



Notiziario CSTN

SETTEMBRE 2024
N 145



Notiziario CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

www.cstn.it

LEGA NAVALE ITALIANA

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

ANNO XIII - N° 145

NOTIZIARIO ON-LINE

settembre 2024

SOMMARIO

- Editoriale pag. 1
- 31 ottobre 1918: impresa di Pola pag. 2
- La statua della Madonna a Messina pag. 7
- Scrittori di mare pag. 9
- La corazzata di Capo Soddu pag. 13
- Quando MARIVELA sfornava campioni pag. 17
- Grandi personaggi della storia pag. 23
- Marcello James: 100 anni di sport (4° parte) pag. 28
- Ricordo di Claudio Ripa pag. 32
- Libri in vetrina e AIVE NEWS pag. 34

EDITORIALE

Molti lettori che seguono appassionatamente il nostro Notiziario hanno notato, e per questo ci hanno contattato, che per due mesi la rivista - regolarmente pubblicata - non è stata presente nell'archivio del sito CSTN ed in quello della LNI Presidenza Nazionale. La causa è dovuta al ricovero in ospedale dell'amico e collaboratore Carmine D'Isanto che sin dal primo numero del Notiziario (settembre 2012) ha creato l'importante sistema informatico che gestisce la nostra "Biblioteca del Mare" (12000 volumi e 20000 periodici) nonchè l'invio del Notiziario CSTN e la sua mailing list garantendone il regolare funzionamento. Carmine finalmente è tornato a casa e sta recuperando in pieno la sua migliore efficienza fisica, e . . . gli arretrati sono stati subito sistemati e sono scaricabili regolarmente da www.cstn.it e da www.leganavale.it Bentornato Carmine e grazie sempre per la tua preziosa e silenziosa collaborazione.

Foto e grafica di copertina per gentile concessione di 'Blue Passion'. Didascalia della foto: "L'ineguagliabile fascino della navigazione sotto costa di una barca a vela d'epoca che completa la magica collina di Posillipo nel Golfo partenopeo."

Hanno collaborato: **Antonio Annunziata, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Decio Lucano, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Franco M. Puddu, Paolo Rastrelli.**

INFORMAZIONI DAL CSTN . . . a cura del Direttivo

Il Centro Studi ha osservato un periodo di chiusura per la pausa estiva. Il 5 settembre riprenderanno le normali attività. Si rammentano i giorni di apertura: martedì e giovedì dalle ore 9,00 alle 12,30. Il CSTN è, altresì, disponibile ad accogliere i Soci della Lega Navale e chiunque altro che fosse interessato, previo appuntamento concordato.

Nel corso del mese di settembre è previsto un nuovo incontro del programma culturale "Leghiamoci ad una storia" i cui dettagli sono in via di definizione.

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

IL NOTIZIARIO È SU



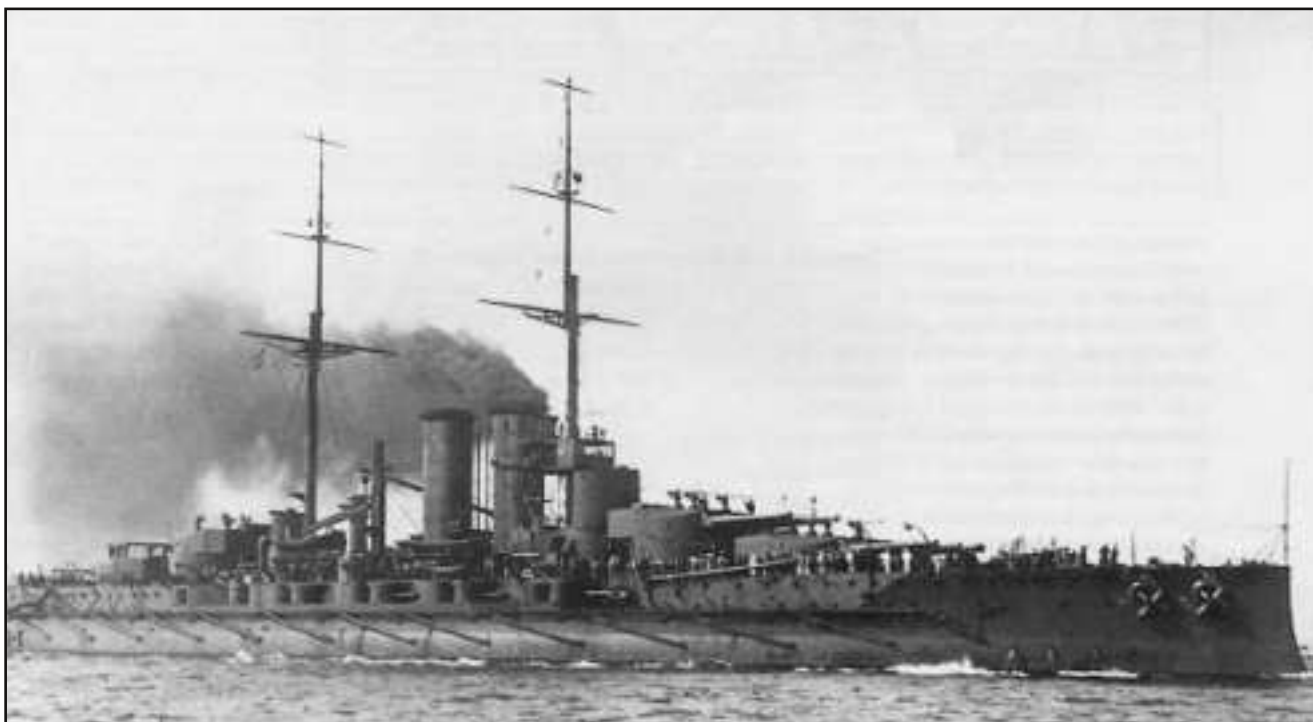
COME @centrostuditradizioninautiche

“L'ORGOGGIO DELLA STORIA, LO SGUARDO NEL FUTURO”

Gli indiscutibili orrori e le incongruenze insite in tutte le guerre non riescono a cancellare gli atti di eroismo che ogni conflitto ha registrato. L'impresa come quella che viene ricordata nell'articolo che riportiamo è passata alla storia insieme ai suoi valorosi esecutori, che in questo caso hanno salvato la propria vita. Sono trascorsi più di cento anni dalla data dell'evento che a nostro avviso merita di essere rievocato.

(da “L'Italia Marinara” - Illustrato della Lega Navale, 16-30 novembre 1933)

31 OTTOBRE 1918: LA TITANICA IMPRESA DI POLA LEO BERTOLELLI D'AURO



La corazzata SMS “Viribus Unitis”.

“Alle ore 13 del 31 ottobre, la torpediniera 65 P. N. salpa da Venezia, diretta a Pola. Sono con noi, a bordo, il Comandante Costanzo Ciano, organizzatore della spedizione, il poeta Sem Benelli ed altri tre comandanti. Il cielo è coperto e fa prevedere la pioggia imminente. Il mare è morto, plumbeo, cupo. . . Quando sento le catene delle ancore stridere e mi vengono all’orecchio i primi rullii dell’elica, comprendo che per mio compagno e per me il momento è solenne”.

Così il capitano medico Raffaele Paolucci comincia la sua relazione della gesta di Pola.

Pensate: due uomini contro un’Armata. Due atomi contro un ammassamento di ciclopi.

Caporetto. L’apparecchio radiotelegrafico della *Filiberto*, ancorata a Malamocco, con la pervicacia della sferza regolata a tempo, con la protervia della goccia implacabile che incava, riceveva dalle antenne della *Viribus Unitis*, messaggi infami di irrisione, di beffa spavalda, di monito osceno:

«Italiani! Siamo ormai per arrivare a Venezia. Pochi giorni ancora e saremo a Roma. Siete finalmente riusciti a comprendere in quale folle avventura v’han portati quel pazzo di d’Annunzio e quello sciocco di Salandra? Arrendetevi, dunque! A che scopo resistere ancora? Siete briachi tutti? Non capite che ogni altra resistenza è vana? Arrendetevi: e vi faremo buone condizioni di pace, perchè avremo pietà di voi!”.

Il lugubre insulto - “pietà di voi!” - rimasticato ogni giorno dal ticchettio dell’apparecchio radiotelegrafico di bordo che pareva - esso medesimo - ribellarsi con stridori rochi, con sobbalzi repentini, con scatti improvvisi a sì sfrontata tracotanza, siringava di volta in volta con umori roventi il cuore di quei marinai già affranto dalle immani notizie provenienti da Caporetto.

Ogni uomo era una molla pressata, ripiegata su sè, stacciata implacabilmente da un ordine di non muoversi, di aspettare il momento propizio, di saper obbedire.

Ma in fondo a questo calvario urgente i cuori squassati, il sangue che ribolliva, irrorava nel contempo le piaghe e ritemprava nel cavo arso di esse l'indelebile giuramento della fede: il giuramento ribadito dai palpiti sommessi, soffocati fino allora per necessità: "Il cuore d'Italia è rogo che non si spegne: è rogo che incenerirà le vostre carogne vive!".

E, dalle antenne della *Filiberto*, partì un giorno verso Pola, secco, arido, questo messaggio: "Ricordatevi, marinai d'Absburgo, quando, a Costantinopoli, doveste interrompere, per comando imperativo del nostro ammiraglio di Saint Bon, le vostre crapule oscene festeggianti l'anniversario di Lissa. La vostra vigliaccheria non ha limiti. Obbediste nell'attimo, perchè sapevate bene che Saint Bon non scherzava: che vi avrebbe polverizzati. E ricordatevi, millantatori badiali, che i marinai d'Italia son tutti legittimi eredi dell'ammiraglio di Saint Bon. Aspettateci!"

GLI EROICI PROTAGONISTI, entrambi ufficiali di Marina e Medaglie d'Oro al valor militare



(da sinistra)

Paolucci Raffaele (1892-1958), romano, ufficiale di Marina, tenente medico

Rossetti Raffaele (1881-1951), genovese, ingegnere e maggiore del Genio Navale

UN CUORE SALDO

Raffaele Paolucci, capitano medico della *Filiberto*, vagheggiava in cuor suo, fin da quei giorni tristi, fin dai giorni spasimosi di Caporetto, un'impresa titanica. Conosceva - egli racconta nella sua relazione che, d'altro canto, è monumento di sovrana modestia - conosceva il suo cuore: un cuore saldo che "in ogni ora della vita gli era stato fedele, che non aveva avuto un battito più del necessario, che aveva resistito senza tremito durante lunghe notti di agonia in alta montagna, tra il rombare dei cannoni e gli stianti immani delle valanghe". E conosceva il suo vigore fisico: che "mal si sarebbe indovinato a traverso la pallidezza del volto". Egli sapeva, pertanto, che il suo sacrificio avrebbe necessariamente portato un giovamento alla Patria.

L'impresa che Raffaele Paolucci vagheggiava, consisteva nell'attraversare un lungo tratto dell'Adriatico a nuoto, nel raggiungere così il porto di Pola e nel far saltare, con una torpedine, la nave ammiraglia *Viribus Unitis*.

Nessun commento. Nessun aggettivo. Perché il solo commento che potrebbe adattarsi a codesta idea potrebbe suonare: sogno; il solo aggettivo conveniente a codesta impresa dovrebbe essere: “Inverosimile”.

LA PREPARAZIONE

Raffaele Paolucci gittò in un canto i libri clinici e si diè a leggere e a studiare accanitamente pubblicazioni inerenti a siluri e a torpedini. Ideò allora una torpedine ogivale, a immersione e a scoppio regolabili, che, per la sua forma e pel suo volume, si potesse agevolmente trasportare a nuoto. E, in base a calcoli esperiti su le carte idrografiche, credette di stabilire che, per raggiungere le navi più avanzate del porto di Pola, non avrebbe dovuto percorrere a nuoto che soli tre chilometri.

Cominciò ad allenarsi: di giorno e di notte. Cinquecento metri, poi un chilometro, poi un chilometro e mezzo. Finalmente, dopo un paio di mesi di indefesso esercizio, riuscì, nel maggio del 1918, a percorrere, trascinandosi dietro una botte carica di 150 chilogrammi d'acqua, quattro chilometri circa.



R.N. Emanuele Filiberto, che tanta parte ebbe nell'impresa di Pola.

Fu allora che, presentato dal capitano di vascello Paolo Dondero, comandante della *Filiberto*, egli espose il suo piano all'ammiraglio Marzolo. E Marzolo lo inviò al comandante Costanzo Ciano, pei necessari accordi.

I calcoli di Raffaele Paolucci, qui risultarono privi d'ogni base: perchè Ciano dimostrò al capitano medico come, non potendo lasciarlo che in un punto assai più distante da Pola, egli avrebbe dovuto percorrere a nuoto, tra l'andata e il ritorno, su e giù dodici chilometri.

Un tuffo al cuore di Raffaele Paolucci: ma nessuno scoraggiamento. Ricominciarono gli esercizi, ricominciarono le lunghe faticose veglie notturne. Ricominciarono più accanite, più feroci, le lotte titaniche contro il mare. E giù eccitanti per tener saldo il cuore, e giù canfora per rinfrancarne i battiti che, dopo lunghe ore di erculeo combattimento con le onde, minacciavano di rarefarsi.

Passarono così altri due mesi.

E, recatosi per la terza volta dal comandante Costanzo Ciano, Raffaele Paolucci fu da questo presentato al maggiore navale Raffaele Rossetti ideatore d'un apparecchio per virtù del quale si sarebbe potuto risparmiare qualche chilometro di nuoto.

Rossetti e Paolucci - due uomini di indoli tutte opposte, di caratteri radicalmente, profondamente diversi - s'intesero, si accordarono, si giurarono reciprocamente di conseguire l'inverosimile meta. E l'uomo fatto e il ventenne, dopo lunghi mesi di preparativi, di allenamento, di tormentosa attesa, il 31 ottobre del 1918, quando già l'avanzata vittoriosa del Piave cominciava ad effondere la sua eco possente, salpavano verso Pola, verso l'impresa oltreumana.

“Il cielo è coperto, il mare è morto, plumbeo, cupo . . . La punta del campanile di San Marco si allontana, si fa più piccola, sfuma, scompare. La rivedremo? In mare aperto filiamo a quindici nodi. Il comandante Ciano scruta l'orizzonte con l'occhio acuto del marinaio. Egli afferma che questo cielo plumbeo, questo mare cupo, quest'aria di pioggia, questo tempo, insomma, caliginoso, è ciò che ci serve. Io spiego a Sem Benelli i

particolari dell'apparecchio e gli mostro una bandierina di seta che mio padre mi diede il 20 maggio del 1915, quando partii per la guerra, quattro mesi prima della sua morte. E gli dico: “Se ritorneremo, maestro, questa bandierina sventolerà su la prora, come un gagliardetto”.

L'AZIONE

Alle venti circa, dopo sette ore di rotta, la torpediniera giunge in vista delle Brioni. Allora si scende nel motoscafo e si procede a motore elettrico fino a un chilometro dalla ostruzione esterna della diga. Alle venti precise, Costanzo Ciano scandisce: “È ora di gittarsi in acqua”.

Brevi, forti abbracci, strette di mano, saluti. Nella notte, nel buio, sotto l'immensità del cielo nero, al cospetto del mare impassibile, in presenza dell'Ignoto, contro gli artigli sommersi dell'imprevisto, questi amplessi brevi, muti, maschi, comentati dai battiti dei cuori fattisi rintocchi, questi amplessi hanno qualcosa di mistico. Dopo, quando l'emozione ha finalmente allentata la stretta delle gole, il comandante Scapin protende le mani dall'alto verso i due già nel grembo del cupo mare, già librai verso il loro destino. Dice, con voce arida: “L'Italia vi benedice per quel che fate per lei”.

Due voci, sperdute nel buio, come frecce sonore della notte infinita, squillanti, han risposto: “Viva l'Italia! Viva il Re”.

E il mare, in grembo alla sua corrente, ha portati quei gridi fino alle coste della Patria.

Poi, silenzio. Più nulla. Il mormorio sommesso dell'onda. Il cicaleccio della pioggia che comincia a scendere. La notte nera. L'Infinito.

Che dire, di sette ore e mezza trascorse su l'immensa groppa del mare, caracollando su le onde impervie, battendosi leoninamente contro i reflussi avvicinando al nuoto brevi momenti di ardua navigazione malcerta sullo apparecchio continuamente sbalestrato, respinto, sbandato dalla furia della corrente? Che dire di questi due avventurieri titànici che arrancano nell'acqua gelida, contro la notte, contro la pioggia incalzante, contro gli occhi ciclopici dei fari che continuamente s'aprono su loro? Che dire di queste due molecole che superano, ad onta di tutto e di tutti, le immani ostruzioni, gli sbarramenti, le dighe, i reticolati: che, al momento in cui, appena a metà del percorso, s'accorgono di poter disporre ancora di tante atmosfere quante ne basterebbero sì e no all'apparecchio per il ritorno, rinunziano, anzi che a procedere ancora, e pur di condurre a termine l'impresa, al ritorno? E passano sotto gli avamposti, svicolano tra mezzo agli osservatori avanzati, si separano di tanto in tanto per sondare, per saggiare meglio lo specchio d'acqua, sommergono il più possibile l'apparecchio per dissimularlo: nuotano: lo trascinano a nuoto, carico com'è di due grosse torpedine: avanzano . . . Avanzano sempre, nonostante tutto, ad onta di tutto. Hanno su la testa ciascuno una piccola cesta, perchè nei momenti critici, quando i fari li investono in pieno, si sommergono completamente: e non si vedono che due piccole ceste galleggiare. . .

Ebbene: i titani hanno avuto ragione. Avevan giurato di vincere e hanno vinto.



La flotta austro-ungarica nel Porto di Pola.

Hanno tutto osato, tutto arrischiato, tutto sopportato: ogni palmo di più verso la mèta, era un probabile palmo di più verso gli artigli della Morte in agguato.

Alle cinque e trentacinque precise, la torpedine è sotto il bordo della *Viribus Unitis*.

Per raggiungere la nave ammiraglia - una delle più potenti unità della flotta austriaca - han dovuto sguisciare a fior d'acqua e sott'acqua tra i colossi dell'Armata tutti schierati nel Porto, tutti vigilati a mille occhi dalle scelte in fazione:

ed eran la *Radetsky*, la *Erherzug*, la *Franz Ferdinando*, la *Eryni*, la *Prinz Eugen*, la *Tegethoff*.

Alle sei e mezza di quella mattina - del 1° novembre 1918 - la *Viribus Unitis* - il gigante - crollava in mare! Al posto di essa, dopo dieci minuti dalla sorda sottacqua esplosione non era che un ribollito, un risucchio, un po' di spuma: più nulla!

Nel frattempo Raffaele Paolucci e il suo compagno eran stati scoperti.

Fedeli al proprio impegno d'onore non appena videro una barca avanzare loro incontro per catturarli, apersero all'unisono le valvole d'immissione dell'apparecchio e il piccolo scafo colò a picco nel mare . . .

Per la generosità di Raffaele Paolucci e del compagno, l'equipaggio della *Viribus* poté saltarsi.

Essi, quando furon portati innanzi al comandante della nave condannata, gli dissero: "Le vite dei vostri marinai sieno risparmiate. Salvatevi! La *Viribus Unitis* tra qualche istante salterà".

E Von Vukevic tese loro la mano componendosi dinanzi a tanto eroismo. Poi gridò: "Equipaggio della *Viribus*, si salvi chi può!".

E fu un correre disperato, un gettarsi disordinatamente dai ponti, un arrancare spasmodico, folle, babelico, verso la salvezza . . .

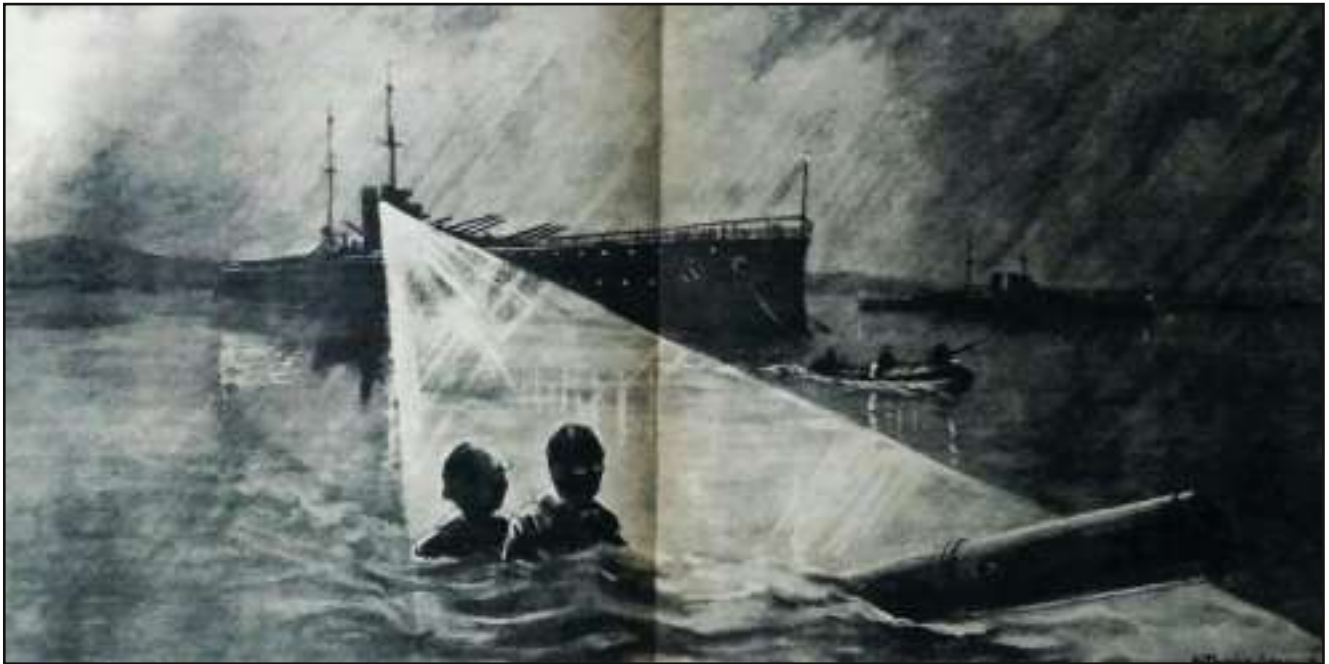


Immagine che raffigura il momento della cattura degli eroi di Pola.

"VIVA L'ITALIA"

Furon prigionieri, Raffaele Paolucci e il suo compagno, fino al 5 novembre.

Se, in un primo momento, balenò il pericolo di una immediata fucilazione, dopo, i due prodi furon rispettati.

E, "alla fine del quinto giorno, - riferisce Paolucci - mentre me ne sto affacciato al finestrino della mia cabina, vedo la *Saint Bon* che entra nel porto di Pola. Mi sembra di sognare. Scappo in coperta. Trovo un megafono: grido, folle di gioia, grido alla vecchia nave della Patria: "Ammiraglio di Saint Bon, viva l'Italia!".

E un uomo che sta su la plancia, si toglie il berretto, lo agita in aria, risponde: "Viva l'Italia!".

E' l'ammiraglio Cagni.

E' il Corpo d'Occupazione.

La sera del cinque, liberati, andiamo a bordo della *Saint Bon*, dove l'ammiraglio Cagni ci aspetta sul barcarizzo insieme con tutti gli altri ufficiali.

L'equipaggio e gli uomini del Corpo d'Occupazione sono su le batterie, su la coperta, su le coffe, aggrappati alle ciminiere.

L'Ammiraglio ci abbraccia. Un "urrah" formidabile ci saluta".

L'Armistizio ormai era stato firmato. Già le parole fatidiche del Bollettino della Vittoria avevan corso dalle Alpi alle Madonie il suolo benedetto della Patria: "La guerra contro l'Austria-Ungheria è vinta. L'esercito austro- ungarico è annientato. I resti di quello che fu uno dei più potenti eserciti del mondo, risalgono in disordine e senza speranza le valli" . . .

Su la torre di San Giusto e sul Castello del Buon Consiglio - Trieste e Trento - sventolava già il Tricolore italiano. E la vittoria radiosa poté gemmare di una fronda di più - magnifica - gli allori della sua corona: l'inverosimile impresa di Pola!

LA MADONNA DI MESSINA

Sul numero di Marzo 1934 della rivista "La Vela e il Motore" (Raccolta del CSTN) l'accorto cronista Ignazio Simone Fava riporta la notizia apparsa sul settimanale francese "Le Yacht" circa la "presunta" cerimonia per l'inaugurazione della statua della Madonna posta all'ingresso del porto di Messina, ancora oggi simbolo della Città che domina l'omonimo stretto. La storia che ricostruiamo è particolarmente significativa perché pochi, cittadini messinesi compresi, pur essendo devotissimi a quella Statua, non conoscono i particolari che abbiamo scoperto e raccolto per il NOTIARIO. (La Redazione)

LA STORIA DELLA STATUA DELLA MADONNA CHE PROTEGGE IL PORTO E LA CITTÀ DI MESSINA

GLI OCCHI DELLA VERGINE

(di Ignazio Simone Fava su "La Vela e il Motore" marzo 1934)

Il nostro I. S. Fava ci segnala il seguente gentile stelloncino che col titolo sopra riportato appariva a firma di Georges Mouly nel settimanale francese "Le Yacht".

Non sappiamo se le cose si svolgeranno precisamente come è detto dal signor Mouly e saremmo lieti se qualche nostro buon lettore messinese volesse scrivercene e farci avere una fotografia dei lavori in corso.

"Cariddi e Scilla" questi due scogli situati nel Siculum fretum o stretto di Messina, godevano presso gli antichi di una così dolorosa riputazione che i loro nomi, divenuti così proverbiali, hanno sopravvissuto alla leggenda. L'avventura delle due donne siciliane trasformate per motivi diversi in gorgo e in roccia, sapeva di mitologia. La tradizione vuole che questo stesso stretto di Messina sia stato introdotto nella storia delle prime età cristiane. La Vergine, in effetto, avrebbe indirizzato la parola a un abitante della città per dirgli: "Io ti benedico, te e la tua città".

"E' questa la frase che Mussolini, ansioso di esaltare tutto quanto interessa per il prestigio dell'Italia nuova, fa scolpire in lettere enormi alla base del faro monumentale che strapiomberà la baia di Messina. Questo faro sarà sormontato da una statua della Madonna gli occhi della quale proietteranno il chiarore nella baia.

"In tal modo si perpetua il culto della Vergine sempre in onore tra i marinai. E' nell'isolamento davanti alle forze e i pericoli della natura che l'uomo prova più imperiosamente la necessità di credere.

"Nel caso della Madonna di Messina, l'inaugurazione del faro avrà luogo con una grande cerimonia presieduta dal Duce in persona. Si farà appello alla scienza per aumentare lo splendore. Il celebre scienziato italiano Guglielmo Marconi si recherà a Gerusalemme e sarà dalla tomba di Cristo che con onde ultra-corte egli accenderà gli occhi della Vergine. "Chi rifiuterà ancora di credere al miracolo?"



STELE DELLA MADONNA DELLA LETTERA (da Wikipedia L'Enciclopedia libera)

La stele fu innalzata per volontà dell'arcivescovo Angelo Paino. La struttura occupa l'estrema punta della lingua phari o falce dell'ansa portuale già costituente l'ultimo baluardo del sistema di fortificazioni realizzato nel 1546 dall'imperatore Carlo V ove già è documentata una primitiva Torre di Sant'Anna.

L'opera progettata e realizzata da Francesco Barbaro, ospita sull'estremità superiore la statua modellata dallo scultore Tore Edmondo Calabrò. Il monumento fu consacrato e inaugurato dall'arcivescovo il 12 agosto 1934, nello stesso pomeriggio, attraverso uno speciale impianto radio ad onde ultracorte, messo a punto da Guglielmo Marconi, fu benedetto ed illuminato da Papa Pio XI in collegamento da Castelgandolfo.

La cronaca dell'eccezionale avvenimento è descritta dal The Times di Londra nel numero del 12 settembre 1934.

L'alta stele di sezione ottagonale, rastremata verso l'alto con il basamento a campana, raggiunge allo stellario posto in capo alla Vergine Maria, un'altezza di circa 60 m dal pelo dell'acqua. La sommità foggiate a capitello ospita un piccolo basamento marmoreo sul quale poggia un globo di 2,60 m di diametro; con esso forma un tutt'uno, la statua della Madonna della Lettera riprodotta in bronzo dorato, alta 7 m. La Beata Vergine è raffigurata nell'atto di benedire con la mano destra e nella mano sinistra regge la lettera consegnata all'Ambasceria Messinese. Sulla parete circolare esterna del bastione a caratteri cubitali è riprodotto in lingua latina il testo del saluto rivolto dalla Vergine agli Ambasciatori e alla città tutta: «**VOS ET IPSAM CIVITATEM BENEDICIMUS**».

Una copia, riproduzione fedele in scala, realizzata in cristallo, fu regalata al Papa subito dopo la sua inaugurazione. Il successore Papa Pio XII la restituì alla città, che la custodisce presso la biblioteca Painiana del Seminario arcivescovile «San Pio X» di Giostra.

Danneggiata durante i bombardamenti della seconda guerra mondiale, la stele fu prontamente restaurata. Papa Pio XII con lo stesso sistema via etere, il 14 agosto 1947, solennizzò la conclusione dei lavori di riparazione con una identica cerimonia d'inaugurazione.

Il 16 settembre 1954, 20 anni e 4 giorni dopo, la statua fu incoronata dall'arcivescovo di Palermo Cardinale Ernesto Ruffini nella ricorrenza del 383° anniversario della partenza dal porto di Messina, della flotta cristiana comandata da don Giovanni d'Austria, approntata per annientare la flotta ottomana di Ucciali nella battaglia di Lepanto.

Gli interventi di restauro del 1998, in previsione del Giubileo del 2000, hanno contemplato il ripristino dell'intonaco del bastione "Sant'Anna", il recupero dell'iscrizione latina, l'installazione di un moderno e potente impianto d'illuminazione sui bordi del capitello, la realizzazione di una robustissima corona circolare di massi frangiflutti onde prevenire la pericolosa erosione provocata dal moto ondoso alla base del bastione, l'integrazione della preziosa doratura delle superfici metalliche, il consolidamento dell'armatura interna, il corretto funzionamento dell'aureola -stellario.

Studi in corso prevedono la progettazione e la realizzazione negli interni del bastione di Sant'Anna di un grande museo dedicato al mare e alla navigazione sullo Stretto (qualcuno ne sa qualcosa?).



LEGGENDE DEL MARE

Decio Lucano, fiumano di nascita, dopo gli studi nautici, ed aver navigato su navi mercantili abbandona per il giornalismo e l'insegnamento di materie professionali marittime. Esperto di shipping, autore di diverse pubblicazioni, fondatore e direttore di importanti riviste del settore, insignito di premi e benemerenze pubbliche. È stato, tra l'altro, molto amico del noto scrittore Vittorio G. Rossi del quale ha pubblicato un magnifico ricordo che grazie alla sua autorizzazione di seguito pubblichiamo.

VITTORIO G. ROSSI: ... l'autentica letteratura di mare DECIO LUCANOLEO

Al suo tavolino del Bar Vittoria a Santa, una mattina di agosto, anni sessanta, Vittorio G. Rossi, disse improvvisamente come a volersi liberare di qualcosa, e addocchiando il via vai di gente, auto e motorini: “Sai, Decio, bastano due pullman per tutta l'umanità...”

E fece un ghigno sornione e rassegnato. Chi sa che cosa lo aveva turbato per fare un'affermazione così pessimistica. Eppure lui amava la gente. Il tavolino del bar sembrava uno spartitraffico di odori, rumori e cicalecci nella Santa in piena stagione estiva. Era una delle sue postazioni per ispirarsi e scriveva su un quaderno a quadretti con la matita da falegname. A casa nel pomeriggio rielaborava gli appunti che sarebbero diventati materia per i suoi libri.

Quando andavo a trovarlo a Santa mi accoglieva con palpabile gioia e mi rimproverava di non venire più spesso.

Allora Vittorio G. Rossi, anche se critici e politici facevano finta di ignorarlo, era in grande auge. I suoi reportage sul Corriere della Sera e poi su Epoca e i suoi libri erano letteralmente divorati dalla gente, ed erano tradotti in tutte le lingue.

Abitava d'inverno, quando non era in giro per il mondo, a Roma e non frequentava i politici, che in una trasmissione televisiva definì “molluschi”, né i critici, perché diceva che il suo rapporto era diretto con la gente. Faceva eccezione per Giuseppe Saragat, che, da Presidente della Repubblica lo chiamava spesso al Quirinale per stare in sua compagnia.

Mi raccontò che una sera gli telefonò e lo invitò al colle; lui rispose “Presidente, sono vestito da ladro”, “non importa la mando a prendere”.



Il Presidente della Repubblica, Giuseppe Saragat, con Vittorio G. Rossi.

In uno degli incontri al bar di Santa mi rivelò che il suo stile inimitabile (a parte la calligrafia dannunziana) lo aveva imparato facendo infiniti esercizi di sintesi degli scrittori del 500 e seicento.

Cercava in una riga di riassumere decine di righe e di concetti.

Pochi si ricordano che dopo l'istituto Nautico aveva fatto la carriera nella Guardia di Finanza diventando nel 1926 il primo comandante della Scuola Nautica di Pola.

Nessuno in Italia ha mai più scritto come Vittorio G. Rossi.

Gli scrittori italiani (tranne le eccezioni rare e uniche) sono noiosi e provinciali; molti s'inventarono scrittori di

mare senza mai aver vissuto il mare. “Prima provare e poi scrivere”, diceva Vittorio G. Rossi.

A ottant'anni, il 4 gennaio 1978, al Policlinico Gemelli di Roma, il suo cuore, dalla fatica di girare il mondo e rischiare per scrivere, si era spento. Solo un mese prima mi scrisse una lettera da Roma, ve la propongo di seguito.

Sulla sua semplice tomba nel cimitero di Santa c'è scritto: “Poca terra molto mondo”.



Nel 1977 proposi a Vittorio G. Rossi di presiedere la giuria di un premio letterario riservato alla gente di mare e feci leva sulla sua riluttanza ricordandogli che lui stesso aveva detto che “nessuno può scrivere di mare se non c’è stato dentro, se il mare non è stato la parte preponderante della sua vita”.

Si convinse affermando che “questo concorso assumerebbe una grande importanza se da esso uscisse fuori un marinaio che diventasse uno scrittore di mare di successo; sarebbe un passo avanti per l’Italia”.

Il 28 giugno dello stesso anno nella sede della Terrazza Martini nel grattacielo di Piazza Dante a Genova ebbe luogo la cerimonia di premiazione dei migliori concorrenti al Primo Premio Nazionale di Poesia e Narrativa sul tema “Il mare” riservato alla gente di mare.

La giuria del Premio era composta da Vittorio G. Rossi, presidente, il professor Piero Raimondi, critico letterario, il dottor Nelio Ferrando scrittore e giornalista e dal sottoscritto, che rappresentava il Club dei Capitani di Mare organizzatore del concorso e presieduto dal Comandante Giovanni Raimondi.

Più di cento naviganti in servizio attivo e in pensione avevano mandato scritti e poesie segno della forte motivazione che Vittorio G. Rossi aveva voluto dare al concorso. Stimolare la nascita di uno “scrittore che parlasse di mare con un linguaggio autentico e non da garage”.

Vittorio G. Rossi confidò: “Un noto editore italiano a conoscenza dell’iniziativa del Club dei Capitani di Mare ha tentato di promuovere un concorso sul mare riservato ai letterati italiani ed aveva chiesto a me di presiederlo, cercando tutti gli appoggi e le lusinghe perché io accettassi, ma ho rifiutato perché i letterati italiani conoscono la barca come un prosciutto e non possono fare dell’autentica letteratura di mare”.

Si dice che Ernest Hemingway si sia ispirato al suo libro “Pelle d’uomo” (vita vissuta su una barca da pesca nei banchi di Terranova) per il suo “Il vecchio e il mare”.

Nel febbraio del 1987 con il contributo della Cassa di Risparmio di Genova e Imperia diedi alle stampe in collaborazione con il giornalista Ferruccio Repetti il volume “Il mare e l’uomo - Lettere ai marinai di Vittorio G. Rossi”.

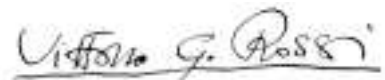
Le lettere le aveva scritte a me ma erano indirizzate ai naviganti. Era un tacito accordo tra me e lui. Anni sessanta, primi anni settanta.

Ho voluto stralciare dal libro tre lettere particolarmente significative dello stile e del carattere dell’uomo.

LE FILOSOFIE NON PORTANO PESI

L’uomo che cominciò a inventare le macchine, cominciò a liberare gli schiavi dall’antica schiavitù; non furono le filosofie a liberarli; le filosofie non portano pesi, non spaccano pietre, non segano legnami. Dalla testa di Giove era uscita la dea Athena; essa era piena di ingegni. Ma dalla testa dell’uomo sono uscite ed escono senza tregua macchine meravigliose; esse fanno cose che l’uomo ordinario non può fare né con le sue mani né con la sua testa. Alle mani dell’uomo sono rimaste le cose più semplici e umili. Ma nella vita non c’è niente gratis; le macchine si stanno mangiando l’uomo; gli stanno mangiando le braccia e le gambe; ora gli stanno mangiando anche la testa. Nella schiavitù antica, lo schiavo doveva dare le sue braccia; ma la testa no. E la testa dell’uomo è meravigliosissima; più della testa della dea Athena, dea delle teste.

Voi, cari Amici di coperta e di macchina siete più esposti di tutti, perché a bordo le macchine e strumenti hanno quasi abolito l’uomo. Solo il mare vi può salvare; restate uomini di mare, perché il mare esalta e rafforza l’uomo, non lo umilia. E io ve ne faccio l’augurio con tutta l’anima. (*firmato*)



I PARLATORI DI MESTIERE CHE STANNO A TERRA

L’animale è; l’uomo si fa. L’animale nasce completo; l’uomo no; l’uomo si fa di ora in ora, di giorno in giorno; comincia da quando nasce, finisce quando muore. L’animale non ha antenati; l’uomo sì; se l’uomo rompe il contatto con gli antenati, perde la sua qualità d’uomo. Il giovane che presume di sapere tutto, e potere comandare se stesso, è uno stupido.

Il mondo moderno lo hanno fatto pochi uomini, si possono contare con le mani; e nessun uomo è uguale a un altro uomo; solo due stupidi sono eguali tra loro; ma un uomo intelligente è diverso da uno stupido, e un uomo che lavora è diverso da un fannullone. E non basta avere in tasca la tessera di un partito o di un sindacato, per essere un uomo.

Quando si fanno le regole dove la scelta degli uomini è abolita, e un uomo ne vale un altro, si fanno regole che sono buone solo per gli stupidi.

Questo è il tempo della scienza sperimentale; e quando si vuole regolare la vita dell'uomo secondo le vanesie dialettiche, si torna al medio evo; quello è stato il tempo delle dialettiche, però allora le facevano i più grandi uomini della razza bianca; adesso sono uomini di altra qualità a farle.

Un grande fisico, ed era Oppenheimer, ha detto che “nonostante tutte le sue rivoluzioni, la scienza è conservatrice”. La scienza è conservatrice, perché non si può salire una scala, se si tagliano i vecchi gradini della scala; e la scienza non è fatta per gli stupidi. La marina moderna non l'hanno fatta i parlatori di mestiere; l'hanno fatta la scienza e la tecnica; e il coraggio, la costanza, lo spirito di sacrificio di quelli che sono andati per mare quando non c'era la marina moderna. Non basta mettere macchine e strumenti nuovi a bordo, per fare cambiare i rapporti umani a bordo. L'uomo è più complesso di qualsiasi macchina; i rapporti umani non sono regolabili con le equazioni differenziali o, peggio ancora, con le regole fatte dai parlatori di mestiere.

Nelson vinceva le battaglie perché era un genio, ma anche sapeva comandare gli uomini; gli uomini erano contenti di battersi per lui. Questo non succedeva con altri ammiragli; eppure le navi erano le stesse. Le battaglie, neanche quelle della pace, non si vincono coi parlatori di mestiere che stanno a terra, e parlano. Le regole che vogliono regolare tutti i gesti dell'uomo, se un uomo deve portare un peso di tre chili, non uno di cinque, sono regole fatte da cervelli infantili.

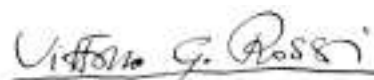
L'uomo non è fatto dalle organizzazioni; ci sono uomini di prima qualità, e sono fuori di tutte le organizzazioni. L'uomo di mare è ancora uno degli uomini più seri e puliti e completi che ci siano oggi in questo mondo infantile; e il fatto che quelli di terra sono meglio organizzati di quelli di mare, non significa affatto che quelli di mare sono inferiori a quelli di terra. Fa piacere che ci siano ancora uomini che adoperano la propria testa, e quegli uomini siano in mare.

Trasferire l'autorità da chi è capo a bordo, e vive la stessa vita, corre gli stessi rischi, trasferirla a uno che sta a terra, e non è altro che un parlatore di mestiere, è ridicolo, e umiliante per l'uomo che deve obbedire. E questo guasta e corrompe tutta la vita di bordo. E se alla vita, sia in mare sia in terra, si toglie il senso del “sacrificio necessario”, si toglie all'uomo la qualità d'uomo; se ne fa un cane di lusso. E un uomo è sempre qualcosa di più di un cane di lusso. E i giovani di oggi, incerti tra l'essere uomo o donna, sono già un esperimento visibile di quello che produce nella natura umana un'educazione rammollita fatta da rammolliti, cioè da gente che alla civiltà umana non ha dato e non dà altro che stolidi chiacchiere.

E gli studi nautici si fanno come si fanno in Inghilterra, dove chi vuole fare quella carriera, studia e naviga, alternamente, e impara il mestiere coi libri e col mare; oppure non so che vantaggi potrà avere la marina mercantile da riforme di altra specie salvo che non si voglia mettere in testa a quelli che escono dagli istituti nautici, che sanno già tutto, e sono più bravi del loro comandante o direttore di macchina. Da noi gli istituti nautici sono scuole che servono a vari usi; ragazzi pieni di sogni vanno al nautico, poi fanno la prima prova in mare, e scappano a terra, e sono i più; ma la rete prende i suoi, e li tira a bordo. Se in un Paese come il nostro, dove il mare come vita non come passatempo estivo, non ha nessuna importanza nello spirito della gente, si mettono gli studi nautici a servizio obbligatorio della marina mercantile, non so quanti ragazzi faranno la prova dell'istituto nautico.

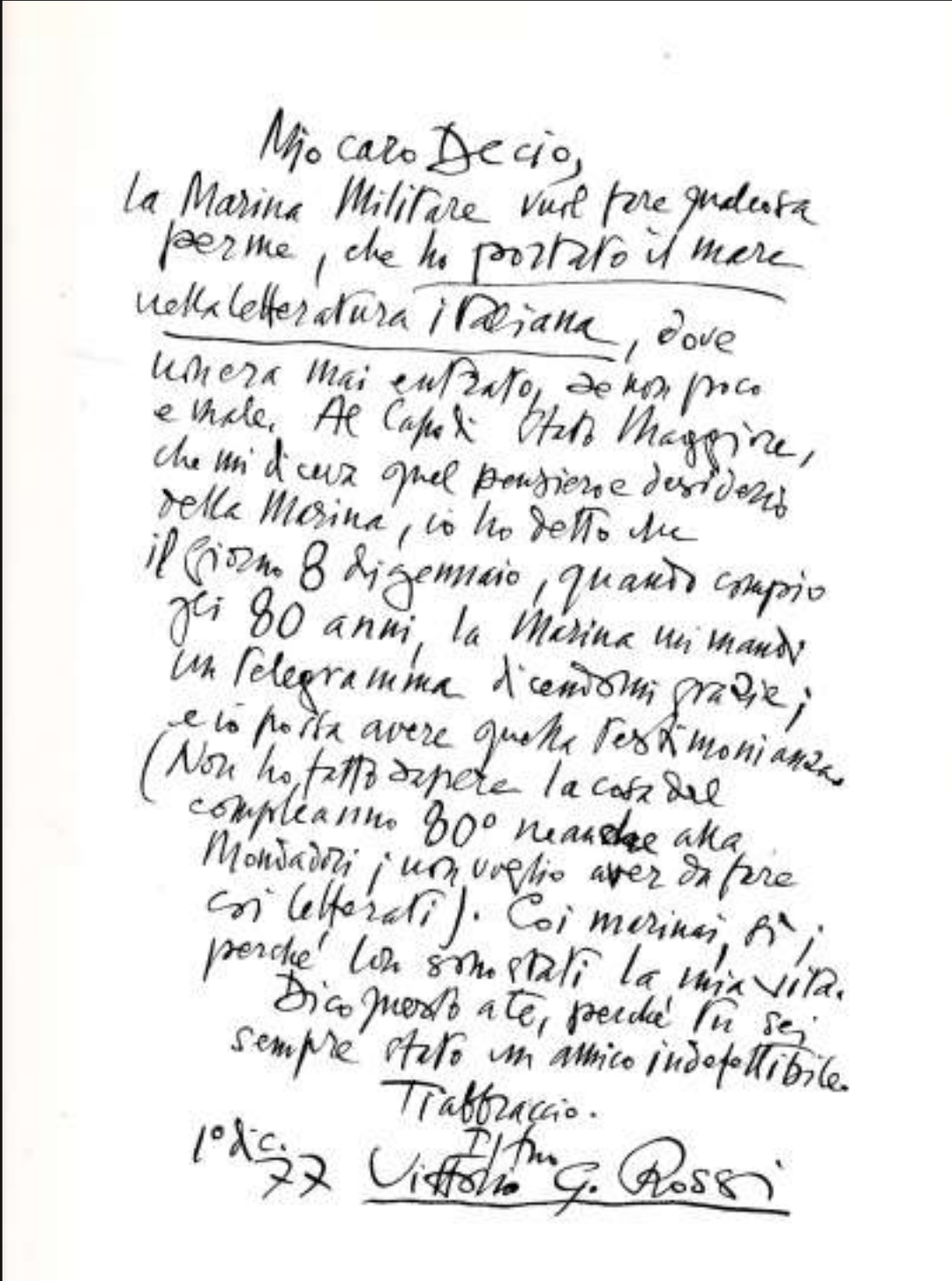
Tra poco ai nostri architetti nuovi nessuno farà costruire neanche un canile; così sarà per i nostri ingegneri nuovi, e per i medici bisognerà contare sulla misericordia di Dio, salvo che uno non voglia farsi curare una polmonite con la lettura di pensieri politici. Ma la marina mercantile lavora in competizione con le altre marine mercantili.

Il buon funzionamento della vita di bordo, cioè la buona qualità del servizio su una nave, sia una nave da carico o, ancora di più, una nave passeggeri, dipende dalla disciplina e dalla buona educazione. Una marina dove alla disciplina e buona educazione si sostituisce l'arbitrio e il dissenso, quella certamente è una marina che farà una brutta fine. E se noi italiani perdiamo la voglia di lavorare, non perderemo soltanto la marina mercantile. *(firmato)*



MIO CARO DECIO

(la terza lettera riportata da Decio Lucano è una lettera scritta di suo pugno da Vittoria G. Rossi con la sua personalissima grafia di stile d'annunziano. La riportiamo in originale e convertita in testo)



Mio caro Decio,
La Marina Militare vuol fare qualcosa
per me, che ho portato il mare
nella letteratura italiana, dove
non era mai entrato, se non poco
e male. Al Capo di Stato Maggiore,
che mi diceva quel pensiero e desiderio
della Marina, io ho detto che
il giorno 8 di gennaio, quando compio
gli 80 anni, la Marina mi mandi
un telegramma dicendomi grazie;
e io possa avere quella testimonianza.
(Non ho fatto sapere la cosa del
compleanno 80° neanche alla
Mondadori; non voglio aver da fare
coi letterati). Coi marinai sì;
perché loro sono stati la mia vita.
Dico questo a te, perché tu sei
sempre stato un amico indefettibile.
Ti abbraccio.
1° dic. 77
Vittoria G. Rossi

(Mio caro Decio, la Marina Milita vuol fare qualcosa per me, che ho portato il mare nella letteratura italiana, dove non era mai entrato, se non poco e male. Al Capo di Stato Maggiore*, che mi diceva quel pensiero e desiderio della Marina, io ho detto che il giorno 8 di gennaio, quando compio gli 80 anni, la Marina mi mandi un telegramma dicendomi grazie; e io possa avere quella testimonianza. (Non ho fatto sapere la cosa del compleanno 80° neanche alla Mondadori; non voglio aver da fare coi letterati). Coi marinai sì perché loro sono stati la mia vita.

Dico questo a te, perché tu sei sempre stato un amico indefettibile.

Ti abbraccio. Il tuo Vittoria G. Rossi

1° dic.77

(*NdR: il Capo di S.M. della Marina dal 1° agosto 1977 al 31 gennaio 1980 è stato l'Ammiraglio Giovanni Torrisi).

STORIE DI NAVI

Il nostro affezionato collaboratore Franco Maria Puddu, prolifico ricercatore e “cacciatore” di storie inerenti la marineria in ogni sua caratterizzazione, ricostruisce per il Notiziario la vita straordinaria, avventurosa e longeva di una nave corazzata che merita di essere ricordata dopo oltre ottanta anni di servizio a cavallo di due secoli (1869/1955) sotto due bandiere e vari cambi di nomi e di destinazioni.



LA CORAZZATA DI CAPO SODDU

Non tutte le navi nascono a eguale sorte; alcune sono destinate agli onori della gloria, altre a una carriera lunga ma più tranquilla per una nave da guerra. Questa è la storia di una corazzata progettata per essere una nave d'avanguardia nella Marina dell'Impero Austroungarico, che terminò la sua vita operativa nella Regia Marina come “albergo”. Amato dai suoi “inquilini”

di FRANCO MARIA PUDDU



Il Kasamatasschiff (letteralmente “nave casamatta”) della KUK Marine Erzherzog Friedrich con velatura completa dopo il varo, in una cartolina di propaganda del 1872.

Mio padre nel 1934 decise che per lui era arrivato il momento di vedere il mondo e si arruolò in Marina. Venne destinato alle Scuole CREMM (allora c'era Sua Maestà) di Pola, al corso infermieri e là gettò le basi della futura carriera. Molti anni e tre guerre dopo, babbo non sarà mai propenso a parlare di questi periodi a parte alcuni momenti particolari, una cosa ogni tanto emergeva con nostalgia dai suoi ricordi: la permanenza a Pola, la bella città dalmata, oggi croata.

Oggi la Scuole della Marina sono diventate una specie di college; quando ebbi modi di conoscerle alla fine degli Anni 60 erano decisamente molto spartane, e nel 1935

quando passò attraverso loro mio padre non dovevano certo essere meglio, anzi.

Babbo parlava spesso di Capo Soddu, il suo sottufficiale inquadratore, anziano maresciallo che a suo tempo era stato Capo Cannone non so su quale nave, del suo piccolo una specie di leggenda ringhiosa, come si conveniva al suo ruolo. Capo Soddu aveva preso a benvolere babbo, sardo come lui, a suo modo. Chissà, forse lo puniva senza urlare, il che era già molto; spesso spronava i suoi allievi ricordando loro che dovevano essere felici di essere trattati come erano. Ad esempio adesso avevano l'acqua calda: quando era allievo lui, la mattina c'era la corsa per lavarsi fra i primi nelle tinozze, per non dover adoperare l'acqua che aveva già lavato gli altri, ma quando era inverno invece era meglio non essere primi per non dover rompere il ghiaccio...e così via.

Da Hampton Roads a Pola

A volte parlava anche delle navi sulle quali era stato imbarcato, ai primi del 900, e qualche volta accennava a una corazzata austriaca che adesso era a Taranto. La parola di un Capo Cannone in Marina non è legge: è Verbo, e nessuno si sarebbe mai sognato di dire che questa nave non esisteva, l'aveva detto Capo Soddu e tanto bastava. Ma fecero bene a crederci, perché era vero.

Sicuramente non lo sapeva neanche lui, ma tutto era cominciato nel 1869, forse prima che fosse nato quando, tre anni dopo la battaglia di Lissa, la Kaiserlich und Königliche Kriegsmarine, la regia e imperiale Marina austriaca decideva di potenziare le sue capacità costruendo una nuova classe di due unità corazzate sulla falsariga di quelle che, durante la Guerra Civile americana avevano fatto parlare molto di loro, anche se con

risultati non sempre lusinghieri. In realtà non erano vere e proprie corazzate, ma imbarcazioni realizzate quasi artigianalmente e senza una precisa fisionomia che oltretutto erano impiegate principalmente nei grandi fiumi americani e nei loro estuari.



Lo Erzherzog Friedrich, progettato dall'ingegner Josef von Romako, derivava da una unità costruita durante la Guerra Civile americana dalla Marina confederata. Nell'immagine pittorica lo scontro di Hampton Roads che vide contrapposte le prime due ironclad della storia: l'unionista Monitor (in primo piano) e la confederata Merrimac.

La Marina confederata aveva optato per il *Merrimac*, una casamatta corazzata di progetto locale su uno scafo di legno dotato di macchine a vapore che era appartenuto a una nave unionista abbandonata e bruciata. Gli unionisti invece avevano preferito il Monitor di John Ericsson, un ingegnere svedese geniale e pazzoide: un natante corazzato con un bordo libero di poco superiore al metro, dal cui ponte spuntava solo la torre dei cannoni. Le due navi si erano affrontate ad Hampton Roads, in Virginia vicino all'Oceano Atlantico. Qui per alcune ore si erano cannoneggiate a bruciapelo senza che nessuna riuscisse a prevalere, anzi quasi senza danneggiarsi. Ma il *Monitor*, che aveva la struttura di una zattera, pochi mesi dopo uscì in mare, lo trovò mosso e affondò. Per questo la KuK Marine optò per la soluzione confederata: un solido scafo tradizionale sovrastato da una struttura monoguscio interamente metallica con, a prora, un robusto sperone, come allora ancora si usava. Per questa sua struttura la nave, che l'Italia definirà cannoniera corazzata, dagli austriaci era chiamata *Kasamattashiff*, mentre per gli almanacchi britannici era una ironclad, sia come il *Monitor* che il Merrimac.

Il progetto di herr von Romako

Così nel 1869, sugli scali del Cantiere Navale Adriatico San Marco di Trieste, venne impostata la prima unità della classe (la seconda, il *Custoza*, seguirà di lì a poco) progettata da Josef von Romako, un ingegnere navale austriaco che realizzerà le migliori unità della KuK Marine. La nave, completata nel 1872 ed in servizio nel 1874, venne battezzata *Erzherog Albrecht*, Granduca Alberto.

Lo scafo, lungo 87 metri al galleggiamento, largo 17, con 7,5 metri di immersione, contrariamente al normale era più lungo fra i due dritti che fra i limiti estremi del ponte. La propulsione era mista, con una motrice a vapore e tre alberi con velatura quadra, quasi subito ridotta. L'apparato motore invece era una motrice a triplice espansione con due cilindri orizzontali realizzata dallo Stabilimento Tecnico Triestino, con 6 caldaie a carbone su un'elica a due pale, che consentiva di toccare i 13 nodi.

La corazzatura era a sandwich, con uno strato di legno di tek spesso 203 mm appoggiato allo scafo e poi



Lo Erzherzog Friedrich dopo i grandi lavori del 1880, come mostra la velatura che appare ridotta rispetto a quella mostrata dopo il varo.

ricoperto da 203 mm di piastre di ferro, mentre l'armamento, che subirà numerose variazioni sino ad essere eliminato, all'entrata in servizio comprendeva 16 cannoni (8 Krupp a canna rigata e 8 a canna liscia) da 240

mm in batteria e 8 (6 da 90 mm e 2 da 70) sul ponte. Con un dislocamento a pieno carico di 6.600 t lo *Erzherzog Ferdinand* aveva un equipaggio di circa 500 uomini.

Per essere una unità non particolarmente grande e apparentemente destinata ad operare in Adriatico ebbe una vita operativa abbastanza notevole, con crociere sulle rotte del Medio Oriente e anche una operazione di polizia coloniale nel 1881 quando venne temporaneamente distaccata a Goletta (oggi La Galite) per controllare i

disordini causati dall'occupazione francese della Tunisia. L'anno precedente era andata ai grandi lavori per ridurre ulteriormente la velatura a un albero a vele quadre e due con gabbia e randa. Ma la cosa importante fu, nella stessa occasione, l'installazione dell'impianto elettrico di bordo con relativo generatore di corrente. Nel gennaio 1882 protesse uno sbarco di truppe sul territorio albanese e pochi mesi dopo presenziò la grande Fiera Campionaria dell'Impero Austroungarico a Trieste. Nel 1885 ricevette un impianto lanciasiluri, l'anno dopo le vennero sostituite le artiglierie con altre più moderne e a tiro rapido e nel 1892 lo scafo venne



Il Feuerspeier, oramai non più Erzherzog Friedrich, dopo il 1908 trasformato in nave alloggio per gli allievi della Scuola di Artiglieria di Pola; l'alberatura ha lasciato posto a una utilizzabile per le segnalazioni ottiche mentre le macchine sono state rimosse, data la sparizione del fumaiolo, rimosso per lasciare posto ai servizi ausiliari.

Lo *Erzherzog Albrecht*, simpatico scatolone di latta, resistette poco più di un anno, poi venne dismesso e, ribattezzato *Feuerspeier* (sputafuoco) e trasformato in alloggio per gli allievi della Scuola di Artiglieria di Pola. Incarico che mantenne fino al 1916 quando, scoppiata la Grande Guerra, venne disarmato e trasformato in nave caserma per gli equipaggi degli *U-boote* tedeschi che erano inviati dalla Germania ad operare nel Mediterraneo dalle basi austriache. Ma sappiamo come finì la guerra e il *Feuerspeier*, ceduto all'Italia come preda bellica, venne incamerato dalla Regia Marina che lo rimorchiò in Arsenal e a Taranto dove, con un'aggiustatina, continuò la sua carriera ma con il nome di Regia Nave *Buttafuoco*, forse in onore dell'ottimo

e omonimo vino rosso dell'Oltrepò pavese, altrimenti non si spiega il perché di questa trasformazione dal quasi omonimo *Sputafuoco*. Ma noi italiani siamo campioni in queste astruserie: basti pensare all'attuale nostra portaerei che è stata battezzata *Cavour*, quasi fosse un omaggio all'omonimo paesino piemontese e non allo statista Camillo Benso conte di Cavour, al quale era già stata dedicata con il nome di Conte di Cavour, una corazzata che prese parte al primo e al secondo conflitto mondiale. Evidentemente siamo fatti così.



Il Buttafuoco ripositionato a Taranto dopo i lavori di sistemazione a nave alloggio per gli equipaggi del GrupSom 4, immagine probabilmente del 1940.

quella doveva per forza apparire una sistemazione paradisiaca. Comunque, una costante nella vita della vecchia cannoniera, anche questa guerra doveva finire e, se alla Regia Marina l'averla conclusa a fianco agli Alleati le consentirà di non farsi definire sconfitta, per il *Buttafuoco* la sorte non fu così benigna. Certo, era vecchio ma come caserma galleggiante avrebbe potuto sopravvivere qualche tempo ancora, ma oramai le navi erano poche, il personale ancora meno e soprattutto i sommergibili adesso erano proibiti all'Italia dalle condizioni imposte dagli Alleati al Paese che era stato inizialmente nemico e adesso cobelligerante (salveremo *Vortice* e *Giada* in maniera clandestina, ma questa è un'altra storia).

Così mentre alcune navi, che pure avevano combattuto con onore, vennero cedute come

preda bellica ad alcune Marine alleate, e molte altre delle poche sopravvissute al conflitto venivano radiate e demolite, il vecchio e, a suo modo, glorioso *Erzherzog Albrecht*, *Feuerspeier*, *Buttafuoco* veniva radiato dal naviglio navigante (anche se non aveva più navigato dalla Grande Guerra) e demolito nel 1955. Aveva servito onestamente sotto due bandiere per 81 anni e, anche se non se ne parla mai, tanti sommergibilisti lo hanno ringraziato per l'asilo che ha concesso loro tra una crociera e l'altra.

Da Sputafuoco a Buttafuoco

Il Buttafuoco, dunque, ricevette il nominativo di GM 64 e, ancora una volta rassettato, divenne caserma per gli equipaggi di *GrupSom 4*, il Quarto Gruppo Sommergibili, che nelle pause tra le crociere di guerra ritrovavano, nei suoi spaziosi locali e nelle sue comode sistemazioni, quella distensione che non può dare certo un angusto sommergibile, specie quelli di anni nei quali la "branda calda" era prevista sin dal progetto. Ho comunque saputo dalla voce di chi ebbe occasione di esservi acquartierato, che quello sul *Buttafuoco* era un imbarco decisamente appetibile. Anche se forse a chi vi si andava a riposare dopo un paio di mesi di navigazione di guerra su un battello,



Una interessante immagine del marzo 1941: i sommergibili Giovanni da Procida (in primo piano) e Ciro Menotti ormeggiato al suo fianco. Dietro al Menotti è visibile il GM 64 Buttafuoco.

QUANDO MARIVELA SFORNAVA CAMPIONI TRA GLI UFFICIALI

PAOLO RASTRELLI

Sin dalla sua fondazione (1998) il CSTN è impegnato a scoprire, raccogliere, mettere in luce e ricordare la gloriosa presenza della Marina nello sport velico nazionale ed internazionale.

Ci sono stati anni, agli albori della vela d'altura agonistica, in cui i nostri Ufficiali erano ricercatissimi a bordo delle imbarcazioni più impegnate in regate nazionali ed internazionali, oltre che come valenti timonieri e componenti degli equipaggi, soprattutto, come navigatori grazie alle nozioni acquisite durante la formazione in Accademia che prevedeva all'epoca, tra l'altro, la Vela come sport obbligatorio per tutti gli allievi.

Memorabile l'iniziazione di Agostino Straulino, quello che sarà l'asso della vela italiana di tutti i tempi, che nel 1934 a Livorno durante il servizio militare da allievo di complemento dell'Accademia, fu comandato a partecipare ad una regata velica a bordo di uno Star, timoniere Bruno Veronesi, in seguito più noto con lo pseudonimo di Capitano Black, che cedutogli il timone per un piccolo taglio ad una mano, rivelò un talento del tutto sconosciuto. Emblematici anche gli aneddoti sugli ufficiali velici come Luigi de Manincor, Medaglia d'Oro Olimpiade 1936 a bordo dell'8 metri *Italia* e poi nel 1959 su *Mait II* alla regata del Fastnet e Mario Bini al comando di *Artica II*, . . . che alla partenza delle regate d'altura tutti seguivano perché si sapeva che . . . "le migliori rotte erano le sue".

Recentemente nel fare una ricerca e sfogliando vecchie riviste presenti nella Biblioteca del CSTN, ho trovato un vecchio articolo dal titolo:

"I CAMPIONATI 1959 DELLA MARINA MILITARE" (Vela e Motore, settembre 1959) organizzati a Napoli da Marivela. Autore dello straordinario articolo è una delle più belle firme del giornalismo velico napoletano: l'avv. Aniello Di Martino, . . . in prestito dal Foro alla stampa sportiva.

Stregato dalla lettura di una cronaca tecnica e dettagliata senza trascurare i minimi particolari, con equipaggi e personaggi citati tra cui noti campioni e amici indimenticabili, mi hanno riportato in un mondo che non c'è più.

Poi mi ha emozionato scoprire che tra i vincitori di quei campionati c'è il mio amico fraterno Francesco Maddalena nella classe Finn con il quale in seguito ho fatto per tre anni regate d'altura indimenticabili con il Meteor e con il Tequila.

A proposito dell'equipaggio Chiozzi-Angrisano, vincitori nella classe Star, mi ha incuriosito che sia definito in cronaca: ". . . il migliore di tutti e sono stati anche campioni di ardimento".

Essendo in rapporto con Giuseppe Angrisano, Ammiraglio e già Direttore dell'Istituto Idrografico M.M. e collaboratore del CSTN e godendo della sua amicizia, gli ho chiesto qualche particolare su quella vittoria di sessanta anni fa. Dal suo buen retiro di Barcellona in Spagna mi ha scritto:

"Chiozzi Millelire mi aveva chiamato per fargli da prodire nei campionati M.M. nel 1959.

Il Campionato Star doveva sperimentare il campo di regata per l'Olimpiade dell'anno successivo dove si sarebbero svolte le 5 prove di prammatica.

Nell'ultima regata ci arrivò addosso una tropea con vento piuttosto forte e pioggia.

Filammo le scotte, la barca sbandò di quasi novanta gradi, e noi due rimanemmo in piedi sulla deriva.

Fu interessante vedere il tragitto del temporale che produsse serie avarie alle barche concorrenti. Alcune infatti disalberarono. Come ben sanno i marinai napoletani, la Tropea passa abbastanza rapidamente e dopo alcuni minuti di attesa, il vento mollò, raddrizzammo la barca, e ci trovammo primi.

La somma dei punti delle cinque regate, fu tale che ci dette la vittoria.

Ma quello che ricordo molto, era l'acqua di mare tiepida e la nitida visione di via Caracciolo, Mergellina, e

via Posillipo, ripulite dalla pioggia. E alla nostra sinistra c'erano Procida, Ischia, Capri e la Penisola sorrentina.

Fu un momento di felicità ritrovarsi in mare, nel golfo di Napoli che tutti amiamo, bagnati fradici e vittoriosi. Non osai proporre al timoniere Chiozzi Millelire di andare a ormeggiarci al moletto del ristorante Giuseppone a mare.

Ci andai molti anni dopo con un funzionario dell'università navale Roberto La Rovere, provetto marinaio che aveva una barca ormeggiata a Mergellina, da cui partimmo per andare a mangiare i polipi affogati migliori del mondo”.

Pensando di fare cosa gradita ai velisti curiosi ed appassionati di storia, di seguito riportiamo la copia integrale dell'articolo citato.



I campionati 1959 della Marina Militare

I Campionati Interni della M. Militare (che dal 1950 ad oggi hanno visto varie edizioni sul mare partenopeo) si sono svolti a Napoli in due tempi. Dal 27 agosto al 30 agosto per la serie F.D. e Finn con quattro imbarcazioni ciascuno, e dal 3 al 7 settembre per le classi « Star » in numero di 10, « lightning » in numero di 5, e « 5,50 m.S.I. » in numero di 5. A questi ultimi, per essere il campionato aperto a tutte le imbarcazioni della serie battenti bandiera italiana, si univano i 9 dei « civili ».

Lo schieramento degli equipaggi, formati da Ufficiali della Squadra Navale e delle varie Sezioni di Marivela, comprendeva un complesso di timonieri e prodieri dei più bravi e molti già noti nell'agone velico anche internazionale. E ciò valga anche per gli altri equipaggi partecipanti.

Un caleidoscopio di regate che, ravvivate dalla passione e dalla sensibilità agonistica dei concorrenti, hanno di certo interessato tutti quelli che hanno avuto il privilegio di assistervi in austerità di osservazione. A questi campionati, svoltisi come quelli nazionali in clima preolimpico, è mancata la nota gaia del tifo degli spettatori. E abituati come eravamo a sostare con loro ai « passaggi » di boa per spronare i favoriti e sentirci solidali col derelitti, abbiamo sentito una profonda malinconia. E sotto questo aspetto l'arco del Golfo meraviglioso che cingeva i tre campi di regata c'è sembrato triste.

La complessa organizzazione dei campionati in loco è stata curata, con

felice realizzazione delle superiori direttive, dalla SE.VE.NA. a cui sovrintende il comandante Straulino.

E ancora una volta « Marivela » a cui presiede il Comandante Gropello, coadiuvato dal col. Arciprete, ci ha dato un saggio, attraverso l'attività sportiva dei nostri Ufficiali, del suo potenziamento per lo sport della vela.

I F. D. ed i FINN

Le prove nella serie dei F.D. e dei Finn, oltre a laureare i campioni 1959, valevano anche come prove di qualificazione per la rappresentativa militare ai campionati nazionali. Esse hanno avuto luogo dal 7 al 30 agosto e siamo dolenti di dare i soli risultati tecnici così come ci è stato dato di leggerli dalla tabella affissa nella Segreteria dei Campionati al Molosiglio poiché il divieto di accesso ai « campi » di regata, precluso altresì da una ordinanza della Capitaneria di Porto, ci ha inibito il doveroso compito di osservare da vicino le fasi delle competizioni e di stendere una qualsiasi cronaca. E vorranno scusarci il sampaticissimo maggiore Gavaldo e il suo svelto prodriere se, ai nostri lettori, ci limitiamo a dire che essi non hanno deluso l'aspettativa se sin dalla vigilia avevano il favore del pronostico e che ai « nazionali » si sono comportati da veri campioni tra campioni di maggiore esperienza agonistica.

Il giovanissimo S.T.G.M. Lio Coccioni, nei Finn, con le sue costanti prestazioni ha finito per avere ragione

del suo non meno bravo ed immediato antagonista, Spagnolo, a cui però, spesso, il vento e la barca sono stati infidi. **La classifica**

Flying Dutchman: 1. Garotta (Se. Ve. La Spezia) Gavaldin-Leuci (1-1-1-1) p. 2812; 2. Marurka (Se. Ve. Anzio) Bernotti-Cupi (3-3-2-2) p. 1698; 3. Minuetto (Se. Ve. Portoferrato) Stampa, Iia-Cotarchia (3-3-3-3) p. 804; 4. Pasquaglia (Se. Ve. Livorno) Donato-Esposito (4-4-4-4) p. 404.

Finn a sostegno le barche: Maggiore, Vespa, Bomba e Grillo.

Gli skipper: 1. Coccoloni (Se. Ve. Taranto) 1.1.1.1, p. 2812; 2. Spagnoli (Se. Ve. Livorno) 2.2.2.2, p. 1296; 3. Alfano (Se. Ve. Napoli) rit. 2.2.2, p. 1121. N.P. Fasola.

Il Campionato "junior., Lightning

Dal 3 al 7 settembre, come abbiamo detto, mentre sul campo nero e giallo avevano luogo i campionati nazionali dei F.D. e Finn, sul nero rosso era di scena quello della M. Militare per la classe Lightning. Stelle e 5,50 m.S.I.

Anche questa volta i dirigenti di « Marivela » avevano disposto, per porre in risalto l'importanza che la Marina dà allo sport della vela da parte dei giovani Ufficiali, che nella serie Lightning i timonieri fossero Ufficiali che non avevano mai partecipato a competizioni nazionali né a Campionati della M. Militare, dando luogo, così, ad un campionato « juniores ».

Anche questa volta le prove sono state movimentate e ciascun equipaggio ha combattuto e si è difeso con abilità con il proprio immediato antagonista e quasi tutti hanno avuto, come si evince dalla classifica, la soddisfazione e di provare la gioia e le amarezze di un regata. E date a volte le condizioni eccezionali di tempo con cui si sono svolti gli incontri anche loco, nella serie in cui hanno regatato, hanno appreso delle esperienze che li faranno divenire dei buoni marinai da regata.

Gli equipaggi erano formati da Ufficiali forniti dagli Stati Maggiori delle Unità della Squadra Navale e il titolo è andato al tim: S.T.V. Maddalena e ai prodiere: G. M. Mauro e Asp. Macotta con due vittorie, un 2. e 3. posto.

La classifica:

Barche a rotazione: Turbine, Strale, Aquilone, Nembro e Gioi.

Se. Ve. Marivela. Scritta la IV prova.

Classifica equipaggi: 1. Maddalena, Mauro e Macotta (2,1,3,1) p. 2422; 2. Fasola, Perasso e Pasqualini (rt,2,1,2) p. 1899; 3. Paglianti, Coopmans e Besti (1,4,2,3) p. 1820; 4. Regi, Magliano e Birolì (rt,2,1,2) p. 723; 5. Castellotti, Faltoni e Spontani (rt,np,3,np) p. 202.

Le Stelle

Nelle Stelle erano in lizza dieci imbarcazioni superleggere con equipaggi forniti dalle varie Se. Ve.

Anche qui la « rivalità » agonistica è stata quanto mai disciplinatamente leale e ha finito col mettere in luce



In piena regata BAISERA II (22) prima assoluta nel Campionato della M.M. POSELIPO III (24) vittoriosa nella quinta prova dei Campionati M.M. NILA III (17), FIAMMETTA (2920) prima fra le stelle e vincitrice della Coppa Pacifico.

le doti dei protagonisti, molti dei quali erano già noti all'agone velico partenopeo per aver partecipato a campionati nazionali della serie e a regate organizzate dai Circoli Nautici Partenopei.

E così abbiamo rivisto il « veterano » Soldani che, vittima anche lui delle avversità atmosferiche durante la quarta regata, si vedeva annullato il successo delle precedenti prove, Niccoli e Palombieri, che hanno registrato delle vittorie di giornata.

Il migliore di tutti — non meno bravi gli altri partecipanti quando hanno potuto prender parte alla competizione — è stato l'equipaggio di Polluce II, che le avversità del tempo

ha risparmiato nella catastrofica giornata della quarta prova, il quale temerariamente, con spiccata destrezza, riusciva a concludere la regata consolidando la buona posizione in classifica. E Chiozzi ed Angrisano sono stati anche campioni di ardimento.

La classifica:

1. Polluce II (Se. Ve. La Spezia) Chiozzi, Angrisano (rt,2,2,1,2) p. 3325; 2. Perseo III (Se. Ve. La Spezia) Soldani, Baroni (1,1,2,rt,np) p. 3103; 3. Ahoth (Se. Ve. Messina) Niccoli, Cardia (4,9,9,rt,1) p. 1802; 4. Merope (Se. Ve. Napoli) Palombieri, Aslam (np, 4,1,rt,np) p. 1701; 5. Andromeda (Se. Ve. Livorno) Donato, Catachio (2,5,3, rt,np) p. 1529; 6. Polluce III (Se. Ve.



Si apprestava a lasciare la banchina del Malisoglio il nuovo 5.50 della M.M. AGUSA (1-28) e TURBINE (2390) il celebre lightning della Marina Militare più volte campione d'Italia della serie.



Una visione panoramica del Moleseggi ove ha sede la Sezione Velica di Napoli della Marina Militare, con la flotta dei 550 velici a militari e le altre imbarcazioni partecipanti ai Campionati della Marina Militare disputatisi sul percorso olimpico.

Genova) Bressani, Modena (rt.3,rt.5) p. 1325; 7. Somba II (Se.Ve. Venezia) Botignelli, Molino (rt.3,rt.3) p. 1394; 8. Tesea (Se.Ve. Taranto) Prota, Angrisani (sp.7,rt.4) p. 1179; 9. Sibilla (Se.Ve. Taranto) Ortolani, Conventi (Lp.sp,np) p. 109; 10. Capella II (Se.Ve. Augusta) Ferrini, Bulgini (sp.8,rt.sp) p. 126.

I 5,50 m.s.l.

Successo di iscrizioni che non ha deluso l'aspettativa se la regata era aperta a tutte le imbarcazioni della classe battenti bandiera italiana.

Nell'ambito della preparazione olimpica durante la « Settimana » U.S.V.I. di Napoli le regate dei 5,50 m.s.l. erano preliminarmente determinanti per una eventuale indicazione di scelta dello scato da mandare ai Giochi velici

del 1960. Ma dopo i risultati conseguiti ogni cosa veniva rimandata a nuovi confronti.

E il rinvio trovava una confortevole aspettativa, sia perché nuovi scati erano in cantiere e, forse, bruciando le tappe, sarebbero stati pronti in un breve lasso di tempo, sia perché alcuni degli equipaggi che avevano regatato a Napoli, con un migliore allestimento della barca e una più accurata preparazione e allenamento, avrebbero in ulteriori prove fatto sentire meglio le proprie possibilità. E l'appuntamento per uno di questi confronti veniva fissato, appunto, per l'epoca dei Campionati della Marina che sarebbero serviti anche come primo collaudo da parte di « Marivela » dell'organizzazione a mare per le Olimpiadi.

Con Falco, Nibbio, Astore e Spuriere (che hanno fatto il loro tempo)

« Marivela » ha allineato alla partenza una barca di recentissima costruzione italiana su disegni di Oslam, Aquila, che nel debutto ha ben figurato. E le barche erano affidate ad equipaggi che nell'arte del regatare sanno il fatto loro e, specie, nella classe del timo, niere, vi figuravano nomi già noti non solo nell'agone nazionale.

Il bis di Merola

Alla svelta e regate regolari, ad eccezione della quarta prova svoltasi in piena « buriana » che, proprio sul campo rosso sfogò tutta la sua irruenza, e, altresì, regate ricche di esperienze agonistiche. E l'inizio, malgrado il cattivo tempo e la pioggia, era in bellezza se Aquila, nello sponarsi con il mare ha avuto quale padrino il comandante Stralieri e come testimoni Rolandi e Chiaiese. E Aquila nella prima prova (prova di collaudo) è stata prima e all'arrivo segnava un buon distacco sul secondo: Aquila 2.123", Cicera 2.17" e 31" e Tuina 2.1813".

Dopo la prova di collaudo, Aquila, veniva assegnata a rotazione, con Nibbio, per il campionato al Cap. di Fr.F. La Panie e al Cap. Merola. Questo coi fedelissimi pendieri (ed è circa un decennio che vanno insieme) Cap. Lo Sardo e Cap. Cannada ha bissato il successo dell'edizione del 1957, lo stesso a Napoli dove si laureava con il Cap. Lo Sardo e il Cap. Dragotti campione dei 5,50 aggiungendo il titolo ai 7 campionati italiani nella classe Lightning e al campionato europeo militare. E Merola ha regatato col suo abituale mordente fornendo dagli episodi di particolare interesse con regate impegnative (come quelle della terza e quarta prova) dove, a parte gli ingaggi con antagonisti agguerriti, egli ha dovuto destreggiarsi a volte con la inferiorità del mezzo-Nibbio, e si è rivelato timoniere dalle innumerevoli risorse quando il mezzo gli ha reso Aquila con la quale ha saputo aggiudicarsi un quinto e un terzo posto che lo hanno portato ad attribuirsi il titolo, lo ad avere in assegnazione la nuova bella barca.

Immediata antagonista militare di Merola è stato il bravo La Panie che



L'equipaggio di GAYDOTTA (Se.Ve. La Spezia) Cavallotti-Lucci vittorioso nel Campionato della Marina Militare e piazzatisi in quella nazionale.



Velaggio presso il battello del Comando per le regate del Flying Dutchman SCHIAFFO (F2) di Schiavone-Walton e SIZZARRA IV di Tubero-Scida.

anche nei 3,50 ha finito col non smentire la sua classe anche se, qualche volta, è inceppato in non buona giornata. Gli altri tre equipaggi militari hanno potuto rendere quello che le possibilità della barca hanno permesso.

«Dalgra III», la barca da battere

Con Dalgra III che, come si evince dalla classifica è ancora la barca da battere — Tuttos e Nuvola — a volte non in buona giornata — Volaira — che ha dato luogo a degli indicativi exploits — Cioeco — che coi suoi regolarsi e costanti arrivi, si è piazzata seconda in classifica generale, sono state tra i « civili » le protagoniste più in vista e che hanno combattuto con Aquila degli incontri avvincenti. A questi protagonisti di primo piano si è a volte iscritto anche Pasillipo III che ci è sembrato in lieve progresso. Una delle aspettative nella regata dei 3,50 erano le prove dei due scafi svizzeri naturalizzati italiani-Ylliam e Volaira (ex Ballerina) — che sotto l'insegna della loro nazionalità avevano dominato da gran signori nella regata della « Settimana ». U.S.V.I. Ora queste due ultime barche nelle odierne regate ci avrebbero dovuto dire se i loro successi clamorosi erano dovuti oltre che alla bontà dello scafo, alla destrezza degli equipaggi. E Volaira, piazzandosi terza in classifica con una vittoria di giornata ha riconfermato la sua efficienza con un equipaggio che di certo non aveva niente da invidiare ai suoi primi padroni. (La spunterà per una agognata meta?) Ylliam ha assolto il suo ruolo con impegno e di certo ha risentito dello scarso allenamento del suo equipaggio. (Ed è un vero peccato che molti dei nostri equipaggi, per le loro esigenze personali, non possano dedicare alla loro passione sportiva quella preparazione agonistica che li renderebbe meritevoli di maggiori successi). A completare la rappresentativa v'era Nenuella che ha avuto al timone dei giorni il proprietario e dei giorni Miglisacco, e Nila III che, per



Si brinda facendo una unica meta: il sempre più luminoso avvenire della Vela Italiana. Al lato del Dr. Beppe Costa, Presidente della U.S.V.I., a sinistra il Dr. Carbone, Presidente del C.N. Pasillipo, e a destra il Principe di Fondi, autorevole membro della Giuria dei Campionati della M.M.

essere impegnato nel Comitato di regata il suo abituale timoniere, era condotta dallo sportivissimo ing. Ferrari sceso a mare in veste di « osservatore » e, forse, per godersi più da vicino gli exploits della sua bella e fortunata Dalgra III che ancora oggi, con il successo riportato nelle odierne regate con al timone Rivelli e i prodieri Valenzuela ed Esposito, ha riconfermato che essa resta ancora la barca da battere. Pasillipo III si è rivelata in avvenimento e ha fatto piacere la sua vittoria nell'ultima giornata di gara; vittoria che ha dovuto di certo ripagare un po' le amorevoli cure che Pastiglione va dedicando a questa bella barca.

La tabella dei risultati tecnici, con l'eloquenza dei numeri, ci risparmia da ulteriori annotazioni in merito allo svolgimento delle singole prove (e la terza e la quarta prova disputate in unica giornata sottoponevano gli equipaggi ad una corvée faticosissima) che per essersi svolte con tutti i venti, sotto la pioggia e al sorriso del sole, nella stretta improvvisa della « bucciana » hanno finito per essere un eccezionale collaudo non solo dei mezzi logistici apprestati dalla Marina Militare per l'organizzazione a mare per le Olimpiadi (ad essa ha saputo far fronte con sveltezza anche agli imprevisti) ma anche del coraggio e della



FLASHES AL FRANZO DI GARA AL C.N. PASILLIPO. A sinistra, (girando verso sinistra): la Signora Le Sardo, il Capitano Cannada, manovratore di AQUILA, Campione della Marina Militare 1959 nella serie 3,50, la Signora Niccoli, il Cap. Le Sardo anch'egli manovratore di AQUILA e Campione del 3,50, la Signora Cannada e il Cap. Niccoli, terzo classificato nelle stelle ai Campionati militari. A destra, una corollata col vincitore dei Campionati Militari. Da sinistra: il Ten. di Vascello R. Niccoli con la Signora, il Cap. L. Morola con la Coppa per il timoniere primo classificato e il Cap. G. M. E. Cannada con la Signora, a tutti esultano i premi vinti.

sportività degli equipaggi e della bontà delle imbarcazioni.

Quale illazione possiamo dedurre da questo regalo del 530 (e sul campo rosso i tecnici e i dirigenti della vela hanno dovuto vedere molto russa) per la nostra partecipazione olimpica in questa serie? A nostro modesto avviso abbiamo avuto l'impressione che tutto l'insieme non sia stato molto diverso dalla riunione di maggio. E ciò vogliamo dire in rapporto alle prove offerte dagli equipaggi.

Un autorevole dirigente da noi interrogato in merito, diplomaticamente ci rispondeva: Bisogna ancora provare, sono fiducioso. La spunteremo.

E noi ce lo auguriamo.

Le Stelle gentilemen

Per rendere completa la funzione olimpica (su ogni campo, ad eccezione dei « dragoni » — assenti —), hanno regitato le serie che gareggeranno ai Giochi del 1960 sul campo giallo dove agivano i F.D. per il campionato nazionale, si sono avuti degli incontri anche di « Stelle » tra equipaggi dei Circoli nautici partenopei. Ciò per sperimentare delle esigenze di natura tecnico-agonistica poiché nel 1960 sullo stesso campo regateranno « Stelle » e « F.D. ». (E le « Stelle » sono partite alcuni giorni prima ed altri dopo i F.D.; e ciò per assodare quale dei due tipi di barca fosse più veloce).

La prova ha dato una esperienza molto relativa causa le giornate di cattivo tempo che determinavano una defezione nel già scarso numero di iscritti.

A fare da cavia (l'immagine non è nostra, ma di uno degli autorevoli personaggi presenti alle competizioni) fino allo spasimo era Fiammetta con il suo equipaggio formato dal giovane ed eclettico U. Gambuli e dal solito prodiere fiorentino sempre calmo, ma immediato nell'adempimento del suo ruolo anche sotto le raffiche della pioggia. E a « Fiammetta » andava la coppa « Posillipo ».

La classifica:

1. Fiammetta II (C. Nautico) t. Gambuli, eq. Fiorentino (1,1,2,1) 2. Cespicio (C.C. Napoli) t. Cinquegrana, eq. Ferrari (np,2,1,rt.) 3. Brise (C.C. Napoli) t. Marino, eq. Vollele (np,3, np,np); Faenza (C.C. Napoli) t. Bizzarro, eq. Filippone (np,rt,np,np); np; Merope.

La Giuria del Campionato Militare

Nel por fine a queste nostre annotazioni sul Campionato della Marina Militare ci è di obbligo di ricordare il sollecito operare della Giuria dello stesso che, presieduta dal Comandante di Gropello, era formata dal col. Arciprete, dal Principe di Fondi, dal Ten. di Vascello Marina, capo dell'U.F. fide telecomunicazioni di Napoli, sig. G. Stampa e Rag. T.D. Di Maio. E un saggio va anche ai vari radiotelegrafisti che si sono prodigati agli apparecchi e non dimentichiamo il buon Magno addetta alla Segreteria e l'infaticabile Bottone.

La premiazione

Vi sono delle manifestazioni mondane che incorniciano quelle agonistiche

Il Sato decimare tutti affrettati. Da sinistra: Ucciello che ha regitato nel FINN per il C.N. Posillipo, il Cap. Marcello Campione della M.M. 1959 nel 530, Maria Cotta equipaggio di ULIAM, A. Mennella Segretario del C.C. Compagnia UIVI, Massimo Civita Campione Italiano Juniores 1959 del 12 p.I., e manovratore di NENNELLA ed il nostro avv. Aciello Di Martino, allora valorizzato di ogni attività nautica partenopea attraverso le sue vivaci corrispondenze.



che non vanno dimenticate: il cocktail di apertura il 3 settembre, il pranzo di gala del 5 e il ricevimento del 7 in occasione della premiazione, offerti dal C.N. Posillipo in onore dei partecipanti ai Campionati nazionali F.D. e Finn e della M. Militare. Ed esse sono state il necessario completamente al saggio di organizzazione a terra, di ospitalità e ricettività da parte del C. N. Posillipo per le serie F.D. e Finn per le Olimpiadi, poiché ogni porticciolo avrà le sue serie di imbarcazioni da ospitare. A tanto vi hanno messo mano il Presidente Cerbone (che nei suoi discorsi ha tenuto a mettere in rilievo l'onore e il sentimento di orgoglio del suo Circolo di essere stato chiamato a collaborare in un modo così impegnativo alle grandi assise della vela del 1960) il sig. Volpi, il cav. Migliaccio, i due vice-Presidenti dott. Pane e avv. Catalano il quale con il dott. Matalena ha curato tutte le incombenze dell'Ufficio di Segreteria che ha funzionato per tutti i servizi in modo soddisfacente.

Presente il Presidente dell'U.S.V.I. dott. Croce, il Presidente Cerbone, i membri del Comitato Regionale U.S.V.I. col Presidente Volpi, il Comandante Gropello e una eletta rappresentanza di personalità della Marina, l'Ammiraglio Bata, dopo di avere pronunciato uno di quei suoi discorsi di sapore sportivo, ha proceduto alla consegna delle coppe e dei premi ai classificati dei Campionati Militari. Prestegiatissimi tra i premiati Rivelli proclamato campione del 530 del Campionato italiano della M. Militare e Merola 1, classificato dei militari campioni 1959.

Al campione Mario Rivelli 1, assoluto andava la Coppa del Capo di S.M. e una coppa ai singoli membri dell'equipaggio di Deigra III. Anche molto complimentata la graziosa figliola del Presidente dell'U.S.V.I. che al rito ha rappresentato l'equipaggio di Ciocco.

A tutti i partecipanti al Campionato « Marivela » ha fatto dono di un grazioso guidone sociale.

ANIELLO DI MARTINO

LE CLASSIFICHE

CAMPIONATO LIBERO MARINA MILITARE

Serie 530 m.S.I. - 5 prove
Napoli 3-7 Settembre

1. Deigra III, Rivelli-D'Esposito-Valenzuela, C.R.V. Italia (4,3,1,1,4) p. 2909
2. Ciocco III, Poggi-Casassa-Rosselli, Y.C. Italiano (2,4,2,7,2) p. 3463
3. Voicera, Reggio-Zucchi-Bronzoni, Y.C. Italiano (5,1,4,3,6) p. 3210
4. Aquila (a rotazione), Marivela (1, 3,7,4,3) p. 3205
5. Nuroia, Salata-Audisio-Rocca, Y.C. Italiano (7,2,3,2,8) p. 3064
6. Tassin, Oberti-Carattino-Carattino, Y.C. Italiano (3,8,5,5,5) p. 2511
7. Posillipo, V. Postiglione-Sincero-C. Postiglione, C.N. Posillipo (6,10,6, np,1) p. 2432
8. Uliam, Fabbrini-Capolino-Mario Civita, C.N. Posillipo (8,8,8,8,10) p. 1501
9. Nennella, F. Sognamiglio (3 prove) Migliaccio (2 prove), Massimo Civita, De Maria, C.N. Posillipo (9, 7,10,rt,np) p. 1943
10. Nila III, Ferrari-Scodellaro, De Lella, C.R.V. Italia (10,9,rt, np,9) p. 934
11. Sparriere (a rotazione), Marivela, (12,13,11,9,11) p. 873
12. Astore (a rotazione), Marivela (13, 12,12,rt,rt.) p. 871
13. Nibbio (a rotazione), Marivela (np, 11,9,8,7) p. 570
14. Falco (a rotazione), Marivela (11, np, np, np, np) p. 265

Classifica Campionato Marina Militare 550 m.S.I.

1. Se.Ve. Napoli - Cap. P. Merola, Cap. Lo Sardo, Cap. G.N. Cannata (Nibbio - Aquila - Nibbio) p. 2069
2. Se.Ve. Livorno - Cap. Freg. F. La Panje, Magg. A.N. De Gastano, Cap. Freg. C. La Panje (Falco - Aquila - Nibbio) p. 1665
3. Se.Ve. Taranto - S.T.V. Giannitrapani, S.T.V. Brancaccio, S.T.V. Fruncestoni (Astore - Sparriere) p. 727
4. Se.Ve. La Spezia - C.C. Montanarella, S.T. Comm. Bellonia, S.T. Silprandi (Sparriere - Astore) p. 643

PERSONAGGI STORICI DA SCOPRIRE

A chi ha raggiunto una riguardevole età coltivando sempre la passione per la storia marinaresca, sembra impossibile scoprire soltanto adesso un grande personaggio che risponde al nome dell'Ammiraglio cinese Zheng He (1371-1433). Storia poco conosciuta e affascinante, raccontata e corredata di interessantissime note.

Zheng He, ammiraglio dei mari dell'Ovest

Il fatto.

Era il 5 luglio del 1405, quando Yong Le, terzo imperatore della dinastia Ming (1368-1644), firmò l'editto reale che autorizzava lo svolgimento della campagna. Durante l'inverno dello stesso anno, da Tajcang, porto di Nanchino (Nanjing)¹, capitale della Cina, una imponente flotta al comando dell'ammiraglio Zheng He, salpa verso occidente. La flotta è formata da ben 317 navi e comprende 27800 uomini. Le navi maggiori, chiamate baochuan - le più grandi navi in legno che risulterebbe abbiano mai solcato i mari² - erano lunghe 127 metri, larghe 58 ed avevano ben 9 alberi che sveltavano a circa 60 metri sul livello del mare. Nei ventotto anni successivi, per ben sette volte si ripetono le partenze della flotta che visiterà più di trenta Paesi asiatici ed africani.



CHI ERA ZHENG HE.

Ma He, nome col quale inizialmente è noto, nasce nel 1371 da una modesta famiglia di etnia Hui, cinese musulmana, a Kunyang, nella montagnosa provincia dello Yunan, nel sud est della Cina. Quando il futuro ammiraglio era ancora un bambino, il padre ed il nonno vanno in pellegrinaggio alla Mecca. Questo viaggio contribuirà molto alla sua educazione. Seguendo le loro indicazioni, Ma He cresce parlando arabo e cinese, studiando la geografia e le usanze del mondo ad ovest della Cina. A poco più di 10 anni, quando l'esercito cinese invade la regione e sconfigge i mongoli nel 1382, il padre viene ucciso, e lui viene preso prigioniero, evirato secondo i costumi dell'epoca, educato come eunuco imperiale ed assegnato alla corte di Zhu Di, Signore di Yan, che pochi anni dopo usurperà il trono del nipote, diventando l'imperatore Yong Le (Felicità eterna). Ma He - che è uno dei tanti eunuchi che vivono a corte, spesso con incarichi di potere - segue Zhu Di in numerosi vincenti eventi militari, e svolge un ruolo importante nella presa di Nanchino. Convertitosi al buddismo, assume il nome di Zheng - dopo l'eroismo e le capacità dimostrate nella battaglia di Zhenglumba (vicino a Pechino) - ed il nome religioso di San Bao³ (Tre Gioielli). Dopo aver ricoperto numerosi importanti incarichi a corte⁴, viene scelto da Yong Le che, fortemente disapprovato dai burocrati confuciani per aver usurpato il trono del nipote, cerca appoggio tra gli eunuchi. L'imperatore infatti nel 1405 lo mette a capo della

più grande spedizione navale che la storia ricordi. Nei successivi 28 anni Zheng He comanderà sette flotte che visitano 30 differenti Paesi, dall'Asia sud orientale all'Arabia ed all'Africa. Anche se buona parte dei suoi appunti e disegni è andata distrutta⁵, risulterebbe che abbia personalmente registrato i principali dati relativi ai suoi viaggi e che abbia creato una serie di 24 mappe sorprendentemente accurate sulle sue navigazioni. A partire dal quarto viaggio lo accompagna come interprete Ma Huan, un musulmano cinese che parla anche arabo e persiano, probabilmente appreso dai mercanti musulmani. Suo particolare merito l'aver pubblicato nel 1433 un volume in venti capitoli (Ying-yai Sheng-tan, ossia Resoconto generale sulle coste dell'Oceano) nel quale ciascun capitolo è dedicato ad un Paese e dove sistematicamente racconta, per ogni porto, in forma particolarmente concisa le principali caratteristiche delle strutture politiche, delle capacità militari, delle usanze religione e dei dati economici. Ancor oggi però, Zheng He è praticamente sconosciuto in occidente; cominciano appena a riscoprirlo nel suo Paese - anche per le numerose celebrazioni che sono state fatte per ricordare i seicento anni dal suo primo viaggio⁶ - mentre è ben conosciuto in molti Paesi dell'Asia. Ma come è possibile che la Cina abbia dimenticato - cosa che non è successa in Thailandia, in Malesia ed in molti dei Paesi visitati - il suo più grande avventuriero-eroe? Forse perché i cinesi, per loro natura, non amano le avventure, e sono guidati dall'ideologia confuciana che considera l'ordine e la regolarità una delle maggiori virtù?

Almeno sei le immagini dell'Ammiraglio conservate nei templi cinesi. Tra le più antiche, un gruppo scolpito e dipinto, trovato nel 1992 nel Tempio Taoista di Xianying, nel villaggio di Xianqi (Zhanggang), denominato "I divini che hanno attraversato gli Oceani". Da un esame delle immagini e da quanto scritto e tramandato, sappiamo che Zheng He " . . . dagli occhi fieri, la pelle ruvida come la buccia dell'arancio e i lunghi lobi delle orecchie, . . . era grande e grosso, un uomo gigantesco: alto quasi 2 metri e 20 e con una circonferenza toracica ampia più di 150 centimetri, ed aveva una voce tonante come una enorme campana. . . ." Uomo certamente coraggioso, doveva però anche lui temere i pericoli legati al mare ed alla navigazione. Risulterebbe però che Zheng He ed i mercanti/navigatori cinesi conoscessero bene quella parte di mondo ed avessero carte nautiche e mappe (alcune risalenti al decimo secolo, al tempo della dinastia Song) che descrivevano le linee di costa, la posizione delle stelle⁷ ed i luoghi in cui, lungo la rotta, si poteva fare rifornimento di acqua. E' certo comunque che a bordo del suo "palazzo galleggiante", Zheng He abbia incontrato ed affrontato terribili tempeste nelle quali ha perso molte navi. Molte certamente sono naufragate sugli scogli africani; alcuni naufraghi sono sopravvissuti ed hanno fondato colonie ancora oggi esistenti. Il carattere ed il pensiero dell'Ammiraglio sono deducibili da alcune steli con lunghe iscrizioni, che sono giunte sino a noi. Una prima, ritrovata nel 1911 nel corso di scavi archeologici sulla punta meridionale dell'isola di Ceylon, su una collina chiamata Galle. Incisa a Nanchino il 15 febbraio del 1409, prima della partenza del terzo viaggio, fu eretta durante il secondo scalo dell'Ammiraglio Zheng He nell'isola. È scritta in tre lingue (cinese, tamil, arabo), ed in ciascuna di esse si rivolge ad una diversa divinità (Buddha, Shiva, Allah), porgendo offerte e ringraziamenti per la compassione e le virtù morali, e chiedendo protettiva benedizione per il buon esito dei viaggi. Una seconda viene eretta più tardi, nel 1431 a Changle (Fujian) località nella quale l'Ammiraglio viveva, o si recava spesso quando in patria. La lunga iscrizione contiene dettagliati resoconti dei singoli viaggi con la descrizione degli avvenimenti più importanti che arricchiscono e bene illustrano le particolarità e le tante diversità scoperte. Una terza stele risulta nel suo paese natale dove l'Ammiraglio si recò con un ampio seguito e molti onori appena un mese prima del suo primo viaggio; qui costruì una tomba in onore del padre ed adottò, come da tradizione, il figlio maggiore di suo fratello⁸. Sulla stele che sovrasta la tomba, un epitaffio nel quale si loda la bontà e la saggezza del padre e la sua capacità e volontà di fare il bene. Dalla lettura delle iscrizioni si apprezza particolarmente la profonda spiritualità di Zheng He - guerriero e poeta - che crede nella unità di tutte le religioni, proprio nella stessa epoca in cui nel resto del mondo intere città venivano messe a ferro e fuoco in nome di Buddha, di Shiva o di Allah, ed in Europa l'Inquisizione bruciava sul rogo mussulmani ed ebrei! Egli inoltre riteneva che l'orgoglio di essere cinese non dovesse trasformarsi in arroganza nei rapporti con i grandi dei "Paesi barbari" con i quali si incontrava. Era molto religioso, e più di ogni altra adorava con devozione Tianfei, la dea cinese del mare. Pur pregando e bruciando incenso alla sua dea, ha però sempre rispettato e fatto rispettare le diverse divinità incontrate nei suoi viaggi. Zheng He muore nel 1433, durante il suo ultimo viaggio - forse a Calcutta - ed il suo corpo viene probabilmente sepolto in mare.



DOVE si recarono le flotte e quali eventi succedettero.

Si legge nella stele di Changle: "... per sette volte siamo andati quali ambasciatori nei Paesi dell'Oceano dell'ovest chiamati Zhancheng (Champa - Vietnam), Zhaowa (Giava), Sanfoqi (Palembang - Sumatra) e Xianlo (Siam), attraversando lo stretto di Xilanshan (Ceylon) a Sud dell'India, Guli (Calcutta), e Kezhi (Cochin); siamo andati poi nelle regioni occidentali di Hulumosu (Hormuz), Adan (Aden), e Mugudushu (Mogadiscio), visitando in totale trenta Paesi, grandi o piccoli ...".

Nel primo viaggio - che dura due anni - la flotta naviga verso sud, lungo la costa meridionale della Cina fino a Champa, nell'odierno Vietnam e, dopo aver attraversato il Mar Cinese Meridionale, visita Giava, la Thailandia, e dopo esser passata per lo stretto di Malacca ed aver sostato a Sumatra raggiunge l'isola di Colombo e l'India. Durante la navigazione nello stretto, la flotta - attaccata - affronta e sconfigge una forza navale comandata da un potente pirata cinese Chen Zuyi che aveva il controllo di queste acque e regnava su Palembang (Sumatra)⁹. La rotta del ritorno ripercorre il precedente itinerario: a bordo notabili o ambasciatori da Calcutta e da alcuni Paesi dell'Asia e del Medio Oriente, imbarcati per rendere omaggio all'imperatore. Quasi simili le rotte percorse nel secondo e nel terzo viaggio che si svolgono a breve distanza di tempo. Durante il terzo viaggio, in particolare, viene fondata a Malacca una cittadella rinforzata, dotata di numerosi magazzini, con lo scopo di servire da località di transito e di appoggio per il commercio estero cinese. Il quarto viaggio può essere considerato il più ambizioso: Zheng He, a capo di 30 mila uomini, giunge ad Hormuz, alla bocca del golfo Persico, e circumnaviga la penisola arabica fino ad Aden, alle porte del mar Rosso. L'arrivo della potente flotta genera molta sensazione e ben 19 sono gli ambasciatori di differenti Paesi che chiedono di imbarcare sulle navi di Zheng He, per portare doni e tributi al capo del celeste impero. Anche durante questo viaggio affronta in battaglia un esercito a Samudera, uscendone vittorioso. Al ritorno in Patria in riconoscimento degli atti di valore e degli eroismi vissuti, a molti dei suoi ufficiali sono concessi importanti posizioni governative a carattere ereditario¹⁰. Dopo due anni di sosta nella capitale e dopo aver visitato alcune città cinesi, gli inviati stranieri vengono ricondotti in patria dall'Ammiraglio. Durante questo quinto viaggio si arriva a costeggiare l'Africa orientale con tappe a Mogadiscio, Mombasa e Zanzibar. Anche il sesto viaggio interessa la costa africana. Nel settimo ed ultimo viaggio, deciso dal successore di Yong Le - che nel frattempo era morto nel 1424 - Zheng He, ormai sessantenne, rivisita il Golfo Persico, il Mar Rosso e l'Africa.

COME erano formate le flotte.

Il nerbo delle flotte era formato dalle baochuan, (navi preziose o navi tesoro). Le baochuan erano di due tipi¹¹: maggiori e minori. Le "baochuan maggiori" che con una stazza di circa tremila tonnellate, raggiungevano i 127 metri di lunghezza, avevano una larghezza di 58 metri ed un pescaggio di 8; il piano velico si sviluppava su 12 vele e ben 9 alberi alti fino a sessanta metri, e non tutti posizionati sulla mezzaria della nave¹². Le "baochuan minori" invece avevano quattro alberi più due e misure e dimensioni ridotte del cinquanta per cento rispetto alle maggiori. Le sovrastrutture si sviluppavano in due o tre castelli-pagoda, a poppa ed a centro nave. A poppa erano anche presenti grandi gallerie su più livelli, in parte esterne allo scafo. Le baochuan svolgevano principalmente la funzione di navi comando e navi di rappresentanza. In esse trovavano infatti poste lussuose sistemazioni sia per i dignitari ufficiali o rappresentanti dell'imperatore, sia per le numerose personalità, cinesi o straniere che si recavano a testimoniare la grandezza del celeste impero, o che andavano dall'imperatore a rendergli omaggio. Mentre però le baochuan maggiori erano principalmente navi fluviali e navigavano solo in

acque costiere, quelle minori, che venivano classificate “navi d’alto mare da 2000 liao¹³” erano le navi sulla quale imbarcava Zheng He e gli altri capi. Circa sessanta erano le baochuan mediamente presenti in ciascuna delle flotte guidate da Zheng He che nei trenta anni successivi partono verso occidente da Nanchino. La flotta comprendeva navi per il trasporto di cavalli (navi cavallo), navi per la conservazione di materiale e viveri (navi supporto) e navi cisterna. Queste ultime avevano capienza sufficiente a garantire, tra i frequenti rifornimenti, acqua e vettovaglie per il numerosissimo equipaggio. Nella normale navigazione, che presumibilmente si svolgeva lungo le coste e con una velocità di avanzamento molto bassa – non superiore alle 50 miglia nelle 24 ore - frenetica doveva essere l’attività dei piccoli ma numerosissimi sanpang, che al seguito della flotta svolgevano attività di collegamento tra le varie unità in mare e tra queste e la costa, trasportando acqua viveri e quanto altro necessario alla sopravvivenza degli equipaggi ed alle esigenze diplomatiche e commerciali del comando. Altra categoria di navi era quella impiegata per il trasporto delle truppe (navi truppa), sulle quali vivevano i numerosissimi armati che servivano all’Ammiraglio per mostrare agli altri popoli la supremazia della Cina, per sedare rivolte o per condurre guerre. Presenti nell’equipaggio anche medici, storici, interpreti, gente di teatro e di circo, nonché sacerdoti e uomini di scienza. Di ragguardevoli dimensioni anche le navi da guerra (navi da combattimento), dotate di cinque alberi, lunghe circa sessantadue metri e larghe quindici. Armate con quattro cannoni maggiori, venti cannoni medi, venti razzi e dieci bombe, avevano un dislocamento di circa 500 tonnellate ed in buone condizioni di vento potevano raggiungere i sei nodi. La struttura di tutte le navi cinesi prevedeva, oltre allo sviluppo di alcuni ponti, anche numerose compartimentazioni verticali per prevenire incendi od allagamenti, compresa una paratia a prora con funzione anticollisione. Tali sistemi costruttivi, comuni nelle unità navali dell’epoca in Cina, si ritroveranno solo molto dopo nelle costruzioni europee. In quegli anni la Marina Ming faceva apparire piccole tutte le altre Marine, avendo in mare più navi di tutto il resto del mondo; e cinesi erano le più grandi navi dell’epoca.

Viaggiatori occidentali descrivono stupiti la grandezza e la complessità di queste navi¹⁴. Niccolò dei Conti menziona giunche con cinque alberi di circa duemila tonnellate; Marco Polo durante la sua permanenza in Cina, presso la corte imperiale (1275 - 1292) descrive navi mercantili con quattro alberi, con 60 cabine singole per i mercanti, scafi con compartimenti stagni ed equipaggi superiori alle 300 persone¹⁵. Anche la cronaca dinastica dei Ming - pur apparendo alquanto esagerata - recita: ” . . . le navi che navigano nel mare del sud sono più grandi dei templi. Quando le vele sono completamente stese sembrano grandi nuvole nel cielo”.

Nei successivi 28 anni Zheng He, sempre partendo da Nanchino, al comando delle sue sette flotte, utilizza circa 1400 mezzi navali, e percorre - lungo la cosiddetta “via della seta sul mare” da lui stesso aperta - circa 160 mila miglia, fino alla costa meridionale dell’Africa e l’imboccatura del Mar Rosso. Qualcuno sostiene che potrebbe aver doppiato Capo Buona Speranza ed essersi spinto ancora più ad ovest¹⁶.

¹ *Nanjing (capitale del sud) resta capitale dell’impero cinese fino a quando l’imperatore Yong Le la sposta a Beijing (capitale del nord) nel 1421, dopo aver costruito la città proibita tra il 1406 ed il 1420, e restaurato le fortificazioni della Grande Muraglia.*

² *Solo i possenti vascelli dell’epoca vittoriana si avvicinavano a quelle dimensioni, ma alcuni soffrivano di grossi problemi strutturali con necessità di numerosi rinforzi e supporti in ferro. Ciò non risulta fosse necessario per le navi cinesi. Studi molto recenti fanno però ritenere che le “baochuan maggiori” non abbiano partecipato ai viaggi dell’ammiraglio, ma che fossero – come le navi di Nemi – destinate a svolgere un compito di sola rappresentanza sui fiumi o in acque costiere, ospitando l’imperatore e la sua corte.*

³ *Wang Xiaoqi Professore di Storia Cinese all’Università di Pechino, ha detto “... esiste un “porto di Sanbao”, esiste una “pagoda di Sanbao” ed una “città di Sanbao”. All’altra estremità dell’Oceano Indiano, i cantastorie arabi raccontano dei sette viaggi di un marinaio musulmano chiamato Sinbad ... o era Sanbao ...? Gli storici si meravigliano ...”*

⁴ *Zheng He era uno tra le centinaia di eunuchi in rilevante posizione nella corte dei Ming. Negli ultimi anni della dinastia erano più di centomila gli eunuchi che vivevano a Pechino. Essendo gli unici maschi ad essere in quotidiano contatto con l’imperatore, spesso influenzavano le decisioni del sovrano ed erano in continua lotta di supremazia con i burocrati confuciani che avevano incarichi di governo. Il potere degli eunuchi è stato molto forte durante la dinastia Tang (618 - 907), più debole con la dinastia Song (960 - 1279) e di nuovo forte con le dinastie Yuan (1279 - 1368) e Ming (1368 - 1644).*

⁵ *Chen Yanhang, direttore del “Centro di ricerca sulle antiche navi cinesi” sostiene che storicamente risulterebbe che Liu Daxia, notevole e contemporaneo di Zheng He, abbia fortemente contrastato i viaggi dell’Ammiraglio ed abbia distrutto col fuoco sia i rapporti che le note di navigazione che Zheng He aveva scritto per il sovrano.*

⁶ Nel 2005, in occasione del sesto centenario delle sue epiche imprese, il governo cinese ha istituito uno speciale ufficio, guidato dal ministro della comunicazione, per sottolineare il contributo dato da Zheng He alla storia della navigazione. Seminari mostre e congressi all'argomento si sono svolti a Shanghai, Pechino, Dalian, Qingdao, Guanzhou, Changle ed in altre città. Più di 300 gli studiosi cinesi e stranieri che hanno partecipato al "forum" svoltosi a Fuzhou per mettere in risalto i contributi forniti da Zheng He alla navigazione ed al progredire della razza umana, promuovendo la cooperazione e gli scambi commerciali tra i cinesi e gli altri popoli, al fine di perpetuare lo .. "Zheng's spirit of loving peace, bravery and diligence". Oltre che in Cina, l'anniversario è stato celebrato a Singapore, in Thailandia, in Indonesia ed in Malesia.

⁷ Ogni nave aveva un ufficiale destinato alla lettura della bussola; tali letture venivano controllate con osservazioni stellari. Determinavano la latitudine dalle stelle usando idonee carte stellari. Esistevano carte nautiche; quelle pervenuteci sono molto schematiche con schizzi della costa vista dal mare e in cui la posizione era funzione della altezza della stella polare e non dei rilevamenti bussola come nei portolani europei.

⁸ E' per questo che, non ostante che Zheng He fosse un eunuco, circa 250 musulmani, sia nelle province dello Yunnan che dello Jiangsu, ma anche nell'area del Chiang Mai (Thailandia settentrionale), affermano di essere suoi discendenti. Da questo nipote adottato inizia la storia genealogica della Famiglia, registrata in un volume giunto fino a noi. Nella prima pagina della genealogia l'epitaffio per il padre, i dettagli del suo viaggio ed il suo contributo alla costruzione di una moschea a Nanchino in onore della dea del mare Tianfei.

⁹ Zheng He sconfisse il pirata Chen, che perse diciassette navi e cinquemila uomini, e che, condotto in catene a Pechino, fu lì successivamente decapitato. A seguito della vittoria, la Cina riacquistò il controllo dello Stretto, installando fortificazioni nel regno di Palembang e riaprendo una rotta per le navi mercantili cinesi verso l'Oceano indiano. La rotta tra il golfo Persico e la Cina, già conosciuta durante le dinastie Tang (618 - 907) e Song (960 - 1279), è stata utilizzata a lungo per il commercio – quando la Cina aveva sufficiente controllo di quell'area marittima - da mercanti indipendenti e su iniziativa privata.

¹⁰ Otto i Comandanti e loro assistenti che ottennero detti posti di comando ereditari; 140 quelli promossi sul campo per meriti.

¹¹ Anche se nella maggior parte degli scritti prodotti nel XX secolo, non viene fatta questa suddivisione, e si sostiene che l'Ammiraglio abbia navigato sulle baochuan maggiori, gli studi condotti dall'ammiraglio ® Zhen Ming, della Marina cinese, che riprende le tesi del prof. Tang Zhiba (ingegneria navale - università di Wuhan) e del prof. Xin Yanou (università Jiao Tong di Shanghai) pubblicati nel novembre del 2004, risultano decisamente convincenti e pertanto assunti come riferimento.

¹² Nel 1957, scavi archeologici portarono alla luce, nel luogo in cui erano i cantieri navali dei Ming (Longjiang, nei pressi di Nanchino), la barra di un timone di enormi dimensioni (circa 11 metri). Semplici calcoli ingegneristici portarono a dire che la nave su cui la barra era stata utilizzata doveva avere una lunghezza di circa 150 metri. In una serie di articoli, nel 1985, Han Zhenhua, dell'Università di Pechino, scrisse che una baochuan maggiore poteva essere approssimativamente lunga 150 m; una baochuan minore, invece, doveva avere misure ridotte della metà. Pertanto le misure riportate nei - Ming Shi Lu potevano essere considerate attendibili e confermate dai ritrovamenti archeologici.

¹³ Dovrebbero corrispondere a circa tremila tonnellate.

¹⁴ Ibn Batutta nel 1437 scriveva "Nel porto di Calcutta sono presenti tredici navi cinesi. Esse si dividono in tre tipi: le più grandi chiamate giunche, le medie chiamate dhows, e le più piccole kakams. Le navi maggiori hanno da tre a dodici vele, tutte fatte in bambù, che non si ammainano mai ma che ruotano seguendo la direzione del vento; quando le navi sono all'ancora sono lasciate sciolte a galleggiare nel vento. Su tali navi è imbarcato un equipaggio di circa 1000 uomini; seicento marinai e quattrocento armati." ... omissis ... "Le navi hanno quattro ponti e contengono locali, cabine e grandi sale per i mercanti; le cabine hanno un locale per dormire ed uno per le abluzioni, e possono essere chiuse dai suoi abitanti"

¹⁵ Nel 1973 furono trovati a Guanzhou ed a Ningbo due relitti navali di epoca Song, affondati probabilmente nella seconda metà del XIII secolo. Erano navi a due alberi, con chiglia a V e sicuramente - dalla costruzione dello scafo – idonee a navigare in Oceano. A bordo in tredici diversi compartimenti, generi di provenienza africana e dei Paesi medio orientali. Si deduce che ben prima dei viaggi di Zheng He, esistevano contatti commerciali con quei lontani Paesi.

¹⁶ La più particolare asserzione su Zheng He è stata fatta nel 2002 da Gavin Menzies, Comandante di sommergibili della Royal Navy in pensione. Nel volume 1421: The Year China discovered the World, l'autore, riprendendo quanto affermato da molti altri, sostiene che Zheng He ha navigato dalla Cina verso Ovest fino a raggiungere l'America, 72 anni prima di Cristoforo Colombo. Uno dei documenti su cui si basa la sua asserzione consiste nell'aver visto a Venezia un planisfero, datato 1459 che includeva l'Africa del sud e Capo di Buona Speranza (... scoperto da Vasco de Gama solo nel 1497). Nel planisfero compariva inoltre una nota in fenicio medioevale circa un viaggio fatto nel 1421 doppiando il capo fino alle isole di Capo Verde. Vicino il disegno di una giunca cinese ...

CANOTTAGGIO IN FESTA

Antonio Annunziata, salernitano, canottiere ed affermato commercialista, già in passato ha collaborato con il nostro Notiziario e con piacere lo ritroviamo con noi anche nella straordinaria circostanza della festa del centenario di Marcello James. Antonio è stato anche allievo di James, chi meglio di lui può raccontare le imprese del mitico allenatore, il re Mida del canottaggio campano, che con le sue tecniche ha sfornato campioni e titoli in tutti i Club nei quali ha prestato la sua straordinaria opera.

28 marzo 2024 - Marcello James: cent'anni di Sport! *Parte quinta (1977) a cura di ANTONIO ANNUNZIATA*

Nel 1977, con l'inizio del nuovo anno agonistico, in campo regionale al Lago Patria l'Irno continua a prevalere nelle tre Prove della Coppa d'inverno, all'Interzona, alla giornata per la disputa delle famose Coppe della XI^a Zona FIC.

Con i ragazzi James prova a dar vita ad un otto fuoriscalmò visto che la grande classica del canottaggio campano, la Lysistrata, nei suoi molteplici cambiamenti di regolamento, quell'anno era riservata proprio alla categoria ragazzi. Purtroppo, la vittoria in questa gara continua a sfuggire al nostro sodalizio e la Coppa rimarrà, come era sempre stato, a Napoli.

In questo anno il gruppo dei seniores si assottiglia, vengono meno alcuni atleti del settore della voga di punta ma la qualità generale rimane elevatissima. Anche il 4 di coppia perde un suo punto di forza: Rosario Pappalardo, per adempiere agli obblighi di leva, entra nel gruppo sportivo della Marina Militare agli ordini di capo Malgari.

Prima di lasciare Salerno, Pappalardo fa in tempo a regalare all'Irno un altro titolo italiano, aggiudicandosi, ai Campionati del Mare, svoltisi a Castellammare di Stabia, quello di Campione Italiano nel canoino senior.

E non è il solo titolo che l'Irno consegue nelle acque stabiesi, anche Giovanni Ucci ed Enzo Villari si



(Enzo Villari, Rosario Pappalardo e Giovanni Ucci campioni italiani del mare a Castellammare di Stabia)

aggiudicano il campionato del mare in doppio canoè senior al termine di una regata tiratissima proprio contro l'equipaggio di casa.

Un'altra vittoria sfuma in un molto contestato fotofinish, Pasquale Pisano, Alfonso Sessa, Mario Sessa e Gennaro De Rosa con al timone Nando Leone arrivano in seconda posizione nel 4 yole juniores.

Completa il quadro dei premiati il 4 yole seniores di Carlo Stagliano, Emilio Naddeo, Renato Matola e Luciano Mauro con al timone Ninuccio Rossi che conquista la medaglia di bronzo.

L'attenzione di James si concentra su due barche in particolare il 4 con juniores formato da Pasquale Pisano, dai fratelli Alfonso e Mario Sessa e da Gennaro De Rosa ed il doppio ragazzi con Salvatore Cucciniello ed Antonio Annunziata.



Il 4 con junior di Pasquale Pisano, Mario Sessa, Alfonso Sessa, Gennaro De Rosa, tim. Nando Leone, bronzo ai campionati italiani.

Si tratta di barche caratterizzate da velocità molto simili e quindi sono le avversarie ideali nei percorsi cronometrati di allenamento. Ma, in questo caso, gli atleti sono di diversa categoria: James li mette a confronto e per compensare la differenza di età, esce a timone del 4 con per verificare nelle tirate a cronometro, metro per metro, la tenuta dei due equipaggi. Dopo una stagione di allenamenti tirati alla morte, entrambi gli armi sfioreranno il titolo. Il doppio ci va vicinissimo, è vice-campione d'Italia ad una prua dal titolo mentre conquista la medaglia di bronzo il 4 con.



Il doppio ragazzi vice-campione italiano di Salvatore Cucciniello e Antonio Annunziata.

Per il doppio la vittoria sfugge proprio nelle acque di casa, al Lago Patria, nel serrate finale quando era ampiamente in testa fino all'altezza del ristorante che precede di circa duecento metri la torre di arrivo.

Sempre ai campionati ragazzi è in finale il 4 con di Massimo Vignes, Amedeo Della Monica, Alfredo D'Andria e Gigi Galizia, timonati da Nando Leone, e matura esperienza il quadruplo di Andrea Di Donato, Piergiorgio Esposito, Pino Tafuri e Gianvito Cioffi.

Per quanto riguarda il settore femminile, in questo anno sono quattro le ragazze che gareggiano. Tra gli juniores vi è Anna Fiorillo mentre nella categoria ragazze nel singolo gareggia Filomena La Marca mentre Maria Grazia Leone e Jolanda Marone salgono sul doppio conquistando la medaglia di bronzo ai campionati



Le ragazze dell'irno, Mena La Marca, Anna Fiorillo, Maria Grazia Leone e Jolanda Marone.

La stagione si conclude con la medaglia di bronzo nella classe regina a Piediluco, ai Campionati Italiani Assoluti, ad opera di Giuseppe Della Gatta, Enrico Di Cola, Mario Sessa, Alfonso Sessa, Giancarlo Catone, Alfredo D'Andria, Pasqualino Cammarota e Giovanni Gaeta, con al timone Nando Leone.

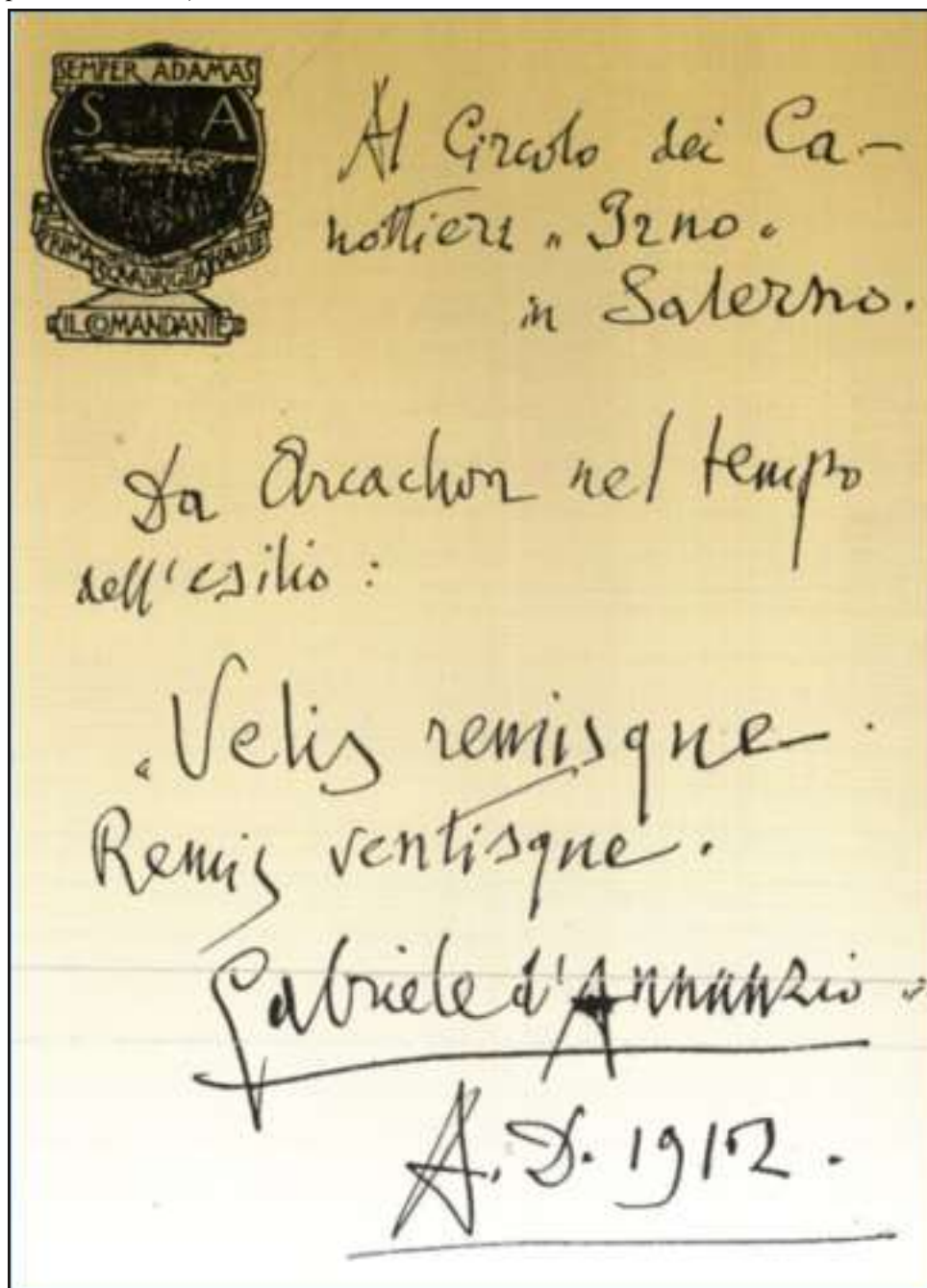
Al termine della annata 1977, oltre ad essere leader in Campania, l'Irno di Marcello James, si ritrova al 4° posto nella Classifica Nazionale, e dimostra di essere veramente grande, preceduto solo da un colosso sportivo come il Fiat e dai corpi militari. È il massimo risultato mai ottenuto nella storia sportiva dell'Irno di Salerno.

Questo successo inorgogliesce tutti, soprattutto Marcello James ed il responsabile del settore canottaggio Luigi Capone che, con un programma ben studiato, hanno scalettato la crescita del Circolo Irno sulla ribalta nazionale. Capone peraltro era validamente coadiuvato da Matteo Carbonaro, che dopo essere stato un ottimo atleta negli anni '60 aveva iniziato a collaborare con il Circolo con un sensibile apporto che si è tradotto in una lunga serie di affermazioni.

Affermazioni ottenute con il sostegno del Presidente del C.C. Irno Nicola Fruscione, indimenticata grande firma de Il Mattino, e del poliedrico Raffaele Ricci, direttore sportivo del Circolo che, dopo aver dato forte impulso all'atletica leggera salernitana e aver lungamente presieduto il Coni Provinciale di Salerno, nella vela ha avuto compiti dirigenziali di grandissimo rilievo. Inoltre, Raffaele Ricci ha redatto e anche pubblicato on line un volume di ben 674 pagine dedicato a "La Vela a Salerno e nella sua Provincia dal 1971 al 2000"

<https://www.clubvelico.sa.it/wp/wp-content/uploads/2019/09/LaVelaRicci.pdf>

(Continua nei prossimi numeri).



RICORDO DI CLAUDIO RIPA . . . Mito della subacquea italiana

Alla fine dello scorso Maggio ci ha lasciati Claudio Ripa (1933-2024), posillipino DOC, è stato uno dei pionieri della subacquea nazionale ed internazionale. La sua sconfinata passione per il mare nasce da giovanissimo quando, seguendo le impronte del padre Pasquale, dedica tutta la sua vita alle attività subacquee, alla fotografia, alla pesca del corallo e all'archeologia.

Non ancora ventenne, dal 1951 al 1964 lo troviamo impegnato nell'attività sportiva agonistica dove vince titoli nazionale e mondiali in Italia e all'estero.

Nel 1955 inizia la pesca del corallo ad alta profondità con l'utilizzo di autorespiratori ad aria compressa e formando con gli altri napoletani Enzo Falco, Alberto Novelli, Leonardo Fusco, Raimondo Bucher e Pelos La Capria un gruppo di assoluta eccellenza nel settore.

Nel 1972 in una scalata alla Presidenza della FIPS viene eletto con il massimo dei voti ma alla fine deve rinunciare all'incarico a favore di altro candidato mentre a Ripa vengono assegnate le cariche di Presidente per l'attività didattica, per la foto e video e per l'archeologia. Viene anche incaricato dalla Federazione quale commissario subacqueo a vari record di profondità in apnea, omologando i record di Maiorca a Massa Lubrense (87 m) e successivamente anche quello di Mayol (92 m).

Intensa è stata in tutta la sua vita l'attività di giornalista, quella scientifica e particolarmente quella dell'archeologia "legando il suo nome a importanti scoperte nei Campi Flegrei e non solo, come l'altare nabateo dedicato al dio Dusares, individuato negli anni '60 sui fondali della ripa puteolana e le llampetelle romane, scoperte nel '67 al largo di Porto Julius oggi conservate nel museo archeologico dei Campi Flegrei".

Il CONI lo ha insignito di Medaglia d'Oro al valore atletico e con decreto della Presidenza della Repubblica il Presidente Sandro Pertini lo ha nominato Cavaliere.

Noto a tutti per la sua generosa disponibilità e le sue straordinarie doti umane, noi del CSTN non dimentichiamo le sue visite alla nostra biblioteca e lo ricordiamo con le significative parole di Carlo Leggieri, amico di sempre del maestro del mare, riportate sul Mattino del 24 maggio 2024 e raccolte da Antonio Cangiano:

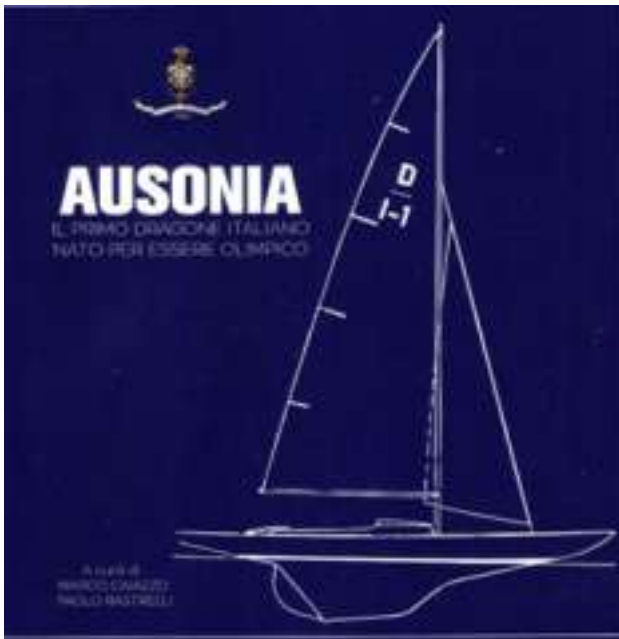
"Oggi con l'immersione più impegnativa di sempre, Claudio Ripa ci ha lasciati tutti senza parole. In una vita costellata di successi e riconoscimenti, la grinta con la quale ha attraversato il suo tempo è la più grande eredità per chi, come me, ha avuto il privilegio di camminare al suo fianco"



Claudio Ripa ai tempi del corallo . . .



. . . e con il grande amico e collega Folco Quilici. Nei secoli



AUSONIA

IL PRIMO DRAGONE ITALIANO
NATO PER ESSERE OLIMPICO

a cura di Marco Caiazzo e Paolo Rastrelli,
Edizioni R.Y.C.C. Savoia - Napoli, 1924, pag. 32
(testo italiano/inglese)

“Ho spesso il piacere di incontrare l’Amico Paolo Rastrelli ed i miei incontri sono sempre animati non solo da simpatia e stima, ma soprattutto dalla gioia di ascoltare i suoi racconti di antiche “tradizioni nautiche”. Ed è così che tra due chiacchiere in libertà ed un po’ di ricordi elargiti con generosità, in un attimo è nata la decisione di pubblicare questo libro sul Dragone Ausonia, di cui il Reale Yacht Club Canottieri Savoia è orgoglioso armatore.

Il Dragone è una delle barche più antiche e longeve, unitamente allo Star, tra quelle prescelte per le classi Olimpiche. La storia dell’Ausonia poi si intreccia non solo con i Giochi Olimpici, ma anche con la città di Napoli e con i suoi Circoli più antichi, l’Italia ed il Savoia, e con i loro stessi Presidenti.

Ripercorrere la storia di Ausonia, Dragone I-1, prima imbarcazione immatricolata in Italia della sua classe, è un viaggio affascinante attraverso lo sport della vela, le sue tecniche, le sue strategie, le sue tattiche. Ammirare le fotografie dei suoi timonieri e prodieri in pantaloncini e maglietta o con le semplici “cerate” e non con le attuali moderne “tute spaziali” esalta ancor di più la classe, l’eleganza e lo stile di una barca nata per vincere ed essere ammirata ancora oggi, ricca dei suoi 76 anni di mare e di vita”.

Fabrizio Cattaneo della Volta

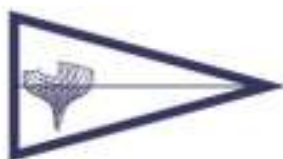
Presidente Reale Yacht Club Canottieri Savoia.



“Ausonia” a Le Vele d’Epoca a Napoli 2014 (da sinistra Carlo Campobasso, Giovanni Longobardo e Alessandro Magnotta.

(Credit Francesco Rastrelli)





ASSOCIAZIONE ITALIANA VELE D'EPOCA

a cura di FLO

E' un settembre ruggente quello che si prepara per la galassia delle Vele d'Epoca e Classiche dell'AIVE. Appuntamenti importanti in Italia in Adriatico e in Tirreno, ma anche in Spagna tra le Baleari e Barcellona. Una Barcellona mai come oggi capitale della vela mondiale grazie alla 37° America's Cup alle porte, preceduta dalle regate per stabilire chi tra i cinque Challenger, tra i quali **Luna Rossa** del Circolo Vela Sicilia, affronterà il Defender **Emirates Team New Zealand** a partire dal 12 ottobre 2024, grande festa spagnola per la scoperta dell'America. Un



gioco di date che in questa estate catalana al profumo di Coppa America è ricorrente. Per esempio la Louis Vuitton Preliminary Regatta ha debuttato il 21 agosto, lo stesso giorno in cui 173 anni prima la goletta **America** aveva sconfitto il meglio dello yachting britannico nella famosa regata intorno all'isola di Wight. E il match più importante della prima giornata, è stato tra **Luna Rossa** e **Emirates Team New Zealand**, continuazione virtuale della battaglia tra la **Luna** e i kiwis del 2021 finita 7 a 3 per i padroni di casa., in una Auckland blindata per tenere lontano il COVID,

Mahon, Barcellona e Nave Palinuro

La King's Cup of Vintage Boats organizzata a Minorca dal Club Marittimo di Mahon in programma dal 27 al 31 agosto significa quattro belle giornate di regata per quasi 50 scafi, in parte frequentatori anche dei circuiti italiani e francesi, in parte no. Al via una bella spedizione tricolore con **Chaplin** della Marina Militare, **Crivizza** di Ariella Cattai e Gigi Rolandi del CN Versilia, **Ojala II** di Susan Carol Holland, skipper Michele Frova del RORC nella categoria "Clasicos" e la Big Boat **Orianda** di Igino Angelini e Tommaso Crisi, iscritta con i guidoni CVR Italia e YCSS. Al via anche **Chinook** di Paolo Zannoni, frequentatrice dei nostri circuiti, col guidone del New York Yacht Club.

Tempo di far cambusa e via verso Barcellona dove in concomitanza con le prove di selezione dei challenger della Louis Vuitton Cup e della Unicredit Youth America's Cup, il Real Club Nautico Barcelona ha organizzato dal 4 al 7 settembre la XVII Puig Vela Clàssica Barcelona, che sotto il suo ampio ombrello comprende anche i 12m Stazza Internazionale, che disputano il loro mondiale, e J Class, come dire il glorioso passato dell'America's Cup. Anche in questo caso quattro giorni di regate davanti al lungomare della capitale Catalana, dove è posizionato pure il "ring" dei match dell'America's Cup. Oltre alle barche italiane in arrivo da Mahon, alla manifestazione si aggiungono **Amorita** di Marco Mealli, **Corsaro II** della Marina e **Barbara** di Roberto Olivieri. Tra i 12metri **Kookaburra II** di Patrizio Bertelli, colui che con le sei sfide (sette se si conta quella poi ritirata di Bermuda) ha superato il record di Sir Thomas Lipton che ne aveva lanciate e perseguite cinque.

Ad accompagnare in qualche modo la rappresentanza velica italiana a Barcellona, **Nave Palinuro** della Marina Militare Italiana, un'ambasciatrice di grande fascino che nel 2024 festeggia i suoi primi 90 anni e a bordo della quale l'AIVE ha organizzato lunedì 3 settembre nel tardo pomeriggio una serata con



visita con la finalità di rafforzare i legami tra le varie realtà presenti agli appuntamenti in corso a Barcellona e per rendere omaggio alla tradizione marinara italiana.

Il 12 metri "Kookurra II" di Patrizio Bertelli.



Nave "Palinuro" della Marina Militare.

Monfalcone, Imperia, Bellagio

Tornando in Italia in Tirreno obiettivo puntato su Imperia per le tradizionali Vele d'Epoca d'Imperia since 1986 da giovedì 12 a domenica 14 settembre. Un appuntamento organizzato dallo Yacht Club Imperia, con la collaborazione di Yacht Club Sanremo, Lega Navale delegazione di Imperia e Circolo Nautico San Bartolomeo al mare con già circa 50 iscritti.

Da segnalare la partecipazione di *Aria*, l'8 metri Stazza Internazionale di Serena Galvani progettato nel 1934 dai Cantieri Costaguta di Genova che corre per il guidone dello Yacht Club Italiano e festeggia i 90 anni tornando a Imperia timonata da Pietro D'Alì e correndo nel ricordo di "due grandi amici" recentemente scomparsi: Dani De Grassi e il Presidente AIVE Giancarlo Lodigiani.

Contemporaneamente a Monfalcone, dal 13 al 15 settembre si corre la VI International Hannibal Classic-Memorial Sergio Sorrentino, regata valida per la Coppa AIVE dell'Adriatico, così come Imperia vale per la Coppa AIVE del Tirreno.

Ultimo appuntamento settembrino, new entry AIVE, il Trofeo Scandia Silver Salmon per le Classiche metriche a Bellagio sul Lago di Como dal 28 e 29 settembre a cura del Circolo della Vela Pescallo..