesca, soprattutto per la pesca del tonno, nei villaggi del ciglione carsico. Grazie Toni.*



## LO ZOPPOLO DEL GOLFO DI TRIESTE

ANTONIO TOMMASI

Chi cerca di raggiungere Trieste percorrendo la Strada Costiera, ad un certo punto si imbatte in un cartello che segnala la località di "Canovella de'Zoppoli".

Non si tratta del riferimento ad un titolo nobiliare, ma di una spiaggia a cui si accede percorrendo un ripido sentiero e quasi 300 gradini. Su questa spiaggia di ciottoli, un tempo, venivano tirate a secco certe imbarcazioni di pescatori, chiamate appunto "zoppolo" o, nella parlata locale slovena, "čupa".

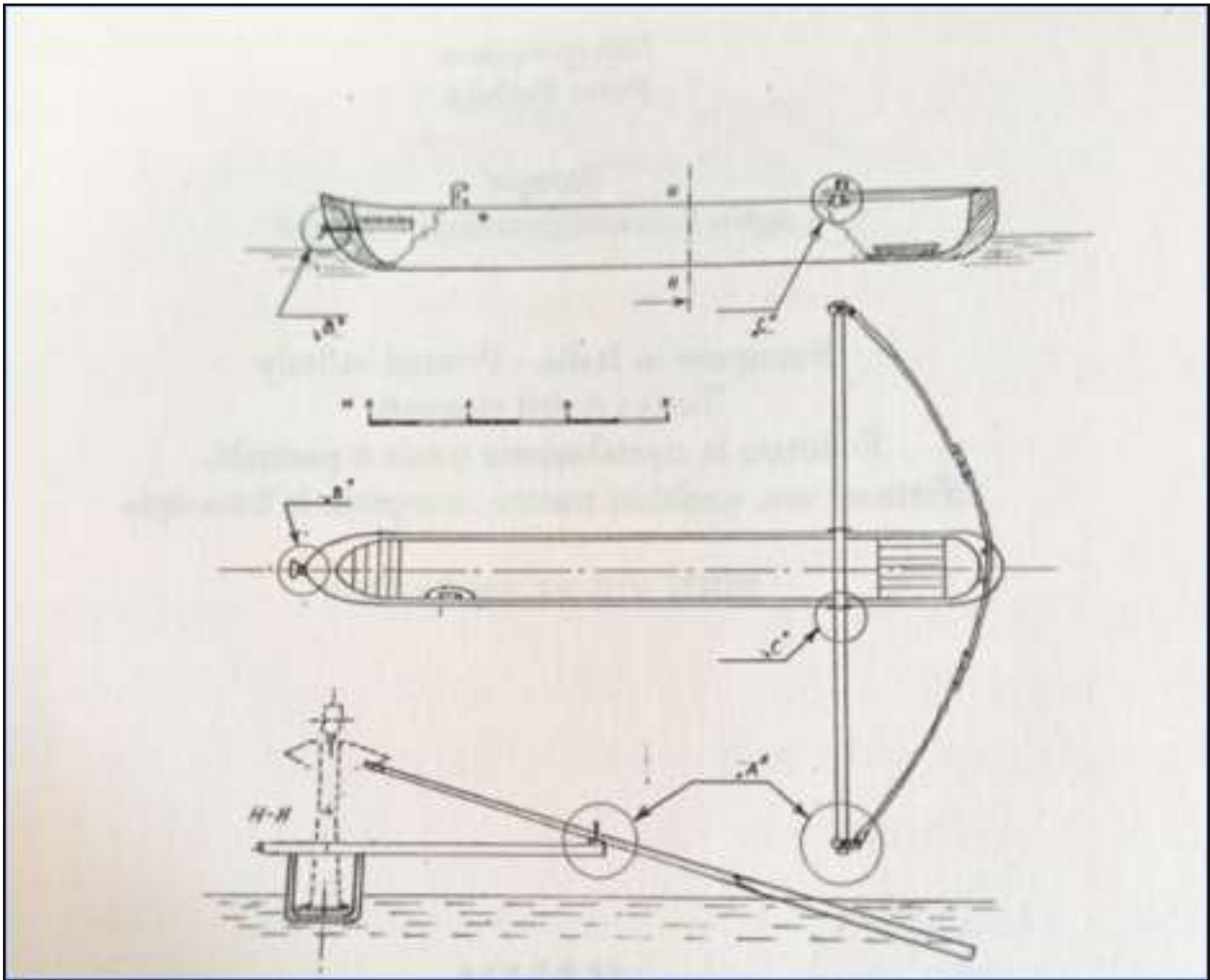


Lo zoppolo è stato usato fino alla fine degli anni '40, primi anni '50 ma la sua presenza si perde nella notte dei tempi. Era una barca monossile a fondo piatto, ricavata da un tronco di pino rosso o pino marittimo che veniva scavato fino a raggiungere uno spessore dai 5 agli 8 centimetri. In genere era largo 70 centimetri e lungo 6 o 7 metri. Nella parte poppiera erano installati due lunghi bracci sporgenti di circa 2 metri su cui venivano fissati due remi di 6 metri manovrati da un solo rematore.



*Litografia del 1841 di G. Rieger.*





Questa imbarcazione veniva usata soprattutto per la pesca, e soprattutto per la pesca al tonno. Era un'attività che coinvolgeva tutta la cittadinanza dei villaggi del ciglione carsico che si affacciano sul golfo di Trieste, in particolare quelli di Santa Croce, di Contovello, di Aurisina. Dall'alto, la vedetta in osservazione fra agosto e ottobre, avvertiva l'arrivo dei branchi dei pesci che risalivano l'Adriatico inseguendo sardine e sgombri, allora veniva calata in mare una rete lunga fino a 500 metri: una sorta di sacca in cui venivano circondati i tonni. Una volta chiusa la rete questa veniva tirata a riva trascinando i pesci in acqua sempre più bassa. A questa operazione partecipavano numerosi i paesani, fino a 50 – 60 persone che, alla fine, venivano compensate con un trancio di tonno.



*Momenti della pesca al tonno.*

Abbiamo, però, anche notizia della partecipazione delle “čupe” a una regata, in occasione della grande “Esposizione Agricola e Industriale di Trieste” del settembre 1871.



**1871- Čupe in regata.**

Oggi gli zoppoli sono definitivamente in disuso. L’ultimo, il Maria, è conservato a Lubiana, presso il museo etnografico, e un altro – il Lisa – si trova al Museo del mare di Trieste.

Tuttavia, alcuni anni fa, un circolo nautico di Sistiana – lo Y.C. Čupa - per l’appunto – ha voluto che la tradizione locale non andasse perduta, e ha realizzato una di queste barche che, almeno una volta all’anno, viene messa in mare per una prova dimostrativa e perché la memoria non si perda.



**Il “Maria” del 1890 conservato al Museo Varo dello zoppolo dello Yacht Club Čupa. etografico di Lubiana.**

## CANOTTAGGIO IN FESTA

. . . E non solo quello partenopeo per i 100 brillanti anni di Marcello James, leggendario allenatore tra gli allenatori, mago del remo, al pari di Re Mida trasformava in oro tutto ciò che toccava. Una vita da apostolo del canottaggio la sua, con numerose generazioni che continuano ad essere profondamente legate.

# Marcello James: cent'anni di Sport!

di **SERGIO PEPE E VINCENZO PALOMBA**,  
con **FOTO DELL'ARCHIVIO RICCARDO CARBONE E DI GIOVANNI FACCHINI**  
(Parte prima)

Il numero n. 135 – nov. 2023 di questa rivista ha ricordato l'origine e lo sviluppo del tradizionale incontro, in occasione della festività di Santa Barbara, dei canottieri di ogni età del Circolo Savoia. Proprio in conclusione del 33° incontro, al quale ovviamente interviene Marcello James, il Presidente del Circolo Fabrizio Cattaneo della Volta annunciò che il prossimo appuntamento sarebbe stato anticipato al 28 marzo 2024: Marcello James avrebbe compiuto 100 anni!

Ed ecco il “signor Marcello”, come da sempre e da tutti chiamato, entrare nel salone del Savoia, con il figlio Enrico (*foto n.1*). Sulla carismatica figura, rimandiamo al n. 106 – giugno 2021, che contiene l'intervista del giornalista Marco Caiazzo, mentre il seguente link consente di vedere la più recente intervista di Flaviano Ciriello: [https://www.facebook.com/watch/?v=695928155823331&locale=it\\_IT](https://www.facebook.com/watch/?v=695928155823331&locale=it_IT). Proprio su iniziativa di Flaviano, Tecnico di IV Categoria e, Palma d'Argento al Merito Tecnico, Formatore Olimpico FIC e allenatore del Savoia, l'Associazione Nazionale Allenatori di Canottaggio ha deciso di mettere in palio il Premio Marcello James.

Marcello James è nato a Livorno e uno studio di Matteo Giunti, pubblicato su [academia.edu](https://www.academia.edu/3385674/1_Webb_James_reti_familiari_e_commerciali_Appunti_di_ricerca_email_work_card=view-paper) ([https://www.academia.edu/3385674/1\\_Webb\\_James\\_reti\\_familiari\\_e\\_commerciali\\_Appunti\\_di\\_ricerca\\_email\\_work\\_card=view-paper](https://www.academia.edu/3385674/1_Webb_James_reti_familiari_e_commerciali_Appunti_di_ricerca_email_work_card=view-paper)) “I WEBB-JAMES: RETI FAMILIARI E COMMERCIALI” ci permette di



**Foto n. 1.**

conoscere quando e perché la famiglia Webb-James giunse a Livorno alla fine del '700 provenendo da Bristol per svolgere attività di import-export anche con le Americhe. Ben presto Marcello James è con il padre Enrico e la madre Cesarina Bini a Napoli, dove prosegue lo sport remiero iniziato a Livorno, questa volta con i colori del Circolo Nautico Giovinezza. Tra i traguardi tagliati vittoriosamente da Marcello James, è da rimarcare il Campionato Zonale in otto disputato il 7 giugno 1942 e il successivo 22, la Coppa Santa Lucia. L'equipaggio è composto da Franco D'Agostino, Benito Pane, Antonio Gallo, Vincenzo Stellato, Guido D'Agostino, Michele Mocheri, Marcello James, Carlo Castellano, tim. Gaetano Marinelli. Per la giovane età, tutti diciottenni e poiché indossano la canottiera nera del C.N. Giovinezza, vengono chiamati i Diavolilli neri, in continuazione dei Diavoli neri, l'otto che nel 1930 a Francoforte si aggiudicò il Campionato del Mondo Universitari, il titolo italiano juniores, nel 1931 a Como e nel 1932 a Stresa, e nello stesso 1932, ad aprile, riuscirono battere a Castelfandolfo gli scarronzoni dell'U.C. Livornesi, equipaggio che il successivo 13 agosto si vide sfuggire l'Oro Olimpico a Los Angeles per due decimi di secondo rispetto agli USA, ordine d'arrivo che tutt'oggi Marcello contesta. Nella *foto n. 2* i Diavolilli neri, che, in occasione della Coppa Santa Lucia, sono a bordo di un otto del C.C. Ilva, come risulta dalle



pale dei remi che hanno la striscia bianca con la stella nera del Circolo di Bagnoli. Al riguardo, Marcello racconta: “Poiché il nostro otto era vecchio e pesante, per la gara utilizzammo l'imbarcazione della C. Ilva,



**Foto n. 2.**

qualifica secondo nella batteria ed è terzo nella finale. L'ordine di arrivo è: 1° S.C. Intra, 2° Motofides di Livorno, 3° C.N. Giovinezza, 4° S.C. Lario di Como, ma solo “Il Telegrafo” e la “Gazzetta del Popolo” danno la notizia della squalifica dell'equipaggio del S.C. Intra, perché aveva disputato la finale con a timone l'allenatore Petronio, che non aveva gareggiato nella batteria di qualificazione. Ma non finisce qui, perché il titolo va al C.N. Giovinezza. Infatti, come racconta lo stesso Marcello: “Ma non vado fiero di questa vittoria perché in gara siamo arrivati terzi. Sono livornese di nascita e quindi conoscevo bene gli atleti labronici. Dopo la gara ho fatto presente al dirigente del Giovinezza che un componente l'equipaggio della Moto Fides era della categoria «juniores», e non rispettava i limiti di età previsti per i «non classificati». Il reclamo fu accolto e l'equipaggio squalificato. Ma la Società livornese a sua volta aveva contestato il fatto che nella finale a timone dell'otto dell'Intra aveva gareggiato l'allenatore Petronio, che non aveva disputato la batteria di qualificazione. Anche questo reclamo venne accettato dalla Giuria con la squalifica dell'equipaggio dell'Intra. E così abbiamo vinto il titolo per l'esclusione dall'ordine di arrivo dei primi due classificati!” Nella

**foto n.3** il Diploma che attesta la vittoria del Campionato.



**Foto n. 4.**

Nel 1948 Marcello inizia a collaborare con Gino Colombo, allenatore del Savoia e, a timone, vince la Coppa Pattison con in equipaggio, come da **foto n. 4**, Ennio Magri ( il primo a sinistra), Riccardo Tomacelli, Eddy Perriello Zampelli, Massimo Rosi) con Marcello al centro e Gino Colombo a destra.

Dopo pochi anni, purtroppo, Gino Colombo si ammala gravemente e il Circolo Savoia, Presidente Eduardo Pepe, propone a Marcello di lasciare il lavoro alla Cucirini e di iniziare a tempo pieno ad allenare gli equipaggi del Circolo. Così inizia la messe di vittorie degli equipaggi allenati da Marcello, prima al Savoia, poi alla Canottieri Napoli,

Pupetta, una barca agile e leggera, utilizzammo anche i loro remi con la striscia bianca e la stella nera”.

A settembre l'otto dei Diavolilli partecipa ai Campionati Italiani “non classificati” (nati dopo il 1° settembre 1923) che si disputano insieme ai Campionati Italiani “seniores” e “juniores” a Padova dal 10 al 13. Il campo di gara è allestito nel canale del Bassanello, largo 50 metri, e che quindi permette l'allineamento di massimo quattro equipaggi. Le gare prevedono batterie e finali con quattro equipaggi per le barche con timoniere e di tre per quella senza timoniere. L'otto del Giovinezza si



**Foto n. 3.**

all'Irno di Salerno e, nuovamente al Circolo Savoia.

Al festeggiamento non poteva mancare il Presidente della Federazione Italiana canottaggio Giuseppe Abbagnale (*foto n.5*), che già nell'anno 2020 aveva conferito a Marcello la Targa d'Onore 2020 dalla Federazione nell'ambito del premio "Protagonisti dell'Anno."



**Foto 5.**

Erano anche presenti tantissimi vogatori ai quali il signor Marcello ha insegnato a remare, a vincere e, soprattutto, a sapersi comportare sportivamente. Ne scegliamo alcuni a campione, o meglio perché, grazie alla guida del signor Marcello, sono divenuti Campioni. Iniziamo da Sante Fortino, all'epoca però comunemente conosciuto come Sandro (*foto n. 6*). Giusto il 1° agosto 1953 Fortino, con Giulio Paradiso, Vittorio Cortelessa, Adolfo Fiore e Vincenzino Barattolo a timone, vince sul lago Albano il titolo italiano allievi, che è stato anche il primo titolo vinto da Marcello James (*foto n. 7*).



**Foto 6.**



**Foto 7.**



**Foto 8.**



La carriera sportiva di Sandro-Sante Fortino prosegue, con la vittoria, sempre nel 1954, della Coppa Caccialanza, nel 1955 con Carbone in due con (foto n.8), nel 1956 in due senza e due con Giulio Paradiso agli italiani al Lago Albano.

Grazie all'Archivio di Sandro Fortino possiamo anche documentare che, come pubblicato su Il Mattino del 17 gennaio 1957 (foto n.9), il Circolo Savoia, grazie a Marcello James, si classificò 10° nella Coppa Carlo Montù, primo Circolo dopo i gruppi sportivi delle FF. AA. e aziendali (Moto Guzzi, Falck, etc...).



Foto 9.

Nel 1957 Sante Fortino lo troviamo a n. 2 dell'otto iole del Savoia che partecipa alla regata di apertura della stagione: la Coppa Enrico Marini messa in palio dall'ILVA per ricordare il proprio allenatore (foto n. 10). Il Capovoga è Giuseppe Allaria, seguono Fortino, Salvatore Di Giovanni, Antonio Canale, Leonardo Carofiglio, Francesco Lococciolo, il 7 è Arturo Cascone (v. infra), il n. 8 Corrado Di Donato, che nello stesso anno vincerà il titolo italiano allievi in doppio con Curzio Buoinaiuto, futuro Presidente del Circolo Canottieri Napoli, mentre con Salvatore Di Giovanni vincerà in doppio canoe il Campionato del Mare del 1958.





**Foto 10.**

La **foto n.11** ritrae l'equipaggio con il Vice Presidente Sportivo Col. Mario Marino, Marcello James e, accosciato, lo storico timoniere Vincenzino Barattolo.



**Foto 11.**

E ora un altro Campione intervenuto per festeggiare Marcello James: Arturo Cascone, a destra nella **foto n.12**, mentre brinda con Gennaro Zizza (al centro) e Salvatore Ronga ( a sinistra).



**Foto 12.**

Arturo Cascone nel 1953 indossa la maglia del Savoia e, con Marcello allenatore, partecipa ai Campionati Italiani del Mare in “tipo regolamentare” in 2 jole juniores con Aldo Lo Monaco, tim. Vittorio Losenno, giungendo quarto. Dal 1954 al 1956 è in forza al Centro Sportivo della Marina Militare in Roma, vincendo a



**Foto 13.**

Salò il titolo italiano juniores in otto nel 1956. Nel 1957 è nuovamente con i colori del Savoia, come documentato sopra, nonché dalla **foto n.13** che lo ritrae in primo piano all’interno del garage del Savoia.

Nel 1958 Arturo Cascone indossa la maglia rosso-verde del C.N. Posillipo, del quale sarà allenatore dal 1959 al 1967 e consentirà ai posillipini di conseguire i successi qui riportati:

<https://www.cnposillipopostory.net/Canottaggio/pagine/canottaggio allenatori.htm>

Durante un successivo breve passaggio al C.N. Stabia avrà tra gli allievi Giuseppe la Mura, che, a sua volta, sarà allenatore dei fratelli Abbagnale e per due volte D.T. della FIC, nonché World Rowing Coach of the Year 2003, assegnatogli dalla FISA.

Nel 1969 Cascone si trasferisce a Torino per allenare la S.C. Esperia e, nel 1970 il G.S. Fiat, che porterà a successi internazionali, ricoprendo successivamente cariche dirigenziali di Sisport.

*(continua sul prossimo numero)*



## BANDIERA ABBRUNATA

*Con la fine prematura di Aurelio Dalla Vecchia (classe 1958) la comunità velica italiana e il Circolo "Italia" hanno perso un vero tesoro tecnico e umano. Una vita per la vela, sempre ad altissimo livello, con un notevole palmares e senza mai perdere la modestia e lo stile del gentiluomo che gli erano propri. Il Notiziario CSTN, emotivamente colpito da questa dolorosa perdita, è grato all'amico Roberto Perrone Capano per il puntuale e taccante ricordo di Aurelio preparato per i nostri lettori.*

## CIAO AURELIO

**ROBERTO PERRONE CAPANO**

Alla nostra quota anagrafica, il caffè si beve spesso amaro. Da ieri, risveglio del 18 aprile 2024, la tazzina è una pietra accompagnata da una pinza che stringe lo stomaco, lasciandoci con 5 gomme a terra, ruota di scorta compresa.

Sul lungomare è in corso una tropea, quella emotiva, e dobbiamo accettare la scomparsa di Aurelio Dalla Vecchia, due olimpiadi come centro barca del Soling azzurro con Gianluca Lamaro e Valerio Romano; un titolo europeo J24 1987 al timone di *Jet*; un titolo italiano Star 1986 a Bracciano con Francesco de Angelis. Ancora una Middle Sea Race (in sigla MSR) 2005 su *Atalanta*, una Roma x tutti IRC 2011, vice campione mondiale ed europeo X41 al timone di *Le Coq Hardi* e migliaia di miglia percorse a vela sui campi di regata di tutti i mari con una passione infinita per il mare e la vela, gli amici, la buona tavola, i vestiti sportivi, solo eleganti.



*Aurelio Dalla Vecchia, il gigante buono della vela napoletana.*

Non siamo mai abbastanza preparati a questi fatti della vita, nemmeno quando il ciclone è previsto, come ad ottobre 2007 sulle banchine di Malta, in occasione della MSR. Sai già tutto, le boline della vita richiedono vele rigide e cuore metallico. Aurelio era il re della resilienza, abituato fin da bambino ai cicloni di papà Pippo, anche se simile d'indole alla madre Annamaria.

Tutta dolcezza napoletana vecchio stile, e sempre un po' "Maria" nella mia immaginazione di adolescente.



*Così Aurelio cavalcava il mare, le onde e le rarissime scuffie.*

Fino a poche ore fa voleva sentir parlare di vela, e Francesco de Angelis gli inoltrava i video dei TP52, per distrarlo. Soffro molto alle ossa, mi diceva. Non sei tipo da lamentarsi per poco, la risposta. Spiegalo tu ai terzi, la replica resiliente. Aurelio a prima mattina? Sempre con Gazzetta e Mattino sotto il giubbotto, rigorosamente Patagonia blu con felpa interna colorata in tono con la camicia, stirata da poco. In mano una guantiera con i cornetti di Ciro prima di ogni regata nel golfo, derive a parte.



Capace di stare 24 ore al timone in altura, e 48 senza dormire.

A livello personale, da adolescente della scuola vela del Circolo Italia, ho sempre visto Aurelio molto più grande di me, nonostante i soli 366 giorni di differenza a suo favore. Segno dello scorpione, festeggiamo a 24 ore di distanza ed abbiamo condiviso con pochi amici la mezzanotte del 18 novembre, come nel 2022 sul porto di Bacoli. Circa 100 kg contro i miei 60 a 14 anni, lui già esperto sui FJ. Mi accostavo al Circolo frequentando la 2<sup>a</sup> media, disperato quando il turno pomeridiano impediva le uscite a vela, ma in banchina si raccontavano già le sue imprese sul *Raja II*, Flying Junior Galetti in compensato marino, e gioiello sociale: 7<sup>a</sup> agli italiani di Marsala 1972, a soli 13 anni. Prestissimo appeso al trapezio con Gianluca Lamaro, allora enfant prodige al timone del 470 Roga giallo *Vac' e' press*, o di quello verde scuro *Falco*, due fra i primi arrivati nel golfo. Minacciava di rientrare a nuoto in porto in caso di divergenze di vedute. Poi il Nautivela *Scacco matto*, rosso fuoco, della famiglia Montefusco (Gianluca è mente svelta, e capiva che quelle barche, agonisticamente, “deperivano” già dopo in 6 mesi).

Le diversità caratteriali e i differenti istituti scolastici, lui privato ed io pubblico, non ci hanno sempre accomunato in età dell'adolescenza, regate a parte. Al contrario nella maturità, intesa e complicità, piacevolezza e humour straordinario da parte sua. Il piacere di capirsi al volo senza parlare, sia in barca che in pizzeria, o alla sua scrivania al piano terra di piazza Sannazzaro. L'ultima volta poche settimane fa a colazione con Davide (Innocenti), Maurizio e Gianpaolo (Pavesi), accanto al suo lavoro, per non farlo camminare troppo. Saltata anche la partita a carte serale d'inizio aprile per i suoi dolori: la rifaremo? Speriamo fra molti anni, e con gli stessi amici del pozzetto dell'X41.

Dicevo di lui più grande da sempre, gigante buono. Non solo per la sua stazza, che gli permetteva di giocare a pallone con noi minuti appesi alla sua maglietta. Mai una reazione, mai un urlo o un fallo di gioco, solo pazienza e sorriso alternati a battute, anche taglienti ma riservate, per non offendere nessuno. Se però facevi qualcosa di sbagliato a bordo con lui, timoniere o pozzetto che fossi, erano fulmini e saette: una voce ereditata da Pippo più simile al rombo di un tuono che al ruglio dell'orso. Per molti, solo “Aurelione”: serafico, umano, silenzioso, goloso, sensibile, attento, il più grande incassatore di tensioni e attriti sportivi e non che abbia mai conosciuto.

Che bravo Aurelio in barca, nessun grande timoniere aveva vergogna di chiedere consigli a lui, principe dei



marinai del golfo, e non solo. Gianluca Lamaro mi confidava su LSD, One Ton costruito da Galetti nel 1979 armato da Carlo Bixio, di aver imparato molto grazie all'esempio di Aurelio. Come a timonare di bolina con mare grosso. Punta l'onda e tagliala con la prua, poi poggi e riprendi un po' l'angolo con il vento. Una gran fortuna averlo avuto tanto tempo insieme a bordo, derive e altura, come timoniere e amico. Gianluca è di poche parole, onesto, abituato a pedalare, non regala parole. Quelle di oggi valgono doppio, e nella chat fra velisti “maturi” del Circolo Italia di Napoli prima e sul quotidiano Il Mattino poi, dice: I sentimenti, la passione, l'amore non muoiono mai ... ciao fratello un abbraccio ... come sempre!

Eredità sportiva verticale dal nonno Aurelio, cronometrista e fondatore della ditta di famiglia, giunta viva sino a lui, con papà Pippo regista centrale e mamma Annamaria, martire nel nido di via Tasso dove oggi c'è il busto di madre Teresa di Calcutta; e dove c'era l'orto di casa con il mastino a 4 zampe di famiglia. Senza Aurelio il cambio gomme stagionale non sarà più un'occasione di allegria e libertà di pensiero.

Forse a 14 anni la prima barca a vela dislocante, una vera fede in famiglia: **Marina della Lobra**, omaggio di Pippo ai figli e al porticciolo-presepe della casa estiva di Massa Lubrense. Un sesta classe IOR in lamellare progettato dal consocio ing. Mino Simeone con il fratello Aldo, di qui il nome della splendida serie "Minaldo", quando l'arte teneva testa alla tecnologia ed i foils, o meglio i milk foils erano solo dei dolci da tavola. Timoniere Carlo Bertorello, Aurelio e Claudio Pensa alle scotte, a prua spesso 2 persone. La fidanzata di Aurelio in cambusa, o sotto coperta; Piero Giordano sopra, a prendere per primo gli spruzzi, con Gennarino De Lella, capitano per noi e nostromo per gli amici genovesi, sempre a bordo, come Hargus di H. Potter. Vincevano a man bassa, altra classe rispetto alla flotta.

Dopo il Flying Junior azzurro cielo **Raja II**, il 470 prima e il Soling poi a lungo Gianluca Lamaro e Valerio Romano, dal 1980 sino alle selezioni per Barcellona 1992 (tentativo isolato quanto improbabile con Aurelio al timone e Valerio), e tanta altura. Breve, ma di tutto riguardo, la parentesi del 1985 sulla Star: titolo italiano a Bracciano, con Francesco de Angelis al timone.



**Gianluca Lamaro, Aurelio Dalla Vecchia e Valerio Roman: con il Soling due Olimpiadi di seguito (1984/88).**

Il soling apre il cv sportivo con un bronzo vivo al mondiale di Anzio, esordio assoluto nell'estate 1981 dietro Vincent Brun, poi anche suo trainer per gli stage al vecchio CPO di Livorno, quello dei plasticoni Alpa arancioni. Due partecipazioni olimpiche, Long Beach (L.A.) 1984 e Pusan (Seoul) 1988, nella burrasca del Pacifico. Una preolimpica 1988 vinta alla grande a Medemblik, planando come matti a meno tre mesi dalle Olimpiadi. Se ci fosse stato poco vento, avrei scommesso su di una medaglia. Seguivo il loro specchio di poppa dal Soling **Sarema**, con Francesco de Angelis e Roberto Passoni.

Durante il servizio militare presso la Sezione Velica della Marina Militare a La Spezia, anche un primo posto alla settimana di Cannes, febbraio 1982, con Gianluca Lamaro al timone, me a prua in apprendimento "militare". Cazzeatoni a valanga (ndr: rimproveri, in napoletano). Aurelio, ai suoi ordini di comandante 22enne, aveva me, un ragazzo di 21, meno esperto e anche leggerino per quella barca, pur se con gambe adatte a reggere il lasco alle cinghie, e solo ben distesi, per restare al di sopra del baffo d'acqua del soling. Inoltre

allora aveva perso, pur se temporaneamente, il suo compagno di sport e tempo libero Valerio Romano. Quindi taciturno e abbottonato ma nel profondo incazzato nero per le circostanze, diciamo militari. A Cannes 1981, nel freddo di febbraio, davanti al russo Shaiduko, atleta di Stato, ed a tanti altri bei nomi, un gesto indimenticabile che rimando al prossimo capoverso. La piccola rivincita sportiva nei panni del nocchiero o marò, che dir si voglia? Sulla neve a Isola 2000, quando Aurelio riposava la schiena, e con Gianluca Lamaro portammo a casa il 1<sup>o</sup> assoluto overall classi olimpiche della combinata sci-vela.

Un'istantanea sul cuore di miele di Aurelio: la sera, passeggiando sulla Croisette di Cannes scintillante con il cono gelato in mano, faceva l'elemosina ai clochard accompagnati da un cane. Carezze al suo animale preferito, e spiccioli al padrone. Tenero cuore nella scorza ruvida e allora timida del marinaio. Dicevo del cono gelato; lo accomuno nella mia memoria a Sergio Gaibisso, ex Presidente FIV alassino, sul podio dei golosi, e quasi sempre un paio di lunghezze avanti ad Aurelio. Parlando di gola, famoso il bar-Aurelio, esercizio commerciale privato nello stipo della bombola del gas a bordo di *Le Coq Hardi* classe X41. Pocket coffee, cioccolata, gianduia, kinder, biscotti e caramelle. Sigarette e accendino ovviamente, ma solo per la poppa, facendo incazzare l'armatore.

A La Spezia 1981-82, turni di guardia con il Soling in banchina a due passi. Soling come allenamento e allo stesso tempo diversivo. Barca con cui partecipare a tutte le regate possibili con i colori della Marina Militare. Cerate gialle Henry Lloyd due pezzi per l'altura, e tute della MM bastavano per farci sentire a metà strada fra dilettanti e professionisti. Il polish, altra passione di Aurelio per il bianco che più bianco non si può. Quasi tutti i giorni sullo scafo per non stare fermi,...o quale scusa per evitare la guardiola. A La Spezia nasce anche l'amicizia di Aurelio con Luca Bontempelli, allora già fanatico di vela e spugna di racconti. Conoscitore profondo del CV sportivo di noi commilitoni. Stanza unica con circa 15 brande a castello e visite a sorpresa notturne del Capo Sezione per verificare che chi fosse di guardia non dormisse sulla sedia. Fermo qui il racconto, per decenza.

Studiavo diritto tributario nel cantiere della MM con difficoltà, fra sogni di evasione, libertà e ragazze "perse" causa leva. Aurelio cacciava bistecche di buona qualità in centro città, o un filetto pulito per sopperire al suo fabbisogno proteico, accompagnato da Luca Bontempelli. Gianluca? pensava notte e giorno a come rendere più veloce il nuovo Bianchi e Cecchi federale *Sciabecco*, arma diversa rispetto agli scafi Abbot canadesi dominanti, allora senza contrasti efficaci.

Bianchi e Cecchi batteva le ultime produzioni, "azzannato" commercialmente dal cantiere bavarese Mader, che aveva soppiantato i liguri nella costruzione dei primi FD in kevlar, poi anche dei Tempest, come *Cocker* di Milone e Mottola, o *Impeachment* di Dalla Vecchia padre, battezzato così ai tempi del watergate americano.

Torniamo alle derive olimpiche. Ricordo bene le escursioni chilometriche della sua scotta di spi in planata in poppa sul Soling in occasione degli allenamenti pre olimpici di porto Massimo, con base a casa Carpaneda; e Pusan 1988, regata di prova con onde fra le quali scompariva anche l'albero del tuo avversario e le planate salate che ci accecavano per gli spruzzi. I mal di schiena perenni di Aurelio, o la tallonite. I primi anche in quanto Aurelione, fisicamente pigro, e troppo amante delle cose belle della vita per poter frequentare assiduamente una palestra. Infinita la sua calma in burrasca (One Ton Cup 1980, Middle Sea Race 2007), e la sua passione ai fornelli di bordo in condizioni estreme, grazie ad equilibrio gola e palato esigente più allenato della schiena. La sua eleganza, (primo sponsor del marchio Patagonia), il piacere del bel vestire, sempre casual. Le visite innocenti al casinò di Sanremo o Cannes, attento a non sprecare ma pronto a sfidare la fortuna. La sua amicizia fraterna con Valerio Romano, co-prodiere in Soling dal 1981 al 1992. Ora amico, a volte idolo e complice, sul finire anche tutor della sua salute, con Francesco Greco e Maurizio Pavesi sempre accanto a lui e famiglia.

Ammiravo anche la bellezza delle prime fidanzate di Aurelio, adolescenti come noi, miracolosamente anche



coetanee, e “forzate” del mare per gite o tempo libero. Giuliana, Dinda, Myrta, ben prima della sua vera metà: Gisella, compagna e poi moglie salda e luminosa, dall’inizio degli anni ‘90. Tutt’altro che sciupa femmine, con un pieno di sensibilità e cuore emotivo, e 100% auto controllato. Le ragazze, più attente e mature di noi uomini, coglievano bene il suo profumo.

Accanto alle derive olimpiche, prima o unica materia di studio per Aurelio, seguiva l’altura. *Magia II* di Paolo Signorini, *Fantastique* di Corona-Panico, *Benbow* della famiglia Recchi. O *Atalanta* di Carlo Puri, primo in tempo reale e compensato alla Middle Sea Race del 2005 con skipper e primo timoniere Francesco de Angelis. L’altura lo vedeva sempre al timone. Le lunghe una grande passione, dove ogni traccia della sua indole pigra, dopo il colpo di cannone, scompariva. Specialmente di notte, quando l’armatore si assopiva, e il cocktail di sensibilità esperienza e resistenza diventava un’arma preziosa.

Famosa la battuta in pozzetto diretta a un armatore facoltoso quanto tecnicamente novellino. “Aurelio come va?” gli chiede lo skipper, già famoso. Risposta: “qui c’è un pitone arrapato che c’insegue”, riferendosi alla scia a zig-zag lasciata dalla barca, quando timonata dall’armatore. Ed ancora “O’nofrio” per dire in codice o’nonno” al velista meno sensibile di lui. O la mimica del becco d’aquila, ad indicare un naso prominente o poco affidabile.

Pilastro del *Cuor di leone* di Mino Simeone alla OTC 1980, dello *Scorpione* della MM alla regata dei Mille, o sul *Cippa Lippa* di Gamucci alla Middle Sea Race 2006 e 2007. Bronzo agli Europei J24 di Napoli dietro de Angelis ed Alberto Signorini, un podio targato Circolo Italia dai ragazzi allenati da Gennarino De Lella.

Dimenticavo tre trasferte storiche nel periodo dei J24, a metà degli anni ‘80:

- Southampton 1984 (GB) con furgone e carrello sociale, passando sotto l’arco di trionfo in cerca di un gommista che riparasse la gomma bucata del carrello, privo di crick. Con Raimondo Cappa, Walter Marino, i due fratelli Pavesi. Con una pala del timone rotta nella Manica, e il mal di testa per le maree;

- Nissan Marina (Tokyo) 1985, con Raimondo Cappa, i due fratelli Pavesi, me stesso. Francesco de Angelis al timone, ma anche artigiano per la rastremazione del bulbo di serie delle barche nipponiche, fra mille imprecazioni. Con Aurelio in cucina dello yacht club per preparare la carbonara, quando fu servita con tuorlo d’uovo fresco al centro, tipo pon pon, e rifiutata con sdegno. Un affronto al suo palato, viziato da mamma Annamaria, gran cuoca;

- Kiel 1990 per l’Europeo J24 al timone di *Jet* di Massimo Tucci, oro con Marina Iappelli, Bernardo Magrì, e Francesco Pisapia. Tutti dilettanti e, inutile dirlo, poco allenati. Con aria tesa, non c’era spazio per nessuno! La scuola napoletana J24 (e i kg di bordo) tenevamo testa a tutti, per esperienza e capacità, a dispetto di molte invidie, alcune ancora vive.



*L’equipaggio di ‘Le Coq Hardi’, in un raro momento di relax, attorno al timoniere in jacket rosso.*

A fine carriera, al timone di *Le Coq Hardi* dei fratelli Pavesi, dal 2009 al 2020, portando a casa un titolo italiano di classe (Palermo 2016) una Roma x tutti nel 2011 vinta in classe IRC con Aurelio primo timoniere, italiano altura nello stesso anno, e una serie innumerevole di campionati invernali. Sforando la Giraglia 2015, con una valanga di podi mondiali ed Europei X41, senza però mai centrare il gradino alto. Ora per sfortuna (italiano di Napoli 2013 con riparazione risolutiva attribuita alla barca siciliana di Bruni jr.), ora per la bravura dei ragazzi e degli armatori amici veneziani di *Sideracordis*, o *Wbfive* - chiedete pure voi lumi su questo nome poco comprensibile, timonata da Alberto Signorini. Entrambe invelate North e condotte professionalmente. Amicizia e spensieratezza, evasione e passione, un cocktail che nessuno di noi dimenticherà mai, con a bordo metà ragazzi e metà noi "maturi", velicamente bravi e attivi quanto vicini alla "pensione" sportiva. Ma sempre tutti amici di famiglia, a dispetto delle differenze di età.



Dalla nascita o quasi, socio del Circolo Italia di Napoli, anche quando a casa sua c'era il terremoto. Papà Pippo, infatti, finnista e campione di Tempest, è stato per oltre 20 anni alfiere, Presidente, e faro del Real Club Canottieri Savoia di Napoli, il Circolo della porta accanto, pochi metri a ponente rispetto all'Italia. Celebri le frasi di Pippo, i suoi articoli, il suo soprannome di "mastino" in omaggio alla grinta ed ai cuccioli indigeni che allevava nell'orto di via Tasso. Ricordo il suo "sempre meglio una schiappa molto allenata, che un campione non allenato", rivolto agli atleti meno solerti, e perfino ad un Francesco de Angelis attonito, 17enne, poco prima che vincessero l'Europeo Juniores in classe Finn. Memorabile anche l'articolo sul Mattino in ricordo della scomparsa di Bicchiere, nostromo dalla lingua tagliente come l'ossidiana, e papà del mitico Gennarino De Lella, allenatore dei ragazzi napoletani dell'Italia e tutor di Aurelio.

Negli ultimi mesi, mi diceva "voglio far le regate della Pacifico (ndr, 5 e 12 nov. '23) con voi su *Aleph*, il 60 piedi rossoblù. Mi metto al timone, se Picchio (Milone) mi cedesse il passo, spero... lo farebbe? O accanto a lui, alla tattica. Faccio come Bracchi, ti ricordi?" (Per chi non lo sapesse Bracchi era un bravo 470ista milanese, oggi fra i 60 ed i 70 di età, senza mobilità motoria, con il fratello prodiere che lo sollevava di peso e lo rimetteva a bordo in occasione delle scuffie sul lago di Garda. Una panchetta in polistirolo rivestito di cellophane gli consentiva di virare, unendo le due panche laterali alla stregua di un ponte forato al centro, per lasciar scorrere l'acqua).

Se ne vanno spesso i migliori. Forse anche in cielo c'è bisogno di miele, visto come veleggia il mondo. Noi amici non possiamo fare altro che accettare il destino, stringendoci intorno ai suoi tre figli, giganti giovinetti con il viso spugnato. A Gisella, moglie solare e salda, sorretta da fede incrollabile, auguriamo di restare sempre tale, anche con Aurelio celeste anziché terreno. Alla famiglia d'origine, da Marco (insieme sul 470 per il trofeo A. Cornu del 1979) a Emanuele, oggi capitano del *Pilgrim*, veliero d'epoca del Tirreno.

Le ore 16 di oggi 19 aprile 2024 si avvicinano e saranno impegnative: una bottadura, tutt'altro genere che *Bottadritta* (One Ton avversario, fam. Carpaneda). Chapeau ad Aurelio da tutti i velisti e marinai del mondo che lo hanno incrociato in mare. Di poppa, prima che di prua. Bordeggia sempre con noi, ti vogliamo saper sempre a bordo, posto fisso accanto alla ruota.

(Roberto Perrone Capano)

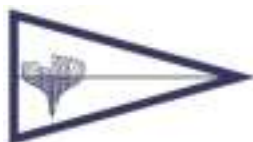
## **CIAO AURELIO, al telefono con Beppe Giuliani**

Dopo il servizio militare nel 1983 un italiano 3<sup>a</sup> classe IOR crociera con il GS 35 di famiglia: *Acquamarina I-10009*. A Capri con Aurelio al timone e Massimo Dotoli a prua, cugini di primo grado scomparsi entrambi troppo presto, accomunati dal cuore tenero sotto la pelle da marinai, e un po' di pelata precoce sul capo. Sponsor Beppe Giuliani, del cantiere bolognese del Pardo, creatore della serie Grand Soleil. Pino Perrone Capano nella primavera del 1978, ed a seguire Pippo Dalla Vecchia e suo cognato Mario Dotoli, avevano portato tre Grand Soleil 34 a Napoli, i primi della serie. Azzurro cielo il primo, bianco neve il secondo di Pippo, blu mare Lavezzi dei Dotoli. Barche di larga serie e di gran successo, progettate dal groupe Finot, con l'oblò tondo sigillato sul quadro di poppa. Leggevo che il cantiere, rilevato da un fallimento, fu fondato negli anni '70 da un allora trentenne Beppe Giuliani grazie a 3 milioni di vecchie Lire prestati da un parente

acquisito: Raoul Gardini, allora sconosciuto al grande pubblico ma già grandissimo appassionato di vela. Slogan promozionale dell'epoca per i primi GS 34, "la tua casa a vela". Ben sostenuto da una vittoria in altura con Sandro Berti Ceroni che di poppa fece volare i tanti kg di quella solidissima e pesante VTR, dalle sezioni di poppa davvero larghe. Una gioia nelle andature portanti, pari alla medesima dose di sofferenza in bolina, o con arie leggere. Per non parlare delle andature con l'onda di prua, come in un rientro dalla Sardegna con scirocco nel 1981. Prima vacanza dopo il periodo di leva, in quanto l'esigenza di ricostruzione post terremoto irpino del novembre 1980, fece rientrare a casa anzitempo Aurelio e me, e del tutto legittimamente. Fresco il ricordo della felicità, sul molo di La Spezia sotto il sole cocente di mezzogiorno di fine luglio, che ci fece arrivare sfiniti e quasi svenuti al ritiro del foglio di congedo.

Dopo il primo GS 34 arrivò sulle banchine del molo Megaride di Napoli, nel 1983, un GS 35 progettato da Alain Jezequel nei primissimi anni '80. *Acquamarina I* era finita in buone mani, quelli di Gualtiero Parisio, del settebello napoletano di pallanuoto guidato da Fritz Dannerlein vincitore della Coppa dei campioni a Mosca 1978. Il GS 35 piedi, meno robusto e barca più "furba", con murate alte, non avrebbe fracassato gli scogli in caso di secche, ma era veloce anche con le arie leggere, per la gioia dei clienti adriatici di Beppe. Alain aveva fatto un piccolo miracolo, poi ancora affinato con la serie dei GS 343, nell'ambiente lo Swan dei poveri (barche del cantiere finlandese Nautor, allora vere Rolls Royce del mare). A Napoli ne arrivarono più di uno, grazie a Guido Clemente ed Ennio Macrì, con Pippo Dalla Vecchia che apriva l'era dei GS 39 con il *Santippe*. Miracoli di Beppe Giuliani, preceduti da quello compiuto in precedenza, ovvero far lavorare a ritmi industriali Alain, genio dei 6^ classe IOR anni '80. Il nostro GS 35 *Acquamarina II*, doveva vincere all'italiano di Capri 1983, anche per motivi commerciali, un po' alla Berti Ceroni. Beppe Giuliani, sorriso limpido e voce a dir poco persuasiva, molto probabilmente amatore di successo nella vita privata, ci chiese di pescare a mani basse fra l'equipaggio di *Cuor di Leone* del prof. Ing. Mino Simeone, "allestito" in occasione della OTC '80. Di quel grande equipaggio, Aurelio n'era alfiere con Paolo Signorini, nonché secondo timoniere dopo Picchio Milone. Con Erik Klingenberg, già uomo di prua di *Hydra* di Marina Spaccarelli Bulgari e sua maestà velica Tino Straulino al comando; Gennarino De Lella attrezzista, Pucci Guarnieri, Massimo Dotoli, Mino Simeone e qualche volta me, imbarcato con *LDS* di Carlo Bixio e Luca Lamaro. Beppe Giuliani prima dell'italiano 1983, ci concesse una giornata di accesso libero al magazzino del cantiere di Crespellano, e fu il pieno di scotte, bozzelli, attrezzature varie. Anche le pastecche lewmar, quelle nere apribili lateralmente, allora introvabili o carissime. Un paranco univa le due distinte sartie basse anteriori per farle fungere da stralutto regolabile e aiutare la flessione dell'albero. Vele Murphy e Nye da Sarzana, nuove di zecca e a iosa per noi ragazzi. Il corrispettivo del tutto? Cene capresi serali offerte dal Cantiere del Pardo, con posto letto nelle seconde case degli amici. A noi 24enni sembrava lusso a 5 stelle, oro dal cielo. Il privilegio di poter cenare nei ristoranti top dell'isola, allora proibitivi per noi: Capannina, Paolino, Migliara, sono bei ricordi allegri, con Aurelio re anche della forchetta. La sua esperienza tecnica precoce unita all'entusiasmo ed energia di noi ragazzi fecero centro facilmente: finimmo titolati con il nostro spi arcobaleno a riva, sul depliant del Cantiere del Pardo. Beppe, uomo sensibile, di ampia cultura aziendale e umanistica, forse il primo esempio di marketing applicato alla cantieristica italiana, aveva visto giusto. Subito pronto a produrre barche più grandi, per far crescere il suo cliente, portandolo per mano, passo dopo passo, sempre più in alto . . . come piedi di lunghezza dello scafo. Noi surfavamo sulle onde, Beppe con la testa da imprenditore, avrebbe poi scalato Solaris, senza perdere di vista l'esempio delle grandi serie prodotte dai cantieri transalpini. Lui, romagnolo di sangue e bolognese di nascita. Solo pochi giorni fa, commemorando insieme al telefono Aurelio, Beppe mi confidava con malinconia commovente, familiare prima che amichevole, e decisamente nostalgica: ho venduto forse 10 mila barche nella mia carriera d'imprenditore della cantieristica da diporto a vela, ma ricordo con affetto soprattutto 3 clienti/armatori: Pigi Vigliani, patron di Filo da Torcere. Oro mondiale nella OTC di Napoli nel 1980, con Stefano Roberti al timone e una coda di celebrità in fila indiana dietro quell'equipaggio e quello scafo elegantissimo, e tutto tricolore. North, Cudmore, Milone, Sicola, Pelaschier e tanti altri. Uno dei pochi in grado di spendere il minimo, ottenendo sempre il massimo, nel racconto di Beppe. Vallicelli? Forse, non sarà stato nemmeno remunerato, per quel primo suo gioiello! Poi Pippo Dalla Vecchia, padre di Aurelio; e tuo padre Pino, due vulcani viventi per me unici, e carissimi.





## **ASSOCIAZIONE ITALIANA VELE D'EPOCA**

*In relazione alla convenzione stipulata l'anno scorso tra L'Associazione Italiana Vele d'Epoca e il Centro Studi Tradizioni Nautiche della Presidenza Nazionale della Lega Navale Italiana, la Redazione di questa rivista mensile on line "NOTIZIARIO CSTN" mette a disposizione, a titolo di cortesy, degli spazi per la comunicazione sociale della stessa AIVE, con i propri Soci e con l'esterno. Iniziamo su questo numero relazionando sulle novità di questo nuovo anno 2024.*

### **GRANDE LUTTO PER L'AIVE**

Il 29 febbraio, ci ha lasciato improvvisamente Giancarlo Lodigiani, nostro Presidente dal 2022.

Giancarlo da tempo navigava in condizioni non ottimali, ma la notizia è di quelle che lasciano sgomenti e con un grande senso di mancanza. Giancarlo prima di qualsiasi cosa, era un grandissimo gentiluomo e un appassionato del mare vero. "La mia vera passione è andare per mare. Qualche regata mi diverte farla, ma la mia passione è navigare, passare il tempo in mare, galleggiare insomma" egli stesso dichiarava in un recente articolo sul Giornale della Vela. Giancarlo Lodigiani ci mancherà molto. Ci mancheranno i suoi modi gentili, il suo sorriso e la sua passione contagiosa. Quella luce che gli illuminava il volto quando si parlava di programmi, iniziative e progetti su quel mondo che lo toccava così da vicino: l'AIVE, il mare e gli scafi d'epoca. Che il mare ed il vento non lo lascino mai.....

### **NUOVO MEMBRO NEL CONSIGLIO DIRETTIVO AIVE**

Il 4 aprile viene eletto membro del Consiglio Direttivo dell'AIVE l'avv. Francesca Lodigiani (già Probiviro).

### **NUOVE NOMINE NEL CONSIGLIO DIRETTIVO AIVE**

Il 15 aprile, nell'ambito del Consiglio Direttivo AIVE sono eletti: il Prof. Gigi Rolandi Presidente e l'Avv. Francesca Lodigiani Segretario Generale.

### **ASSEMBLEA ANNUALE AIVE**

Il 19 aprile a Genova presso la Sede dello Yacht Club Italiano, autentica cattedrale dello yachting in Italia, si è svolta l'Assemblea Annuale AIVE, la prima del 2024, passato lo sgomento per la perdita prematura del Presidente Giancarlo Lodigiani, da tutti compianto.

#### **O.d.G.**

- Benvenuto del Presidente Carlo Cameli, Presidente YCI
  - Comunicazioni del Presidente AIVE Prof. Gigi Rolandi
  - Presentazione del bilancio al 31-12-2023 e delibere consequenziali
  - Ratifica della nomina a Socio Onorario AIVE di Paolo Rastrelli, Presidente del CSTN
- dalle ore 18:00 la serata si è aperta al pubblico, amici e simpatizzanti con il seguente programma:
- Segreti dell'alberatura dell'aurico - Enrico Zaccagni
  - La conduzione di un armo aurico - Emiliano Parenti
  - La mia esperienza di aurici, considerazioni sui cruisers vs. racers aurici - Gian Battista Borea d'Olmo
  - Immagini di Aurici - James Taylor
  - Novità CIM 2024 - Francesco Foppiano

La serata, in un'atmosfera di autentico clima affabile e socievole, si è chiusa con la cena e il brindisi augurale per l'imminente stagione sportiva.

PHILIPPE DARYL

LE

# YACHT

