



Notiziario CSTN

GIUGNO 2021
N° 106



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 X - N° 106

NOTIZIARIO ON-LINE

giugno 2021

SOMMARIO

- | | | | |
|----------------------------------------------|---------|----------------------------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • La Regate dei Tre Golfi | pag. 29 |
| • 1893: Welcome to New York | pag. 2 | • I successi di Straulino | pag. 32 |
| • La vela in Italia (parte II) | pag. 11 | • Le navi frigorifere | pag. 36 |
| • Cherchez la femme | pag. 20 | • Ciao Pippo | pag. 41 |
| • Marcello James, un mito del canottaggio .. | pag. 24 | • Un equipaggio di 182 anni/Acquarello | pag. 42 |

EDITORIALE

Con la dovuta prudenza e senza abbassare la guardia abbiamo riaperto il "Centro Studi". Tra le novità che ci attendevano la consistente donazione con la parte residuale dell'archivio personale che Carlo Rolandi ha destinato al CSTN come lascito testamentario e che i figli Adele e Gigi ci hanno consegnato. Ricordi di una lunga vita ai massimi livelli della Vela mondiale come atleta, dirigente, Ufficiale di Regata; preciso e meticoloso conservatore di materiale prezioso: libri, documenti, trofei, fotografie, film e video, testimonianze uniche raccolte su tutti i campi di regata del globo. Sistemere tutto nel modo più adeguato e ci impegneremo a fare in modo di valorizzare al meglio lo straordinario patrimonio che il CSTN ha il dovere e l'onore di custodire.

Intanto ecco puntuale il Notiziario di giugno 2021 con articoli interessanti, molti esclusivi, e le nuove autorevoli firme che ringraziamo e presentiamo con orgoglio.

Foto e grafica di copertina di *Bleu Passion*:

Un'emozione contagiosa ed unica al mondo: un'immersione sotto i Faraglioni di Capri.

Hanno collaborato: **Franco Belloni, Riccardo Bottazzo, Marco Caiazzo, Enrico Cernuschi, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Francesco Guerreschi, Giovanni Iannucci, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Paolo Rastrelli.**



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

IL NOTIZIARIO È SU



COME @Tradizioninautiche

STORICA IMPRESA DELL'ACCADEMIA NAVALE ITALIANA

Diamo il bentornato a Franco Guerreschi con un inedito e dettagliato racconto sulla campagna d'istruzione della Regia Accademia Navale con 277 allievi imbarcati su tre unità navali che attraversano per la prima volta l'Atlantico per partecipare alla grande rivista navale indetta a New York nel giugno del 1893. L'Italia è inoltre presente con altre unità militari e con lo yacht "Corsaro" del comandante genovese D'Albertis. Una storica traversata che mette in risalto il valore e il grado di preparazione della nostra Marina Militare e dei suoi uomini.



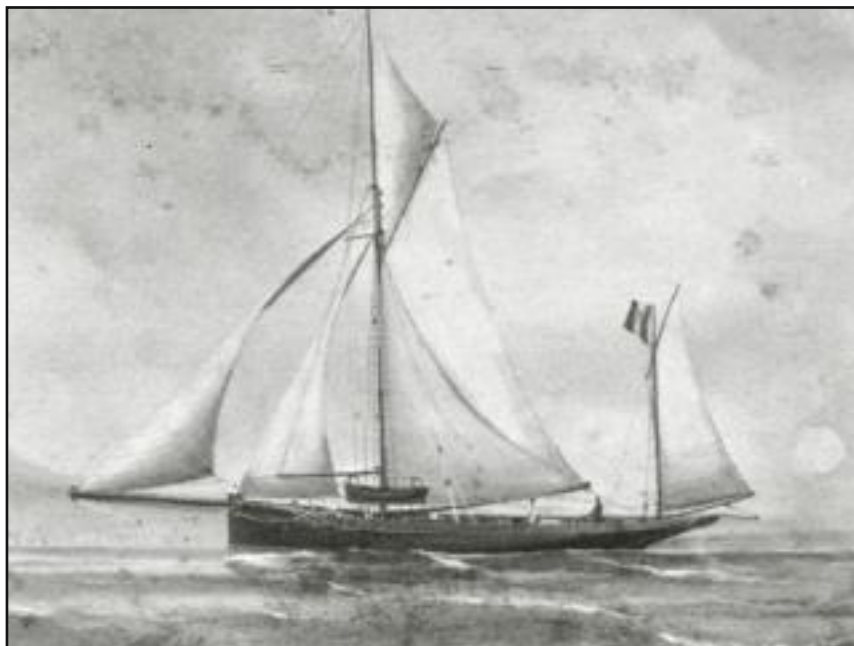
1893: WELCOME TO NEW YORK

FRANCO GUERRESCHI

*"Come si possono dimenticare
Quelle bianche ali
Nel dolce vento
Sull'azzurro mare "*

Stimolato dalla copertina del Notiziario di febbraio u.s., dove si può ammirare la splendida Nave Scuola *Amerigo Vespucci* in bacino, vorrei qui ricordare la campagna d'istruzione per gli allievi delle prime quattro classi della Regia Accademia Navale di Livorno che, per la prima volta, aveva come meta la traversata atlantica e gli Stati Uniti d'America; correva l'anno 1893.

"... Avvertito da un dispaccio dell'arrivo a Nuova York del Contr'Ammiraglio Magnaghi coll'*Etna* e del Contr'Ammiraglio Morin col *Vittorio Emanuele*, il *Flavio Gioia* e l'*Amerigo Vespucci*, dato un addio a Chicago ed alla «World's Fair», ritornai tosto a Nuova York. Lasciato il tranquillo e pittoresco ancoraggio di Bay Ridge, ove il *Corsaro (foto 1)* durante la mia assenza, già aveva sperimentato gli effetti di un primo ciclone, passato fortunatamente a 300 miglia circa a levante di Nuova York, andai a dar fondo presso le Regie Navi ...".



Così il noto "Autore" di queste righe ricordava l'arrivo sull'Hudson della Divisione Navale d'Istruzione e della già presente Divisione Navale d'America.

Il Capitano Enrico Alberto D'Albertis (*foto 2*), salpato da Genova il 3 giugno 1893, ancorando a Cartagena il 9 ed a Cadice il 16, era giunto a New York col proprio Yacht *Corsaro* dopo aver attraversato l'oceano Atlantico seguendo la rotta tracciata da Colombo nel 1492. Lasciata Cadice alle quattro pomeridiane del 22 giugno, il "... «cutter» con «mezzana» a poppa ...", passava al traverso delle Canarie nel

pomeriggio del 27 con rotta per il 25° parallelo, all'altezza del quale, il Capitano poggiò per ponente con prua sull'isola di San Salvador, prima terra americana toccata dal "Grande Genovese" il 12 ottobre 1492, dove, il 20 luglio 1893, dopo 27 giorni e 22 ore dalla partenza da Cadice e 3850 miglia percorse "... alle due pomeridiane il *Corsaro* lasciava cadere l'ancora in 7 metri di fondo, a circa 400 metri dalla spiaggia".

Dopo soli due giorni di sosta sull'isola, il mattino del 22, "... Il *Corsaro* metteva alla vela, prora per tramontana, procurando usufruttare il più che fosse possibile la lieve brezza da levante ...", iniziava così la navigazione verso New York, passando il 31 al largo di Chesapeake Bay ed ancorare nelle prime ore del 3 agosto alla "Quarantine", erano trascorsi esattamente due mesi dalla partenza da Genova.

Altra tappa fondamentale del viaggio intrapreso dal Capitano D'Albertis in quell'anno, era la visita alla World's Fair di Chicago, organizzata per celebrare il quarto centenario della scoperta del Nuovo Mondo, il Capitano vi si recò in treno da New York.

"... La sera del 12 partivo per Chicago.

Era l'ora del tramonto, allorchè l'«Exposition flyer» dopo aver percorso in 20 ore le 1080 miglia intercedenti tra Nuova York e Chicago, si avvicinava sbuffando alla «Regina delle Praterie»".

Per dare massima solennità alla grande Mostra di Chicago, il Governo degli Stati Uniti aveva invitato tutte le potenze marittime ad intervenire alla grande cerimonia con un adeguato numero di navi da guerra, il Governo Italiano raccolse l'invito costituendo una apposita Divisione Navale d'America formata dagli arieti torpedinieri: *Etna*, sul quale il 10 marzo 1893 alzava la propria insegna



Foto 2.

il Contrammiraglio Giovanni Battista Magnaghi quale Comandante della Divisione, Com.te Capitano di Vascello Maurizio Sartoris; *Bausan*, Com.te Capitano di Vascello Alberto De Libero; *Dogali*, Com.te Capitano di Fregata Giovanni Giorello (sostituito a New York nel maggio 1893 dal parigrado Augusto Aubry) e dalle cannoniere: *Andrea Provana*, Com.te Capitano di Corvetta Carlo Avallone e *Sebastiano Veniero*, Com.te Capitano di Corvetta Giuseppe Priani.

La grande rivista navale e militare ebbe luogo a New York nei giorni 26, 27 e 28 aprile 1893.

Già prima della costituzione della Divisione Navale d'America, il *Bausan* partecipò a Cadice nell'agosto 1892 con la Divisione della Squadra Permanente, ai festeggiamenti per il quarto centenario della scoperta dell'America, e da qui venne destinato a New York per presenziare il 12 ottobre all'inaugurazione del monumento marmoreo dedicato a Cristoforo Colombo (*foto 3*), dono degli italiani d'America alla città, opera realizzata dallo scultore messinese Gaetano Russo.

Foto 3.



Sempre nel 1893, lo Stato Maggiore della Regia Marina, individuò per la prima volta come meta della campagna estiva d'istruzione per gli allievi della Regia Accademia Navale, la costa orientale degli Stati Uniti d'America e New York. A tale scopo fu costituita una Divisione Navale d'Istruzione formata dalle Regie Navi: **Vittorio Emanuele** (foto 4), Pirofregata armata a nave, al comando del Capitano di Vascello Edoardo Parascandolo, a bordo della Fregata alzava alla mezzana la propria insegna quale Comandante della Divisione il



Foto 4.

Contrammiraglio Costantino Morin (foto 5), che dal 1891 era il Comandante dell'Accademia Navale, sulla Fregata imbarcarono 109 allievi; **Flavio Gioia**, (foto 6) Incrociatore misto armato a brigantino a palo, al comando del



Foto 5.

Capitano di Vascello Agostino Rebaudi, sul **Gioia** imbarcarono 84 allievi; **Amerigo Vespucci** (foto 7), Incrociatore misto armato a brigantino a palo, prima unità della Marina Militare Italiana a portare il nome del "Grande Esploratore Fiorentino" (Firenze 1454-Siviglia 1512), al comando del Capitano di Vascello Alberico Carnevali, sul **Vespucci** imbarcarono 84 allievi.

Le tre unità, nel giugno di quell'anno, si ancorarono nel porto di Livorno pronte ad imbarcare tutto il materiale necessario per la campagna addestrativa, il giorno 21, rientrati da una breve licenza, imbarcarono gli Allievi ed il 22, la Divisione fu passata in rivista dall'Ammiraglio Carlo Alberto Racchia, Ministro della Marina, giunto in treno a Livorno la sera del 21.

Venerdì 23 giugno 1893, salpate le ancore, la Divisione Navale d'Istruzione di primo mattino lasciò il porto di Livorno rotta a sud-ovest destinazione Gibilterra, che fu raggiunta il primo di luglio in otto giorni di buona navigazione, durante i quali gli Allievi iniziarono l'addestramento a riva.

Lasciata Gibilterra il 5 luglio, le tre unità, con i fuochi accesi entrarono in Atlantico facendo prua per 244° in direzione del canale tra Madeira e le isole Canarie, per raggiunger così l'aliseo di nord-est. Giovedì 6 trovato vento fresco da NW, l'Ammiraglia lasciò libertà di navigazione ai due Incrociatori e, spente le macchine alata la tela, scese fino al ventiseiesimo parallelo con il vento che girava man mano a NE, messa la prua ad Ovest, iniziò una traversata atlantica condotta quasi completamente alla vela, sempre accompagnata da tempo buono.



Foto 6.



Foto 7.

La sera del 2 agosto il *Vittorio Emanuele* passò al traverso di Cape Henry, porta d'ingresso della baia di Chesapeake, da qui accostata e prua per 350° direzione Annapolis, dove diede fondo alle prime luci del 6 agosto nei pressi dell'Accademia Navale Americana (**foto 8**) dopo un mese di navigazione e circa 4.000 miglia percorse, qui



Foto 8.

l'Ammiraglia si ricongiunse alle altre due unità della Divisione arrivate due giorni prima.

Ad Annapolis nei due giorni di permanenza, gli Stati Maggiori e gli Allievi parteciparono ai tradizionali incontri con le Autorità locali, visitarono l'Accademia Navale e la locale comunità italiana.

Lasciato l'ancoraggio di Annapolis il pomeriggio del 7 e doppiato Sandy Point, la Divisione fece rotta per entrare a Baltimora, dove giunse in serata all'ancoraggio nel north west branch del Patapsco River.

Anche a Baltimora, oltre ad effettuare i rifornimenti necessari alle tre unità, Ufficiali ed Allievi incontrarono le Autorità locali e la numerosa comunità italiana residente nel quartiere di Little Italy, visitarono inoltre Fort McHenry (**foto 9**), che fu teatro il 14 settembre 1814 del vittorioso scontro ai danni della Royal Navy nel volgere della guerra anglo-americana, successo che si rivelò fondamentale per la vittoria finale da parte degli Unionisti, durante



Foto 9.

questo scontro, il giovane avvocato e poeta Francis Scott Key scrisse la poesia The Star-Spangled Banner, che diventò poi l'inno nazionale americano. Lasciata Baltimora nelle prime ore del 10 agosto, le nostre unità fecero rotta per New York, dove arrivarono nella tarda serata del 12, affondando le ancore sull'Hudson di fronte alla 23rd street. **(foto 10)**

A New York oltre agli incontri di rito, si creò l'occasione di una piacevole ed in parte inaspettata "reunion" di navi italiane, infatti mercoledì 16 agosto, di ritorno da Montreal diede fondo nei pressi della Divisione la Regia Nave **Etna**, ed il 19 completò la "reunion" lo yacht **Corsaro** del Capitano D'Albertis, il quale intendendo lasciare New York il 23, iniziò i preparativi ed i rifornimenti del caso, allorché ricevette dall'Ammiraglio Morin l'invito di affrontare la traversata atlantica di ritorno alla vela, di conserva con la Divisione, con partenza prevista per il 28 agosto, invito ovviamente accettato.

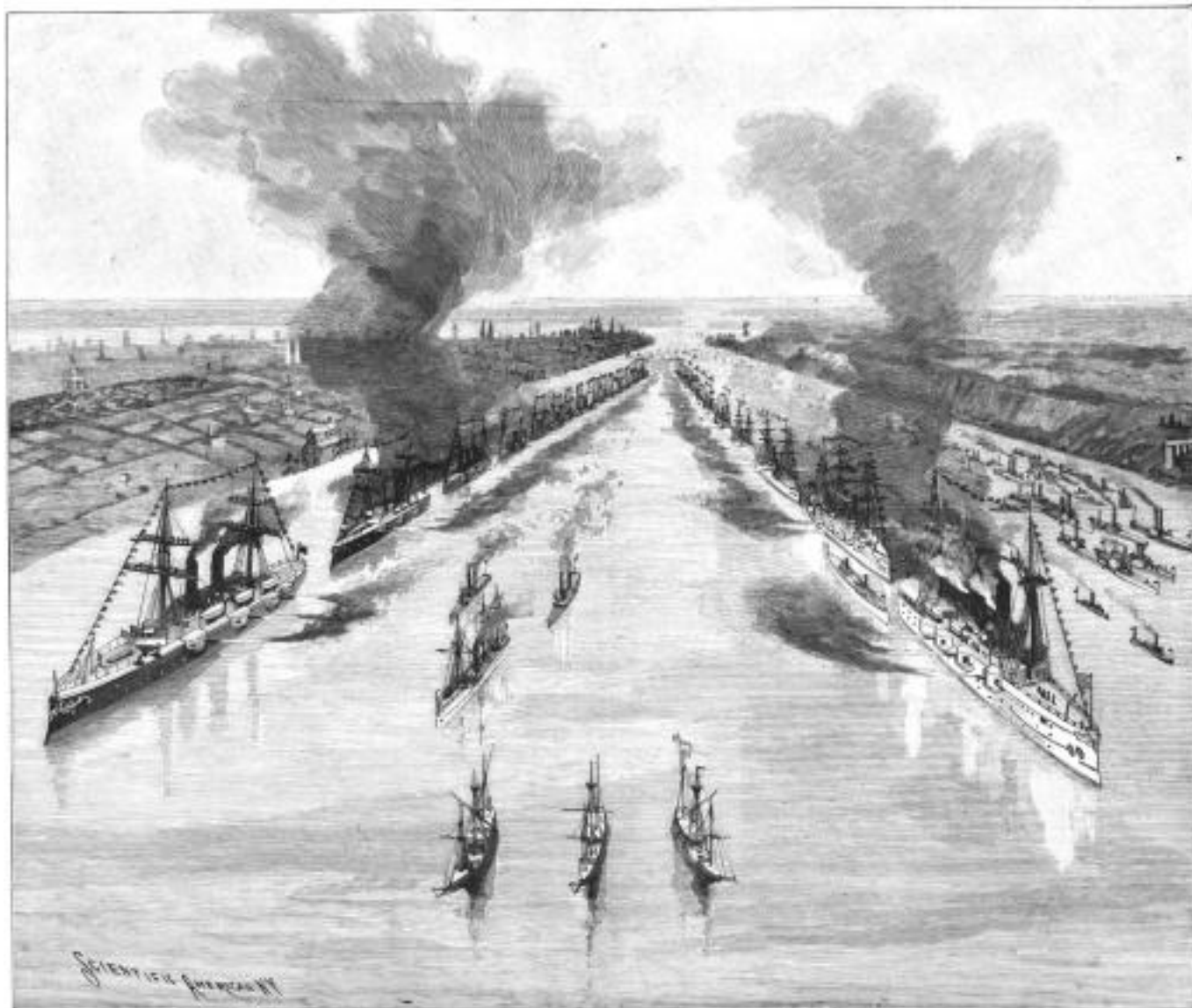


Foto 10.

Gli ultimi giorni di permanenza negli Stati Uniti furono funestati dal passaggio di alcuni cicloni sulle coste atlantiche che procurarono ingenti danni, uno di questi la notte tra il 23 e 24 agosto, rasentò la costa newyorkese abbattendosi anche in città e sviluppando enormi onde sull'Hudson, tali da far arare le ancore del **Flavio Gioia** e del **Vespucci** tanto che urtarono il **Corsaro** danneggiandolo.

Il 27 agosto, ricevuto l'ordine di recarsi a Vera Cruz in Messico, l'**Etna** salpò le ancore e lasciò New York dove le previsioni meteo davano in arrivo un nuovo uragano per il 28 o 29 agosto, costringendo così l'Ammiraglio Morin a rinviare la partenza al 31.

Alle due pomeridiane di martedì 31 agosto 1893, sotto un sole splendido, salpate le ancore e mollati gli ormeggi, la Divisione Navale dava inizio al viaggio di ritorno in Patria, con il **Flavio Gioia** che avrebbe rimorchiato il **Corsaro** fino al mare aperto; passando davanti alla statua della Libertà, così il Capitano D'Albertis salutava quella

Nazione: "... Addio giovane e fiorente nazione, addio apostoli della dottrina di Monroe, figli irrequieti della vecchia Europa! ...".

Passata al traverso di Rockaway point alle 17, la Divisione incontrò un Atlantico finalmente tranquillo, tempo sereno e una leggera brezza da sud che, non essendo sufficiente per mettere alla vela, consigliò lo Stato Maggiore di entrare nella notte coi fuochi accesi.

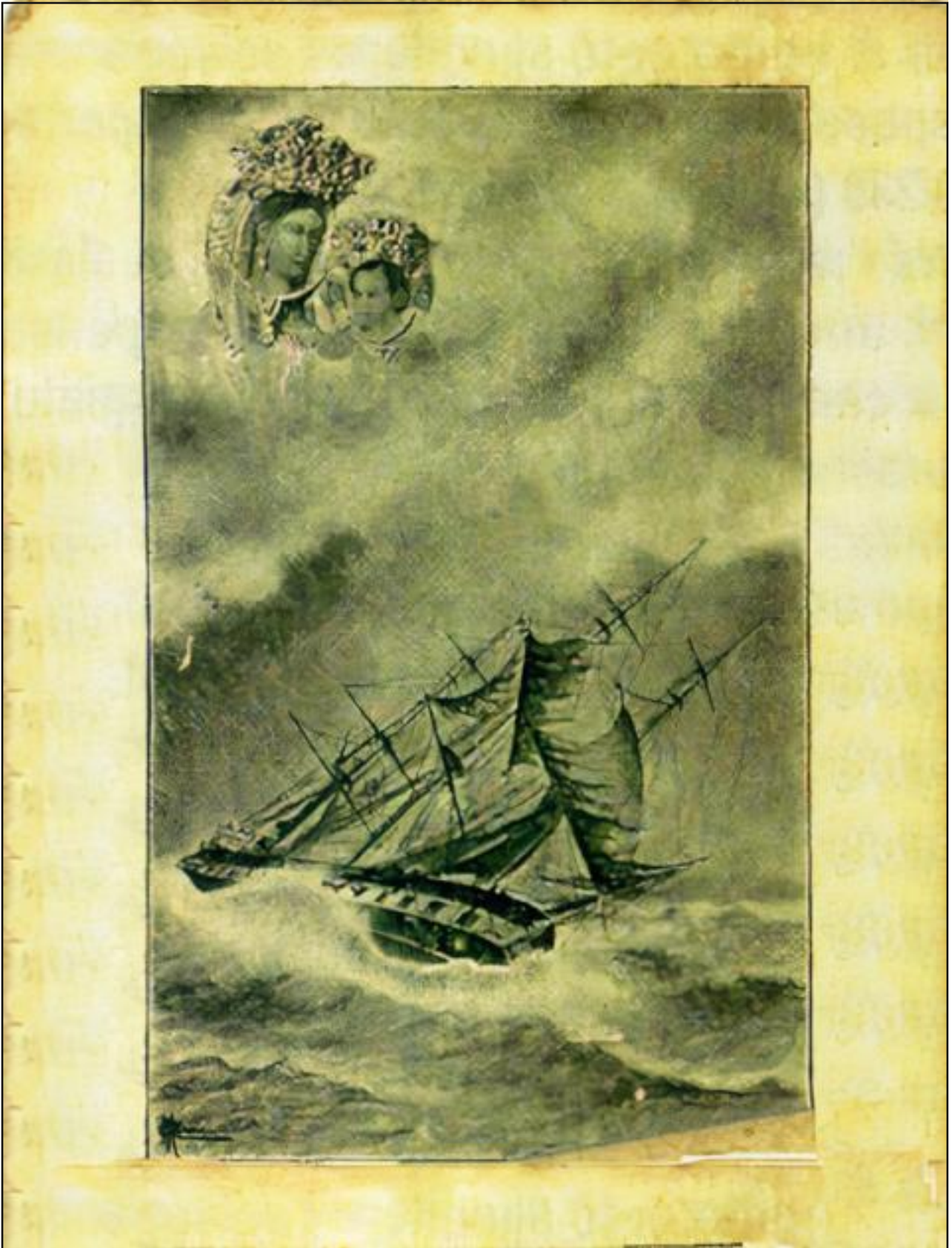


Foto 11.

Già durante la notte il vento iniziò a rinfrescare e girare su tutti i quadranti, il moto ondoso ad aumentare, tanto che in tarda mattinata sul *Vittorio Emanuele* venivano ricalati gli alberetti, e nel pomeriggio, dopo aver subito alcune avarie, il Capitano D'Albertis fece mollare i cavi di rimorchio e issare la vela, mettendosi sulla propria rotta e lasciare libero il *Flavio Gioia*, ritardato dal rimorchio, di fare forza di macchina e raggiungere la altre unità.

Ricomposta la Divisione, l'Ammiraglio Morin diede ordine di mettere alla vela per continuare l'addestramento degli Allievi, il 6 agosto ordinò ai due incrociatori, essendo meno velieri, di navigare di conserva con libertà di rotta e, dato appuntamento per il 27 settembre nelle acque di capo San Vincenzo, messosi in rotta per nord-est, così da passare a nord delle Azzorre, si allontanò da loro.

Nei giorni successivi l'Ammiraglia incontrò sempre vento molto fresco di direzione variabile e mare molto mosso, tale da mettere a dura prova gli Allievi in primis, ma anche l'esperto equipaggio, riuscendo comunque a percorrere in media 110-120 miglia giornaliera; ma il peggio doveva ancora arrivare.

Il 10 settembre, in 42° N e 47° O si misurò un brusco calo di pressione con ulteriore peggioramento delle già critiche condizioni degli elementi, tanto da far pensare, allo Stato Maggiore, di essere incappati in un uragano.

Così descrisse quegli eventi, nelle proprie memorie giovanili, il quindicenne allievo Neri Farina Cini, presente a bordo del *Vittorio Emanuele*: "... Ricordo mentre stavo sdraiato là in mezzo ai miei compagni (a pagliolo nel quadrato allievi, sul ponte di batteria N.d.A.), che il rollio diventava sempre più intenso fino a raggiungere inclinazioni veramente impressionanti. Lo scricchiolio della struttura della nave, tutta in legno, era anch'esso impressionante e ad un tratto fummo investiti da una notevole quantità d'acqua penetrata o dal ponte superiore o da qualche portello male chiuso e che oltre che bagnarci ci mise addosso una certa paura ...", poi alcuni di loro, i più temerari, vista la scarsa sorveglianza data dai tragici eventi, scapparono su per la scaletta e fecero capolino in coperta: "... Là, nella fioca luce di qualche fanale (non esisteva la luce elettrica), lo spettacolo era tale da impressionare chiunque e maggiormente dei ragazzi quindicenni alla loro prima campagna. Il rumore fortissimo era prodotto da una delle grandi vele prodiera (trinchetto o parrochetto) che si era strappata e, sbattendo, produceva suoni analoghi allo schiocco di una immensa frusta, che dominavano anche il rumore del mare e del vento ...", ed ancora: "... Ricordo nella confusione la visione dei marinari che alavano disperatamente sui carica-scotte di gabbia per cercare di ammainarla ed a poppa, al riparo del cassero, il cappellano di bordo che li incoraggiava e distribuiva, credo, dei cioccolatini, mentre sul cassero stesso vidi un grandissimo e noto marinaio siciliano che si chiamava Pistorio ed era considerato uno dei migliori gabbieri di bordo, inginocchiato ad implorare la Madonna che lo salvasse".

Più passavano le ore e peggiore era la situazione, le onde parevano montagne che si frangevano in coperta ridotta ormai alla stregua di un torrente in piena, ed il fortissimo vento ne nebulizzava le creste rendendo l'aria quasi irrespirabile, ricorda ancora il nostro allievo: "... Intanto, essendosi strappata anche la vela di trinchettina, eravamo scarsi di velatura prodiera e la nave non ubbidiva più al timone ma seguiva ad orzare con il gravissimo pericolo di prendere "a collo" cioè con il vento alla rovescia il che poteva causare la rottura degli alberi e la fine della unità. Per impedire questo grave pericolo, si cercava di ammainare la gabbia, ma ogni sforzo pareva non bastasse, quando, ad un tratto, un immenso colpo di mare portò via contemporaneamente due grosse lance di salvataggio di poppa a sinistra (sottovento) le quali restarono attaccate alla nave con un cavo o catena e così agirono come un immenso timone che arrestò l'orzata pericolosa e fece poggiare la nave di parecchi gradi.

Intanto la gabbia era stata ammainata e credo che i bravi gabbieri riuscissero anche a serrarla e forse ad alzare un altro fiocco in modo che press'a poco doveva essersi ristabilito l'equilibrio tra le vele prodiera e quelle di poppa; però le due grosse lance piene d'acqua e con la gru spezzata costituivano un grosso pericolo perché impedivano il governo della nave con il timone e ne rendevano possibile l'ingavonamento e la sua perdita.

Allora un tenente macchinista di cui purtroppo non ricordo il nome, si offrì volontario per una impresa assai rischiosa. Si fece imbragare solidamente, e poi con una delle grosse asce da abordaggio (che esistevano ancora sulla vecchia *Vittorio*) dette un formidabile colpo alle catene che reggevano le due lance e riuscì a spezzarle salvando così probabilmente la nave.

Finalmente poi comparve l'ammiraglio Morin, genovese e grande marinaio, che era rimasto imprigionato nel suo alloggio, situato sotto il cassero, dallo spostamento del fasciame dovuto alla tempesta e quando riuscì a liberarsi fu un grande sollievo ed una grande soddisfazione per tutti".

Uguale fortunale colpi in quei giorni anche il *Corsaro*, che navigava circa 60 miglia a nord dell'Ammiraglia,

costringendo gli uomini a mantenersi legati in coperta per evitare di finire fuori bordo, senza però subire gravi avarie, così descrisse il D'Albertis: "... Deviava, all'urto possente, la prora il buon **Corsaro**, ma docile al richiamo del timone, fiero e sempre bello in mezzo a quella titanica lotta di elementi, immergeva il robusto fianco, per risollevarsi pesantemente e rituffarsi ancora, aprendosi un varco fra quei vortici profondi, fra quelle onde gigantesche, cercando nella velocità, la sua ... la nostra salvezza!".

I due Incrociatori invece, essendo poco velieri si trovarono attardati rispetto al punto della grande depressione, ed il giorno 11 vedendo il peggioramento delle condizioni meteo marine, serrarono le vele e, accesi i fuochi, puntarono decisamente a gran velocità per sud-est evitando il peggio.

Il giorno 13 il tempo cominciò lentamente a migliorare consentendo a tutte le unità una navigazione se non confortevole, almeno più maneggevole, tanto che i due Incrociatori arrivarono nelle acque di Capo San Vincenzo il 24 agosto, dove incrociarono per due giorni esercitando gli allievi in attesa del **Vittorio Emanuele**.

Il mattino del 26 settembre, una splendida giornata di sole, arrivò in vista del Capo con tutta la tela a riva il **Corsaro**; così descrisse quei momenti il Capitano D'Albertis: "... Trovandomi a circa sette miglia a scirocco del capo San Vincenzo, avvistai sulla sinistra, ed in direzione della costa portoghese, due legni da guerra con prora opposta alla nostra... Sì, malgrado la distanza, con vero giubilo, potei distinguere la bandiera italiana! ... Erano infatti i nostri compagni di viaggio, i quali, per forza di tempo, ci avevano abbandonati il 1° settembre, e che, per una felicissima combinazione, ritrovavamo dopo 25 giorni, nelle acque del capo San Vincenzo ... Il **Corsaro** issò tosto all'albero il proprio distintivo: catene d'argento incrociate in campo azzurro e stella d'oro, la buona stella che sempre gli arrise: con intima e ineffabile soddisfazione vidi il **Flavio Gioia** dirigere ben presto verso noi; allora, ammainate le "vele di caccia", misi al traverso, attendendolo.

Quello fu in vero un momento solenne, pieno di emozioni potenti, virili, quali può provare cuor di marinaio in simili circostanze! Allorché il **Flavio Gioia** ci passò da poppa, a breve distanza, allorché la bandiera del piccolo legno da diporto salutò il bastimento da guerra, un hurrà improvviso e fragoroso, un hurrà generale, che irrompeva dal cuore di un intero equipaggio, salutò il **Corsaro** ed il suo fausto incontro col **Flavio Gioia**!

Fu una triplice ovazione che non dimenticherò giammai, e che commosse profondamente me e tutto il mio equipaggio: fu il compenso più gradito per la fortunosa navigazione avuta! ...".

Non avendo ricevuto alcuna notizia del **Vittorio Emanuele**, nemmeno dal Capitano D'Albertis, i Comandanti dei due Incrociatori decisero di fare rotta per Tangeri dove diedero fondo la sera del 27, dopo aver rimorchiato per 111 miglia il **Corsaro** poi mollato per il peggiorare dello stato del mare.

Il 28 settembre 1893 fu il fausto giorno del ricongiungimento, alle 8 del mattino ancorava, di poppa al **Flavio Gioia**, il **Corsaro**, e con grande sollievo di tutti, così ricorda il D'Albertis: "... Rammento che alle 6 pom. parlavo appunto di tale ritardo sul cassero del **Flavio Gioia** col comandante, allorché, guardando casualmente verso la punta Tangeri, l'estrema punta volta a ponente e che forma la baia omonima, "ecco il **Vittorio Emanuele**" gridai; era infatti la fregata ammiraglia, la quale in quel momento, doppiata la punta sopradetta, entrava in rada. (foto 11)

Fu un respiro di contentezza per tutti! Al mio grido, segui un rapido scambio di segnali tra i legni da guerra; ordini furono impartiti, e le imbarcazioni dei comandanti tosto furon pronte ed armate per muovere incontro alla nave ammiraglia, la quale, appena giunta, fe' le salve d'uso.

Alla nostra esultanza fu partecipe, inconsapevole, la Casbah o fortezza di Tangeri; anziché rendere la salve con 21 colpi, i buoni marocchini ne spararono 22... "Uno pel **Corsaro**: se lo merita", disse giulivamente il mio buon nostromo Dragut che, dopo il nostro arrivo, aveva smesso il suo solito taciturno contegno ...".

Il primo legno a lasciare la buona compagnia di Tangeri fu il **Corsaro** che: "... Alle 8 ant. del 29 settembre il **Corsaro**, fatto il debito omaggio all'Ammiraglio e salutato anco una volta dagli hurrà, non soltanto di uno, ma dei tre legni da guerra, salpava per Genova. Con due mani di terzaroli nella vela ed una mano nella trinchettina, si cacciò nello stretto, bordeggiando il fresco levante; alle 5 pom. tagliava il meridiano passante fra Ceuta e Gibilterra e finalmente rientrava in Mediterraneo! ...", la sera del 6 ottobre passò al largo di Capo Mele e alle ore sette del 7 ottobre 1893 lasciava cadere l'ancora nella darsena di Genova dopo un viaggio di 128 giorni dei quali 91 di navigazione, e circa 10.000 miglia percorse.

La mattina del 3 ottobre lasciarono la rada di Tangeri i due Incrociatori, i quali, nel primo pomeriggio ancorarono a Gibilterra per rifornirsi di carbone e viveri freschi, il *Vittorio Emanuele* dovendo riparare alcune avarie subite in Atlantico, lasciò la città marocchina il mattino del 6 raggiungendo il resto della Divisione a Gibilterra, da dove ripartì con il *Vespucci* il 7 ottobre con destinazione Barcellona dove ancorarono il 10 dopo una buona navigazione, lasciata la città catalana il giorno successivo, le due unità misero in rotta per Cagliari dove diedero fondo alle prime luci del 17 ottobre; nel pomeriggio, di poppa all'Ammiraglia, ancorò anche il *Flavio Gioia* che, lasciata Gibilterra l'11, navigando di conserva col trasporto Alessandro Volta fece rotta diretta su Cagliari.

Nuovamente riunita, la Divisione, nei giorni successivi eseguì nelle acque orientali della Sardegna, una serie di esercitazioni navali per gli allievi imbarcati, finite le quali diresse su La Spezia, meta finale della lunga campagna, e qui tra le unità della Squadra Inglese in visita alla città, posarono le ancore il 27 ottobre 1893, dove, dopo 127 giorni dalla partenza e più di 10.000 miglia percorse, si chiudeva per i 277 allievi, la prima Campagna d'Istruzione oltreoceano dell'Accademia Navale di Livorno. (foto 12)

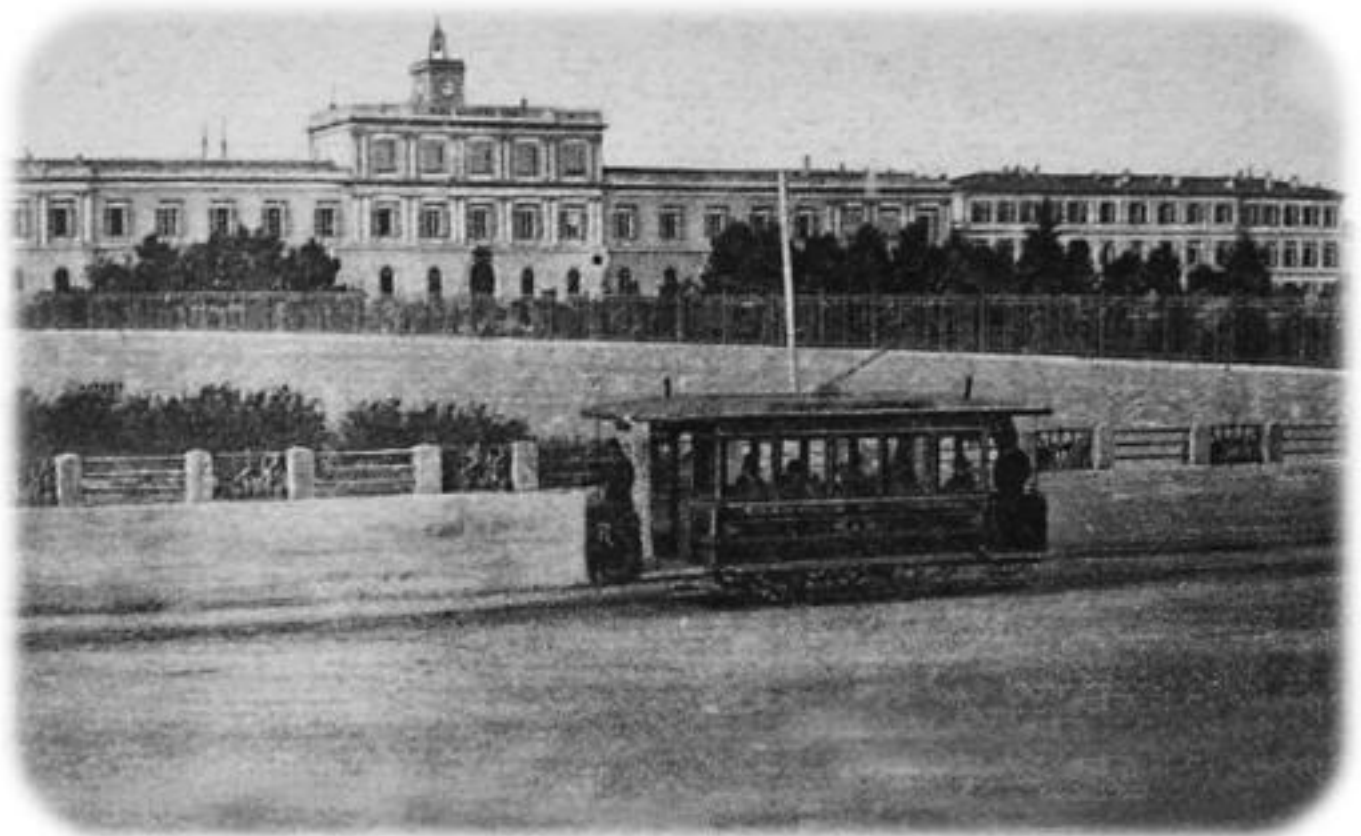


Foto 12.



LA VELA IN ITALIA



Numerosi consensi sono giunti in redazione per la prima puntata della storia della Vela che ha inaugurato la pubblicazione a puntate del lavoro iniziato anni fa da Gianni Magnano con Franco Belloni, un binomio collaudato che già in passato abbiamo avuto modo di apprezzare per la precisione e l'accuratezza con le quali sono state condotte le loro ricerche. La seconda puntata ci descrive l'introduzione della vela in Italia e sui laghi prealpini.



GLI ANNI DELLA PRIMA VELA

FRANCO BELLONI E GIANNI MAGNANO

Seconda Puntata

Attività velica sui laghi prealpini

Le prime barche da crociera del Mediterraneo che si conoscono sono quelle di due celebri poeti inglesi: Percy Bysshe Shelley e George Gordon Noel Byron. L'8 luglio 1822, Shelley riprendeva il mare con *Ariel* da Livorno, dove si era recato a trovare Byron, per San Terenzo, un paesino a due chilometri da Lerici, dove abitava. Perdeva tragicamente la vita con Edward Williams e un marinaio naufragando in una tempesta, probabilmente la classica "libecciate", su una spiaggia della Versilia. Byron con il suo *Bolivar* era stato visto durante un suo soggiorno in Italia negli anni Venti a Livorno.

Sparse sui laghi e lungo le nostre coste c'erano però anche altre barche da diporto. Infatti:

Una regata di canotti veleggianti avvenne sul Lario il 20 Agosto 1850. Gagliarda soffiava la Brevia da Lecco: sei canotti schieratisi sulla linea segnata da battello ancorato con bandiera tra Dorio e Dongo destreggiarono colle vele fra le due sponde finché quello, che dava la palma al Marchese Trotti, giungeva primo a Bellaggio; verificossi allora esser necessaria la massima intrepidezza per così veleggiar sul Lario nel che i nostri barcajuoli reggono al confronto anche de' più esperti inglesi.⁵

Non è certo che questa fu la prima regata, sia pure locale, organizzata in Italia, ma di questa regata c'è una testimonianza scritta. Non deve meravigliare il riferimento alla bravura degli Inglesi. Infatti, sul lago di Como c'era nell'Ottocento una loro aristocratica "colonia" presso la quale avevano portato alcune tipiche barche a remi e a vela con il fasciame a clinker, le caratteristiche "inglesine", subito copiate dai bravi artigiani locali.

Arrigozzo, "nome de plume" dell'avvocato Vincenzo "Cencio" Poggi, scrisse:

Sul Lago di Como nel 1852 il Marchese Ludovico Trotti s'era cimentato in una regata a vela e con prospero successo contro un Lord inglese. Alcuni yacht si videro in seguito importatevi dal marchese Trotti, dal duca Melzi, dal dott. Besana e da altri. Ma solamente vent'anni dopo nel 1871 [1872] si fondava il Regate Club collo speciale intendimento di bandire regate. Proposito non mutato; ed anche oggi la società lariana si tiene paga dello splendido ma vano spettacolo delle corse a punta di Gitana. S'opponevano forse a più ampio sviluppo i limitati orizzonti di un lago, dove le crociere, gran parte del yachting, non sono possibili.⁶

Non sappiamo se si tratta della stessa regata del 1850 - la memoria può aver tradito Arrigozzo - ma dai due episodi si può dedurre che sul lago di Como già a metà dell'Ottocento si organizzavano regate con barche a vela dei locali.

Per iniziativa del politico Ruggero Bonghi era stata fondata, 2 agosto 1858, a Belgirate, il "village charmant" amato da Stendhal, sul lago Maggiore, la Società delle Regate. Tra gli altri erano soci fondatori la duchessa Elisabetta di Genova, il conte Vitaliano Borromeo, il senatore A.T. Conelli De Prosperi, lo scrittore Massimo d'Azeglio, il marchese Ferdinando Di Breme, il marchese Luigi Spinola, il conte Stefano Stampa, il conte Galeazzo Visconti, sir James Hudson, ambasciatore d'Inghilterra presso il Regno di Sardegna e Rusten Bey, ministro della Sublime Porta (Governo Ottomano). Ferdinando Di Breme fu eletto presidente del sodalizio e Ruggero Bonghi segretario.

Nel primo articolo dello Statuto del sodalizio si legge: *"Questa Società ha per iscopo di stabilire annualmente sul lago Maggiore delle regate, tanto a vela quanto a remi, ad intento di eccitare l'emulazione fra i villeggianti nella costruzione delle barche, di migliorare la navigazione sul lago e di formare barcaioli ancora più esperti dei presenti"*.

Erano ammessi alla Società *"tutti i cittadini del Regno Sardo e tutti i forestieri che dimoravano sulle rive del Lago Maggiore"* e *"anche i forestieri non residenti sul Lago, previa speciale domanda alla Direzione"*.

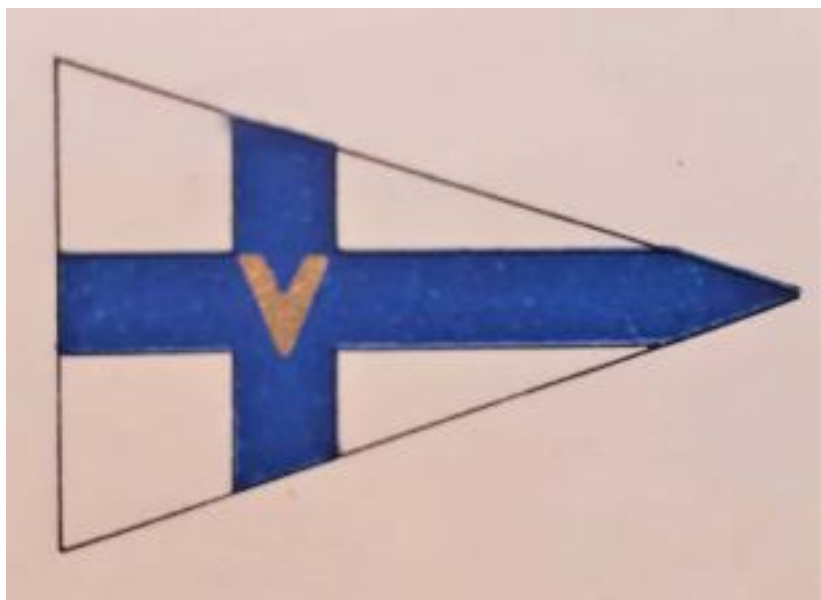
Alle regate potevano partecipare *"tutti i membri della Società, gli abitanti del Lago Maggiore di qualsiasi riva, non appartenenti a nessun servizio pubblico né militare, né amministrativo, se non avessero speciale licenza del Comitato Dirigente"* nonché *"i forestieri che ne facessero domanda alla Direzione un mese prima delle regate"*.⁷ La Società organizzò subito due regate: il 22 agosto 1858 a Belgirate e il 29 a Pallanza.

Fu l'inizio dell'attività velica sul lago Maggiore che si consolidò nel 1895 con la fondazione a Stresa del Verbano Yacht Club.

Sul Lario la regata del 1850 invogliò i villeggianti milanesi a far costruire dagli artigiani locali o importare dall'Inghilterra delle barche per le regate. Il 12 agosto 1871, Enrico ed Eugenio Besana, Lodovico Trotti e Achille Lucchesi Palli, scrissero questa lettera: *"I sottoscritti, interpretando il desiderio di molti dilettanti di questo lago, presero l'iniziativa per organizzare alcune regate tanto a vela che a remi. Essi pertanto si rivolgono alla S.V. pregandola a volere personalmente partecipare alle gare, od altrimenti, prestarle in qualunque altro modo il suo valido appoggio"*.



Il guidone della Società delle Regate di Belgirate.



Il guidone del Verbano Yacht Club.

Una regata fu organizzata a Bellano il 12 settembre 1871 con quattro barche: *Egeria* di Enrico Besana, *Speme* di Lodovico Trotti, *Vulcano* di Aristide Rubini e *Kossut* di Eugenio Besana.

Il 1° gennaio 1872 venne fondato il Regate Club sul Lago di Como, con sede a Milano in piazza Belgioioso e nella "stagione delle corse", dal 15 agosto al 15 ottobre, a Cernobbio e alla Majolica, frazione di Griante, sul lago di Como, il Club assunse dal 1898 il nome di Regio Regate Club Lariano. Tra i fondatori del sodalizio il commodoro duca Lodovico Melzi d'Eril, il vice commodoro marchese Lodovico Trotti Bentivoglio, Enrico ed

Eugenio Besana, il nobile Luigi Alginati, l'ingegnere Aristide Rubini e il conte Rinaldo Taverna.

Le "barche veliere" che partecipavano alle regate della società lariana erano suddivise in due categorie: nella prima quelle di oltre sette metri di lunghezza misurata "alla linea d'acqua" a barca vuota e nella seconda quelle inferiori. Nel Regolamento del 1872 per le "Corse a vela" non si accenna a compensi: si riteneva sufficiente la divisione secondo la lunghezza, adottata almeno fino al 1876 come risulta dall'elenco degli iscritti alla regata del 9 settembre.

1881



1881

IN OCCASIONE DELL'ESPOSIZIONE INDUSTRIALE
DI MILANO

REGATA NAZIONALE A VELA

SUL LAGO DI COMO

Sotto la direzione del Regate-Club

Presidente d'Onore

S. A. R. IL PRINCIPE DI NAPOLI

Sabato, 3 Settembre 1881

Premio di L. 4,500, formato col concorso di S. M. il Re per L. 1,000,
del Ministero d'Agricoltura e Commercio per L. 500, del Presidente Dura Malzi
per L. 500, e con offerte private; per barche di ogni specie non superiori
alle 4 tonnellate, costrutte ed armate in Italia.

3,000 al primo, con bandiera

1,000 al secondo, con bandiera

500 al terzo, con bandiera.

Per l'iscrizione di ogni barca verranno depositate Lire 50, da essere restituite a coloro che
avranno realmente preso parte alla Regata ed a chi potesse provare che ne fu impedito
da forza maggiore. Per ogni iscrizione fatta dopo il 15 Agosto dovranno pagarsi Lire 50
a fine perdute, oltre il deposito.

Le partenze avrà luogo alle 12 1/2 dalla punta di MORCATE colle norme del Regolamento.

(Pubblicato in tutta l'Italia)

Il Comitato giudicherà inappellabilmente se e come le barche presentate all'iscrizione rispet-
tino alle condizioni del programma tanto per la nazionalità come pel tonnellaggio, il
quale verrà calcolato colle norme contenute nei seguenti articoli del Regolamento:

Art. 1. L'iscrizione per la Regata, si fa per iscritto per lettera di iscrizione a cui si unisce un foglio di disegno di struttura.
Art. 2. La data di arrivo del progetto della Regata, sarà per la Regata, stabilita per la data di partenza, e sarà per la Regata, la data di partenza.
Art. 3. La data di partenza della Regata, sarà per la Regata, stabilita per la data di partenza, e sarà per la Regata, la data di partenza.
Art. 4. La data di partenza della Regata, sarà per la Regata, stabilita per la data di partenza, e sarà per la Regata, la data di partenza.
Art. 5. La data di partenza della Regata, sarà per la Regata, stabilita per la data di partenza, e sarà per la Regata, la data di partenza.
Art. 6. La data di partenza della Regata, sarà per la Regata, stabilita per la data di partenza, e sarà per la Regata, la data di partenza.
Art. 7. La data di partenza della Regata, sarà per la Regata, stabilita per la data di partenza, e sarà per la Regata, la data di partenza.
Art. 8. La data di partenza della Regata, sarà per la Regata, stabilita per la data di partenza, e sarà per la Regata, la data di partenza.
Art. 9. La data di partenza della Regata, sarà per la Regata, stabilita per la data di partenza, e sarà per la Regata, la data di partenza.
Art. 10. La data di partenza della Regata, sarà per la Regata, stabilita per la data di partenza, e sarà per la Regata, la data di partenza.

Art. 11. La data di partenza della Regata, sarà per la Regata, stabilita per la data di partenza, e sarà per la Regata, la data di partenza.

Le iscrizioni dovranno dirigersi prima del 15 Agosto alla sede della Società, Piazza
Belcolosio, N. 1, in MILANO.

Dopo il 15 Agosto alla Villa Desana in BETTAGLIO, Lago di Como.

Regate-Club, 1881.

PEL COMITATO

Dura LOBOWICZ WULFI D'ERIL.

Riduzione di tariffa sul trasporto a Como e ritorno delle barche che prenderanno
parte alle Regate del Settembre 1881 sul Lago di Como.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI DIRIGERSI AL COMITATO.

Locandina della regata organizzata sul Lago di Como.

Nell'elenco degli iscritti alla regata del 9 settembre 1880 è, invece, indicato per ogni barca il compenso chiamato "alleviamento", calcolato secondo le tonnellate di stazza della barca e la lunghezza del percorso: un secondo per decimo di tonnellata per ogni mille metri di percorso, trascurando le frazioni di decimo.⁸ Successivamente il "Regate" adotterà una nuova formula, abbastanza complessa, derivata da quella del New York Yacht Club.

Una iniziativa promozionale interessante del Regate Club sul Lago di Como fu l'organizzazione di "una Regata straordinaria a vela, alla quale non potranno concorrere se non barche costrutte in Italia di una determinata misura [non oltre 4 tonnellate di stazza applicando la formula del 1880], in occasione dell'Esposizione Industriale di Milano, inaugurata il 5 maggio 1881 nei Giardini di Porta Venezia e visitata da più di un milione e mezzo di persone. "In questo modo esso [il Comitato] intende incoraggiare l'industria nazionale aggiungendo lustro ed allettamento alla grande Esposizione di Milano".

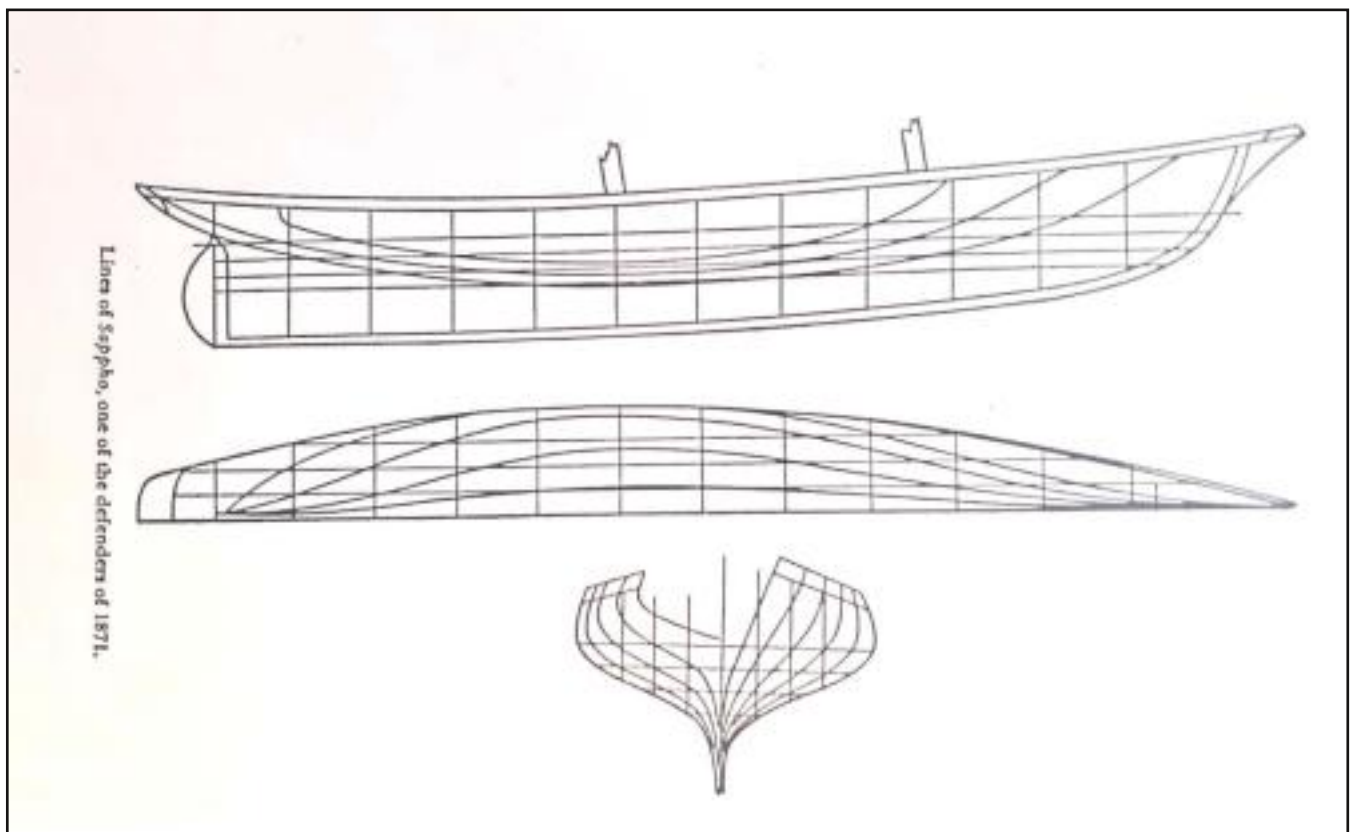
Si legge nella lettera inviata ai soci il 1° ottobre 1880 dal presidente Lodovico Melzi d'Eril per invitarli a partecipare a una sottoscrizione. Sottoscrizione fruttuosa, alla quale aderì anche il re Umberto I con mille lire, consentendo di mettere in palio tre premi per 4500 lire di cui 3000 al primo classificato.

La ricchezza dei premi per la regata del 3 settembre 1881 fece arrivare sul Lario anche alcune barche genovesi. Infatti, si affermava **Lei**, il cutter del marchese Cesare Imperiale di Sant'Angelo che vinse anche la regata del 17 settembre.

Lungo le coste della Penisola

La partenza sui laghi era stata buona, ma anche altrove - Roma, Napoli, Genova e Trieste - iniziarono ad esprimere una fiorente attività velica.

A Roma, 1° gennaio 1872, venne ufficialmente fondata la Società Ginnastica dei Canottieri del Tevere (oggi Reale Circolo Canottieri Tevere Remo) presieduta dal cavaliere Guglielmo Grant. "Fin dalla sua prima fondazione il Club Canottieri Tevere svolgeva, per quanto non ancora completamente sviluppata, una sentita attività velica. L'esercizio della vela veniva praticato, nei primi anni, dopo il 1872, a Palo [un paese a 35 chilometri da Civitavecchia], nella tenuta a mare del socio fondatore principe Ladislao Odescalchi, il secondo presidente del 'Tevere', che gentilmente aveva posto l'arenile a disposizione del nuovo Circolo".⁹ Tra i primi soci del "Tevere" il principe Giuseppe Rospigliosi proprietario del cutter **Fanny** e il principe Maffeo Colonna di Sciarra armatore della goletta **Sappho**.¹⁰



Disegno della goletta "Sappho" del principe Maffeo Colonna.

A Napoli nel 1872, con la presidenza del principe Giuseppe Gallone di Moliterno, venne fondata la Società delle Regate che contava 35 barche, tra queste la goletta *Amalia* di 150 tonnellate del conte Luigi d'Aquila, i latini *Florence* del marchese Vincenzo Santasila ed *Eugenia* del principe di Fondi, il cutter *Wiking* del marchese Edoardo Serra ed *Elvira* di Gusman.

La Società delle Regate pubblica nel 1875 il proprio *Regolamento per le corse* costituito di 25 articoli. Il Regolamento venne successivamente ristampato con questa nota: "Di questo volumetto fuori commercio sono stati impressi D [500] esemplari in copia anastatica a cura di Massa Editore per conto del Reale Yacht Club Canottieri Savoia. Napoli Dicembre 2001".

Interessante l'articolo 7 del Regolamento che autorizza "qualunque forzata di vele" cioè "Spiegarne quante più se ne possa portare da un bastimento con un vento determinato, a fine di accelerare il cammino".¹¹ Inoltre, lo stesso articolo precisa: "è concesso un minuto di vantaggio all'arrivo a' battelli più piccoli per ogni piede di lunghezza di meno per le sole corse a vela".

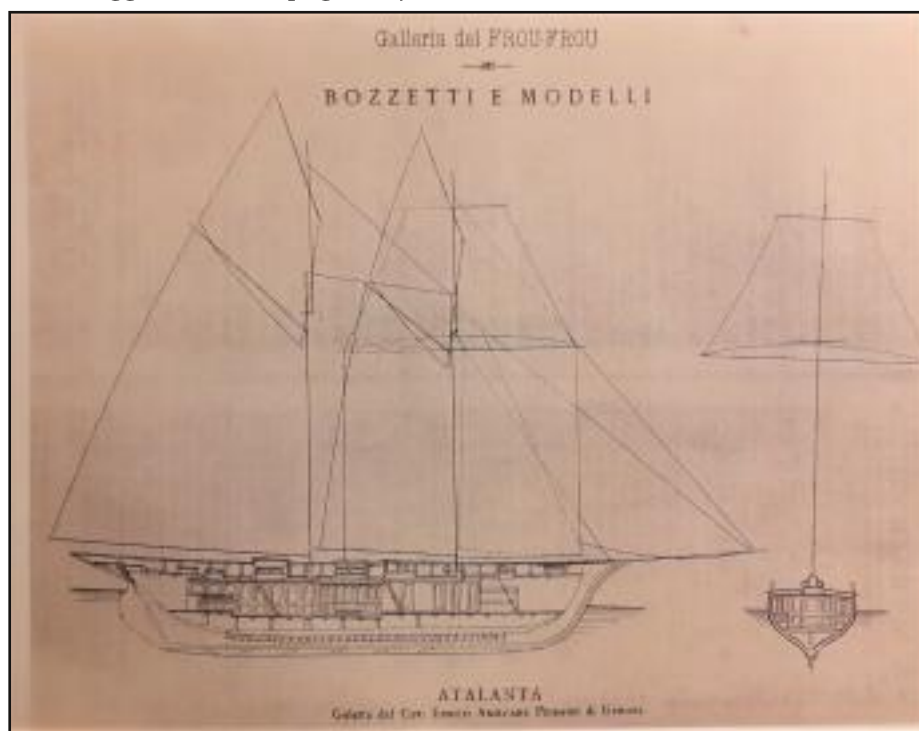
La "Società" ha vita breve e nel 1879 organizzò l'ultima regata alla presenza della regina Margherita di Savoia e del principe di Napoli.

Anche a Genova si sviluppava lo yachting

Nell'anno 1869 ancoravasi nel porto di Genova un elegante Steam-Yacht, proprietà del sig. Fred. Brown, il quale lo aveva acquistato in Inghilterra dal Principe di Galles. Poco dopo il sig. Yeats Brown, Console di S.M. Britannica in Genova faceva costruire dal nostro Oneto (vedi box in fondo all'articolo), che gli si era rivelato ingegnosissimo costruttore di Yachts, un cutter *Black-tulip*.

Quelle due barche di diporto invogliarono alcuni Genovesi ad sperimentare i divertimenti marineschi poc'anzi o ignorati o negletti. Qui mi torna in acconcio fare ricordo come pure per la solerte ed instancabile opera dei fratelli Brown sorgesse la società Canottieri Genovesi. Al *Black-tulip* tennero dietro il *Baglietto*, *Caffaro*, *Violante*, *Follia* e via via altri. *Violante* del cav. D'Albertis cominciava intanto le sue crociere fruttuose per la scienza, e primo *Violante* batteva un guidone azzurro con stella bianca. Eguale guidone battevano ben presto *Atalanta*, *Caffaro*, *Fanfulla*, *Malesia*, *Follia*. Era un incosciente desiderio, una tendenza a fondersi in società di yachting? Chi anche oggi [1883] domandasse che spingeva gli yachtsmen Genovesi a questo passo, lieve per sé stesso, non ne otterrebbe sicura risposta.

Frattanto dove poc'anzi c'erano barcacce a vela che non potevano competere coi gozzi destinati al trasporto di zavorra sorgeva un gruppo di yacht eleganti e veloci: dove non c'era che pochi giovinotti che correvano sul mare, si era raggranellato un pugno di yachtsmen.¹²



Piano di "Atalanta" a bordo del quale nacque il Regio Yacht Club Italiano.

Anche sotto la Lanterna c'erano le premesse per fondare un circolo velico. L'iniziativa stava particolarmente a cuore a Enrico Amilcare Peirano, proprietario della goletta *Atalanta*¹³, che riuscì a coinvolgere alcuni amici, ispirato anche dagli articoli di Jack la Bolina (Augusto Vittorio Vecchj) pubblicati su un quotidiano di Roma, il *Fanfulla*.

Alla fine di marzo del 1879, durante le regate internazionali di Nizza, a bordo dell'*Atalanta* si ritrovarono, oltre al proprietario, il conte Roberto Biscaretti di Ruffia, Gigi Croce, il conte Ruggero Grottanelli Ugurgeri, Luigi Oneto, il conte Giuseppe Ponza di San

Martino, Gerolamo Rossi e Augusto Vittorio Vecchj. Nella riunione si discusse a lungo e fu scritta una bozza dello Statuto. In seguito a questa riunione iniziava l'opera promotrice di Giuseppe Ponza di San Martino che ottenne l'adesione del Re e di altre personalità riuscendo a raggiungere cento adesioni, numero posto come condizione per la fondazione del Club.

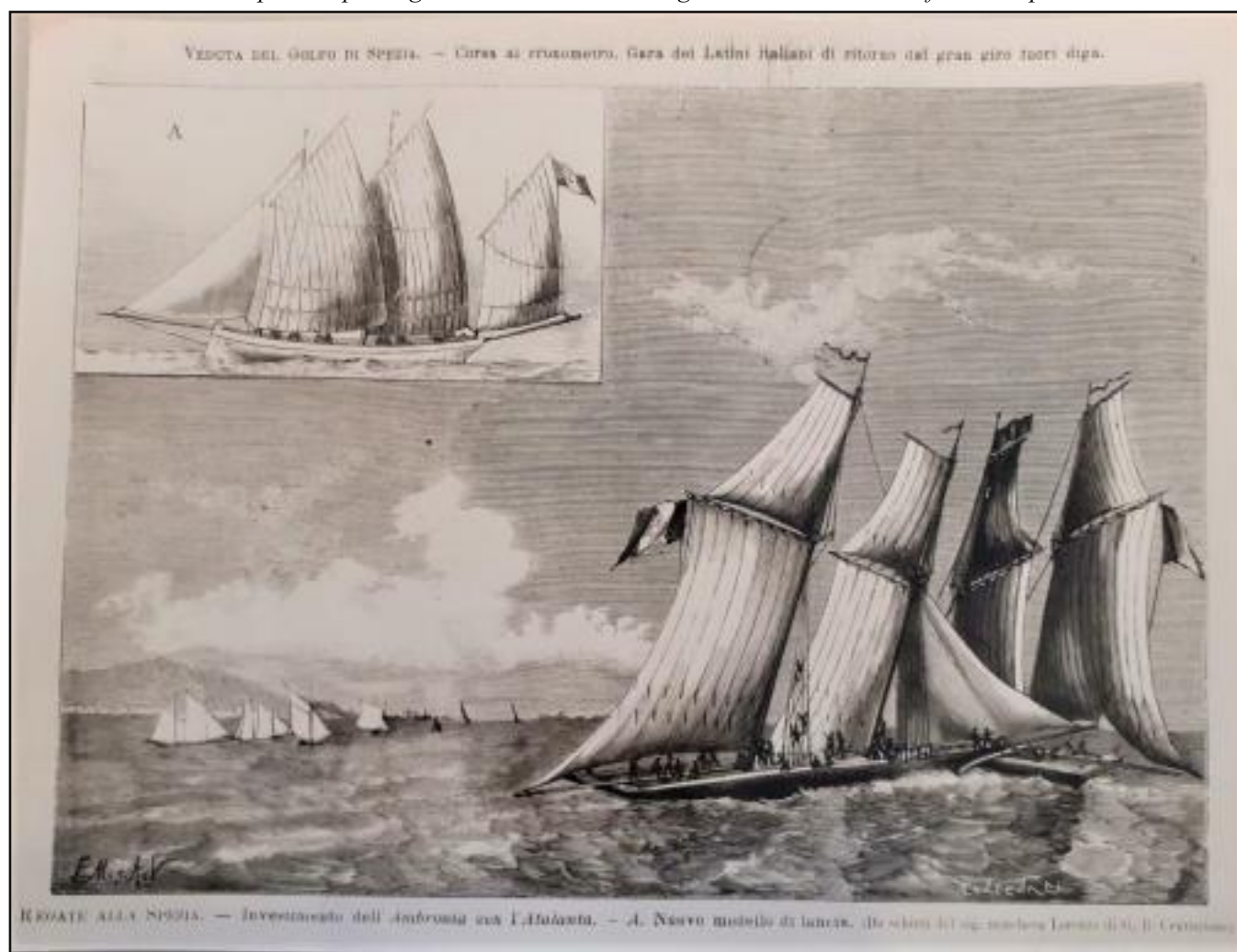
Stava nascendo il Regio Yacht Club Italiano.

Il 19 ottobre 1879, si tenne la prima seduta formale dei soci fondatori, ospitata nella casa di Peirano in via Nuovissima (oggi via Cairoli) a Genova, fu nominata una Direzione provvisoria con Augusto Vittorio Vecchj presidente e Giuseppe Ponza di San Martino segretario.

Il 12 marzo 1880, sette barche italiane – **Ambronia** di Rosasco, **Anna** di Michele Zirio, **Beatrice** di Roberto Biscaretti di Ruffia, **Fanny** di Giuseppe Rospigliosi, **Nautilus** di Ruggero Grottanelli Ugurgeri, **Pimentel** di Federico Capone e **Violante** di Enrico Alberto d'Albertis – parteciparono alle regate di Nizza ottenendo cinque premi su tredici in palio.

Fu un inizio veramente lusinghiero per il nuovo Club genovese.

La seconda Assemblea dei soci fondatori approvò il 4 aprile 1880 lo Statuto e i Regolamenti. "Occorreva però che la nuova Società affermasse la propria esistenza con certa pompa, ed ecco la Direzione e specialmente il Conte Ponza di S. Martino adoperarsi per organizzare una solenne regata Nazionale nel Golfo della Spezia".¹⁴



Stampa della regata di La Spezia nel quale ci fu una collisione tra "Ambronia" e "Atalanta".

L'11 luglio 1878, in occasione del varo della corazzata **Dandolo**, Jack la Bolina aveva improvvisato alla Spezia una regata con **Deianira** di Tori, **Fanfulla** di Luigi Oneto, **Fanny** di Giuseppe Rospigliosi, **Lux** di Alfredo Lucifero, **Nina** di Giorgio Henfrey e **Silver-Fish** di Carlo Ginori.

La proposta di organizzare le prime regate del Club alla Spezia l'8 e 9 agosto 1880 era stata accolta con favore dalle autorità locali.

Sull'*Illustrazione Italiana*, un settimanale illustrato pubblicato a Milano dal 1875, Jack la Bolina scrisse:

.... Come sono andate? Difficile a determinarsi con due parole. Proviamo a farlo in quattro.

Se ne chiedete agli yachtsmen, essi, interrogati, risponderanno:

Un anno fa non esisteva alcuna società di corse alla vela sul mare.

*In poco più di dodici mesi si compì l'opera di instaurazione d'una siffatta società che si chiama il R. Yacht Club Italiano; si compilarono Statuto, regolamento e codici di corsa, infine si bandì una Regata inaugurale in quel delizioso teatro di giostre marittime che è il Golfo della Spezia. Due golette, l'**Ambronia** e l'**Atalanta**, undici cutter, un vapore (il **Vische**), ecco il naviglio che si presentò alle corse di Spezia, cui però presero parte altre barche minori e di varia velatura. Come primo convegno delle forze di cui tra noi può disporre la marineria di diporto, le Regate di Spezia segnano un successo il quale non deve far inorgoglire il RYCI, ma spingerlo a novello ed alacre lavoro...*

*...La corsa dei latini fu vinta dall'**Onesta**, barca di Viareggio e dall'**Incostante** di Bista Toscanelli, uno fra i più solerti fondatori del RYCI.*

Interessantissima fu la "corsa omnium", nel programma chiamata della Città di Spezia, che al vincitore aveva destinato la 'Tuffolina' di Tabacchi riprodotta in bronzo fiorentino.

*Diciassette yacht partirono insieme, vinse la **Nina** dell'Henfrey, cutter costruito [da Tomaso Bacciadonne] nel Golfo della Spezia.*

Ecco in poche note le principali gare a vela combattute nella Regata inaugurale del RYCI.

*Nella gara a remi, la Società livornese Alfredo Cappellini vinse, lo stato del mare aiutandola, l'invincibile fin qui Cerea di Torino. La nave scuola **Marie Adelaide** segnò un nuovo trionfo conquistando due premi.*

Ed ora il Golfo, or son quindici giorni così popolato, è tranquillo e deserto. La gaia assisa degli yachtsmen coi loro chias-sosi parlari son cose passate e che niuno forse rammenta.

Ma sia ancora alla Spezia, sia in altro dei porti italiani, noi yachtsmen torneremo l'anno venturo più baldi, più numerosi, più forti che quest'anno. Ma allora, come oggi, e come sempre, grati alle cortesie della città ospitale che testimonierà la seconda gara del RYCI. E grati alla R. Marina che ci fu larga della più squisita cortesia.¹⁵

Alla vigilia delle regate, 7 agosto, nello Stabilimento balneare Zannoni si tenne la prima Assemblea generale dei soci del Regio Yacht Club Italiano, con l'elezione della Direzione. Il marchese Andrea Doria eletto presidente rinunciò e subentrò al suo posto il vicepresidente marchese Carlo Ginori Lisci. Direttori furono nominati: il conte Roberto Biscaretti di Ruffia, il cav. Alessandro Garbi, il conte Ruggero Grottanelli Ugurgeri, il marchese Luciano Manara, il cav. Enrico Amilcare Peirano, il conte Giuseppe Ponza di San Martino e il cav. Giovanni Battista Toscanelli.

A Trieste, sempre nel 1880 il capitano Enrico Ambrosini di ritorno dall'Argentina, disegnò un cutter, il **Nippon**, costruito dal cantiere di Ottavio Picinich a Lussinpiccolo. Il suo esempio fu seguito dando inizio nel 1903 alla fondazione dello Yacht Club Adriaco.



Guidone del Yacht Club Adriaco.

A Forte dei Marmi le regate sono una realtà ancor prima della fondazione nel 1926 della Compagnia della Vela. La prima regata che si conosce è organizzata a Ferragosto del 1878 dalla Società Operaia di Mutuo Soccorso che formò un Commissione composta da Francesco Salvatori, Agostino Aliboni e Raffaele Barberi come risulta da un verbale del 17 marzo 1878. Le regate, per lo più in occasioni di ricorrenze, fanno parte dei festeggiamenti. Fu da quelle combattutissime gare che prese il via la tradizione velica di Forte dei Marmi.

Note

- 5 - Anna Monti Bertarini e Giancarlo Vitali, *Un paese del lago*, p. 80.
- 6 - Arrigozzo, "Per chi vorrà scrivere la storia del R.Y.C.I. - Appunti e ricordi", *Annuario del Regio Yacht Club Italiano* 1912, pp. 138-139. Testo pubblicato precedentemente nel primo *Annuario* nel 1883.
- 7 - Pietro Prini, Terra di Belgirate. Quasi una storia, pp. 129-132 e Luca Venturi, Portolano del Lago Maggiore, p. 41.
- 8 - "La stazza" - articolo 7 del Regolamento - "*si ottiene dal prodotto della lunghezza per la larghezza, moltiplicato per la sua radice quadrata, quindi diviso per 20. Si prende per lunghezza la lunghezza totale della barca, quando questa è a poppa verticale, qualunque sia la posizione del suo timone e della sua ruota di poppa. Quando la barca è terminata a poppa sporgente, si deduce tutta o parte di questa sporgenza fino a concorrenza del decimo della lunghezza totale. Quando il battello è terminato a quadro di poppa inclinato, si deduce dal totale l'inclinazione del quadro di poppa, senza che questa deduzione possa mai eccedere un decimo della lunghezza totale. La larghezza è la massima larghezza fuori bordo*".
- 9 - Piero Marini, a cura di, *I cento anni di vita del Circolo Canottieri "Tevere-Remo"*. 1872-1972, p. 90.
- 10 - Il cutter **Fanny**, costruito in Inghilterra nel 1877 da Alfred Payne, era lungo 14,80 metri, largo 2,93 metri e con una stazza di 20,72 tonnellate. La goletta a chiglia fissa **Sappho**, acquistata nel 1875 da Maffeo Colonna di Sciarra, fu costruita nel 1867 a Brooklyn, New York, da C.& R. Poillon su piani di William Townsend. I risultati in regata furono deludenti, ma l'intervento nel 1869 di Robert Fish, noto progettista e costruttore con il fratello Isaac, la modificò radicalmente: "**Sappho** uscì dalle sue mani trasformata. Le affermazioni arrivarono subito: **Sappho** vinceva nel 1871 le ultime due prove, la quarta e la quinta, della seconda edizione della Coppa America battendo l'inglese **Livonia**. Con i suoi 41,00 metri di lunghezza **Sappho** era, in quel momento, la più grande goletta del mondo.
- 11 - Alberto Guglielmotti, *Vocabolario Marino e Militare*, p. 731.
- 12 - Arrigozzo, op. cit, pp. 139-140.
- 13 - La goletta **Atalanta**, progettata da Luigi Oneto e costruita nel 1876 da Agostino Briasco nel suo cantiere di Sestri Ponente (Genova), era lunga 25,50 metri e larga 5,20 metri con un pescaggio di 3,60 metri e una stazza di 101,60 tonnellate.
- 14 - Arrigozzo, op. cit. p. 145.
- 15 - Jack la Bolina, "Le regate di Spezia", *Illustrazione Italiana*, 28 agosto 1880, pp. 139 e 141 e 5 settembre 1880, pp. 156-157.



Box Luigi Oneto

Luigi Oneto (Sampierdarena, Genova 1842-Serravalle 1923) fu il primo progettista italiano a interrompere negli anni Sessanta dell'Ottocento con barche prestigiose l'egemonia dei progetti e delle co-struzioni francesi e inglesi. Pubblichiamo di "Ghidan", pseudonimo del giornalista Mario Benettini, un articolo che ricorda questo grande protagonista dello sport velico, che ha progettato barche da regata quasi tutte costruite nel suo cantiere dal 1866 al 1904.

[...] Luigi Oneto ben si può dire il padre della nostra marina da diporto e il decano e maestro dei nostri costruttori di yacht. Figlio di industriali saponieri, con nelle vene il sangue di marinai di vecchia razza genovese, sentì imperiosi fin da bambino il fascino del mare e la poesia della vela, e ragazzo ancora volle entrare con ardente sete d'apprendere in uno dei tanti cantieri di costruzioni in legno che gremivano in allora le nostre spiagge da Sampierdarena a Voltri. In pochi anni l'intelligente giovinetto apprese tutti i segreti dell'arte e divenne un provetto maestro d'ascia, un abilissimo attrezzista e un valente skipper, poiché le acque della nativa Sampierdarena lo videro sempre sfidare su agili imbarcazioni ogni tempo, anche il più duro.

Alcuni anni dopo volle cimentarsi in una prima costruzione, e con sua originale concezione ideò e costruì il **Caffaro**, una barca di poco più di sei metri, conosciuta di poi sotto il nome di "Ungherese", che era invero il nome di battaglia dato dagli amici all'Oneto. E fu allora appunto che bordeggiando un giorno, nel condursi all'ancoraggio al Molo Vecchio, il suo **Caffaro**, che aveva linee fini armoniose, suscitò l'osservazione del Sig. Brown, il magnifico "Signore di Portofino", il quale colpito e ammirato dal nuovo yacht volle conoscere il costruttore e proprietario.

Il Brown possedeva un piccolo yacht da lui stesso ordinato e fatto venire dalla lontana Inghilterra, volle poi misurarsi col **Caffaro** che vittoriosamente si affermò sulla costruzione inglese. Crebbe allora salda l'amicizia del vecchio Brown col nostro Oneto, che curò anzi e modificò lo yacht dell'amico, e allora altresì si iniziò per Luigi Oneto quella rapida e gloriosa carriera che attraverso la stima e l'amicizia di uomini come Enrico d'Albertis, il marchese Imperiale di Sant'Angelo, Garibaldi Coltelletti e il Duca degli Abruzzi, doveva condurlo alle più significative vittorie delle sue costruzioni nelle classiche regate di Provenza.

Chi non ricorda fra i suoi più vecchi yacht la famosa **Violante**, che sotto il nome di **Sfinge** compiva, condotta da Cesare Imperiale, lunghe crociere nell'Egeo e nel Mediterraneo Occidentale; o la bella **Atalanta**, la migliore goletta costruita forse tra noi; o il glorioso **Corsaro** che Enrico d'Albertis condusse nella classica navigazione che primo portava il grande genovese alla scoperta di un nuovo mondo? E come non ricordare il **Cigno**, il **Mignon**, il **Fieramosca**, il **Cristoforo Colombo**, il **Sirena**, il **Rigoletto**, e **Rosetta** e **Sally** e **Los Dos** e tanti altri yacht che così degnamente ci fecero apprezzare dai vicini di Francia?

E quest'uomo semplice e modesto si fece tutto da sé. Non nutrito di studi, ma dotato di una rara intuizione che gli faceva afferrare in un attimo ciò che ad altri costava fatiche e tempo, e di un acuto senso di percezione accompagnato da una passione senza limiti, sapeva dare alle sue costruzioni una linea di sobria eleganza non disgiunta dalle curve armoniose che facevano delle sue barche yacht veramente belli e marini. E poiché all'ingegno di architetto accoppiava pure le più solide qualità di costruttore i suoi yacht erano pure fra i più robustamente costruiti, come ne fanno fede le lunghissime crociere oceaniche compiute dal **Corsaro**.

L'attività però di Luigi Oneto si allargò anche al campo pratico dello yachting, poiché Egli amava partecipare alle regate di yacht di sua proprietà, non sempre da lui costruiti. Ricordiamo anzi a questo riguardo il 20 tonnellate. **Spring** col quale Egli seppe così accanitamente contrastare la vittoria ai più famosi **Caprice** e **Magdalen**.

Dopo il 1904 l'Oneto si ritirava dalla vita fattiva dello yachting e lasciato il suo cantierino di Cornigliano, si dedicava maggiormente alla sua industria saponiera, sapendovi pure imprimere una durevole impronta di saggio industriale e commerciante.

Nell'estate era solito ritirarsi nella sua graziosa villa Remondina, quella villa da lui stesso amorevolmente edificata nella selvosa Serravalle, ed ove trascorreva i suoi sereni e ben guadagnati ozii. E nella sua bella villa di Serravalle, tra il cordoglio di tutti i suoi cari, quest'uomo operoso, giusto, intelligente ed onesto, questa genuina tempra di lavoratore ligure, ha terminato all'età di 81 anno la sua buona giornata.

Quanti in lui hanno amato e venerato il benefico pioniere dell'yachting, il maestro buono e generoso, chinano reverenti il capo innanzi al nome di Luigi Oneto. In lui infatti perdiamo il nostro uomo migliore, colui che per tanto tempo fu del nostro sport cuore e cervello insieme.



Yacht "Corsaro" nel cantiere Oneto a Sampierdarena (GE).

RITAGLI DI STORIA

Enrico Cernuschi è uno studioso di storia navale, autore di numerose pubblicazioni e collaboratore, da 30 anni, della Rivista Marittima, il mensile dello Stato Maggiore della Marina Militare dal 1868, oltre che di "Lega Navale" e numerose altre testate italiane, britanniche, statunitensi e francesi. Avendo avuto modo di apprezzarlo, siamo suoi assidui lettori e, quando gli abbiamo chiesto di collaborare anche col nostro Notiziario, ha acconsentito volentieri. Siamo onorati di pubblicare, per cominciare, questa storia, già apparsa sulla rivista "Marinai d'Italia" nel marzo 2019, destinata a presentare l'Autore e il suo particolare metodo di lavoro. Seguiranno altri "misteri" dibattuti e inediti.



CHERCHEZ LA FEMME

ENRICO CERNUSCHI

Adoro ricevere libri in regalo, ancor più se corredati da una dedica. Un volume importante, che ancora oggi consulto con frequenza, me lo fece avere un giovane ufficiale di Marina, ora lanciaatissimo ammiraglio. In apertura, sul colophon (era un'edizione molto antica), scrisse una frase incoraggiante, definendomi "investigatore" in quanto aveva apprezzato alcuni miei articoli dal contenuto - diciamo così - non proprio in linea con le tendenze dell'epoca.

L'ho rivisto l'anno scorso a Spezia, a bordo di una bella nave, e in quadrato mi ha chiesto, davanti a tutti, se - alla fine - oltre ad aver scoperto e documentato, nel corso degli anni, oltre 100 casi di navi colpite o affondate dalla Marina italiana e rimaste, fino a quel momento, accuratamente nascoste, svelando il modus operandi di certi detrattori, italiani e stranieri, dei nostri marinai e aviatori, avessi identificato anche il colpevole all'origine di questo curioso fenomeno. Lo confesso: sono un gigione sullo stile di Peter Ustinov quando interpretava, magistralmente, Hercule Poirot, il celebre investigatore creato da Agatha Christie. Non potei pertanto fare a meno di rispondere come avrebbero fatto sia quel detective belga sia il commissario francese Maigret (beninteso, nella superba versione di Gino Cervi, essendo io, in fin dei conti, nato e cresciuto a Bologna) esordendo con il classico: "Cherchez la femme". Quella che segue è la storia.



Una questione di donne

Tutto cominciò, si disse, poco più di cent'anni fa, a Messina. C'era una donna, ovviamente bellissima, e c'erano due uomini: un giovane medico neolaureato, specializzando in oculistica e dal sicuro avvenire, e un appena promosso capitano di corvetta comandante di una torpediniera. Lo scontro, più che comprensibile, fu oltretutto complicato da vecchie ruggini di campanile risalenti, in pratica, ai Vespri siciliani o giù di lì. La spuntò il marinaio e il medico se la legò al dito. Uomo ambizioso, di grandi capacità professionali e ottimo organizzatore, l'oculista si chiamava Alfredo Cucco ed era, altresì, impegnato in politica; dapprima con i nazionalisti e, in seguito, col neonato movimento fascista. Noto alle cronache come "l'eroe del tracoma" per la lotta, davvero eccezionale, che sostenne, da medico e da politico, contro quella malattia, endemica nelle campagne siciliane, Cucco percorse rapidamente, grazie al meritato favore popolare, i gradini della gerarchia del partito diventando, per il 1925, il federale di Palermo. Arrigo Petacco ne fa, nel proprio celebre libro *Il prefetto di ferro*, da cui fu tratto anche un film, il cattivo che si oppone al prefetto Mori in occasione della lotta

alla mafia condotta, senza quartiere, da quel rappresentante dello Stato durante gli anni Venti. La realtà è molto più complessa. Cucco (*foto*) fu anzi accusato, messo sotto processo e, infine, espulso dal partito proprio in seguito ad attacchi che oggi definiremmo mafiosi. Certo il suo carattere, piuttosto spigoloso, non gli facilitò la vita visto che aveva più nemici che capelli in testa, ma proprio perché puntiglioso, con le carte in regola e d'un'onestà a tutta prova, continuò a polemizzare contro tutto e contro tutti risalendo, lentamente, la china, tanto da essere riammesso, nel 1937, nelle file del partito nazionale fascista per poi entrare, due anni dopo, alla camera arrivando, alla fine, nell'aprile 1943, alla vicesegreteria del partito.



Nel frattempo il suo vecchio rivale, Pietro Barone (*foto*), era diventato ammiraglio. Lui pure era un ottimo organizzatore, come aveva dimostrato domando il caos che regnava nell'insufficientemente attrezzato porto di

Massaua durante la Guerra d'Etiopia, tanto da essere richiamato dalla riserva, nel 1939, per assumere il comando, di per sé fondamentale, di MARISICILIA in occasione della nuova guerra europea. Resse quell'incarico con mano di ferro fino all'agosto 1943 non esitando a scontrarsi, per esempio, contro un personaggio del calibro di Luigi Rizzo (lui pure siciliano, come Cucco e Barone) e a riportare l'ordine sui due lati dello Stretto di Messina, nei giorni immediatamente successivi l'invasione angloamericana del 10 luglio 1943, superando, con mano pesante, il caos.



Ai primi del giugno 1943 Cucco fu inviato, in visita ispettiva, in Sicilia su ordine diretto di Mussolini, data la crisi alimentare, dei trasporti e sociale che caratterizzava, dalla fine di gennaio, quella regione in seguito agli inediti, pesantissimi bombardamenti aerei statunitensi. Il vice segretario, appena arrivato, convocò immediatamente al proprio cospetto Barone, ma questi gli fece rispondere, in buona sostanza, di non aver

tempo da perdere, dovendo cercare di far affluire attraverso lo Stretto più bombardato del mondo, i rifornimenti alimentari indispensabili per la popolazione affamata. Era rimasto uno solo dei quattro ferry boat (anzi, piropontoni) originari, e si stavano costruendo qua e là dei piccoli moli prefabbricati allo scopo di far affluire, mediante motozattere, piroscafetti e pescherecci, i sacchi di farina (da sbarcare a mano) che la gente attendeva per poter mangiare almeno lo scarso pane della razione. Barone correva qua e là, incoraggiava, spronava, sovrintendeva, requisiva o "inventava" quello che serviva e, immancabilmente, puniva chi non ci metteva più dell'anima stessa. Non aveva fatto un giorno di licenza che fosse uno dall'inizio del conflitto e non chiedeva agli altri più di quanto chiedesse quotidianamente a se stesso, ovvero tutto. Che poi nella sua mancata visita d'omaggio al vecchio rivale abbiano giocato anche gli screzi del passato, a partire dalla tradizionale rivalità che corre tra palermitani e ragusani, non posso - in tutta onestà - escluderlo.

La reazione di Cucco davanti a questo rifiuto fu, in pratica, un classico "Ammia!" che inferocì quel gerarca. Seguì, appena tornato a Roma, un rapporto al cianuro nei confronti dell'ammiraglio e della Marina in generale con accuse di antifascismo, di "fede nella sconfitta", di propaganda disfattista e di tradimento, ovvero l'intero repertorio che avrebbe caratterizzato, da allora in poi, una certa produzione letteraria giunta al culmine una quarantina di anni fa e che è ancora oggi attiva (sia pure in posizioni di nicchia) in certi ambienti e tra i tardi epigoni del passato regime.

Mussolini, sempre più malato e debole sin dal luglio dell'anno precedente, non aveva però perso la propria lucidità e si limitò ad archiviare il rapporto limitandosi a "concedere" a Barone una licenza (non richiesta) che

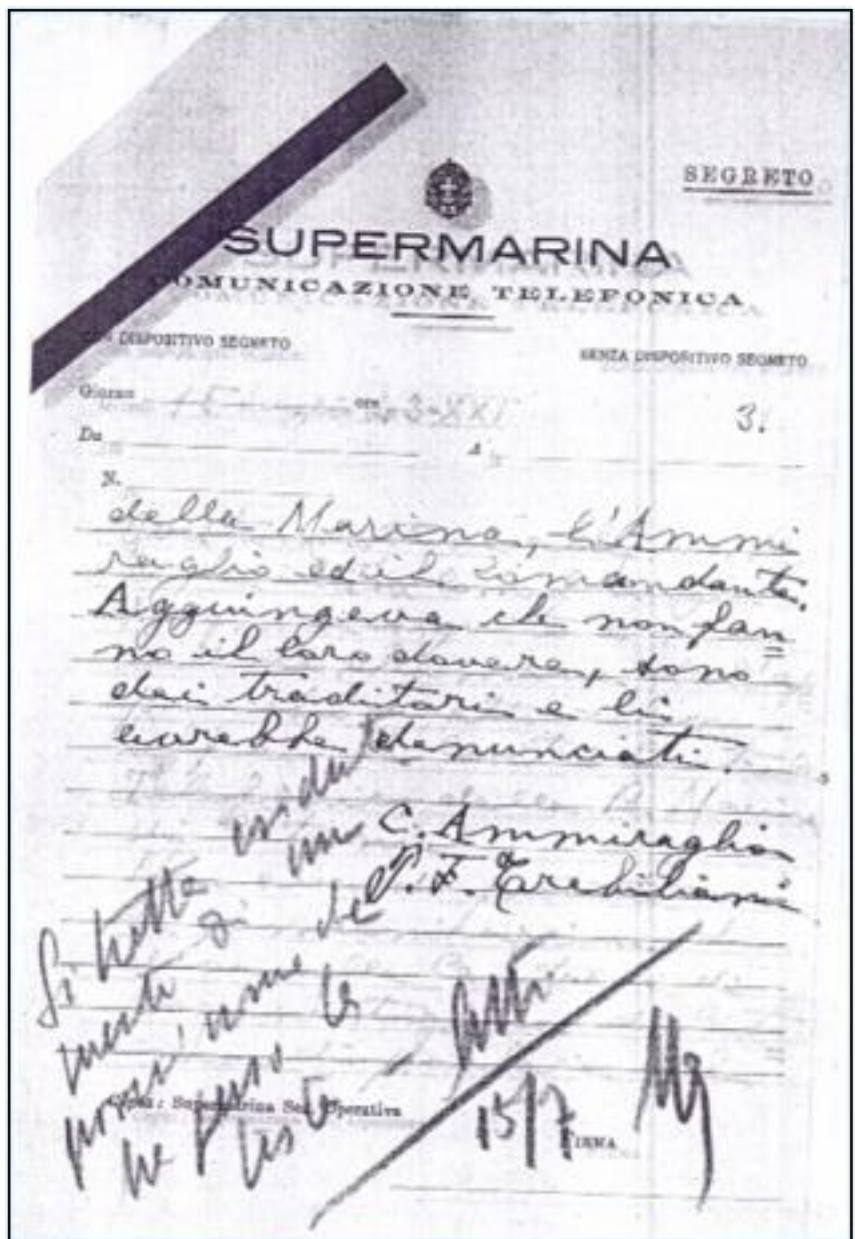
l'ammiraglio dovette prendere proprio alla vigilia dello sbarco angloamericano, facendo così sentire la propria assenza durante i primi tre giorni di caos verificatisi attraverso lo Stretto. Disordini rivelatisi tali da permettere ai tedeschi di utilizzarli come scusa per sospendere immediatamente il precedentemente promesso invio, dalla Calabria, della 29^a Divisione motorizzata, ben decisi come erano, terragni e continentali come sono sempre stati, a non combattere una campagna oltremare che avevano data per perduta prima ancora che cominciasse.

Subito dopo l'invasione, Cucco chiese di tornare nell'isola, ma il capo del governo preferì che partisse l'altro vice segretario, Alessandro Tarabini, giudicato emotivamente meno coinvolto. La nuova ispezione, effettuata grazie a un aereo della Luftwaffe, durò poche ore e fu pesantemente influenzata da quella precedente, oltre che dai pesantissimi giudizi germanici formulati sia all'andata sia al ritorno di quella rapidissima escursione. Il tema del "tradimento degli ammiragli" diventò, in tal modo, il ritornello che i gerarchi appresero, su imbeccata germanica, sin dalla prima mattina del 13 luglio 1943 e poi confermato, sulla base delle medesime fonti, al ritorno di Tarabini. Un "incesto tra storici", come dicono i francesi, che ha dominato, da allora in poi, una certa linea di pensiero.

Mussolini, per la verità, non si fece impressionare più di tanto, neppure in quell'occasione, da quelle e da altre affermazioni, come evidenza il documento (inedito), qui pubblicato. Si tratta di un fonogramma di protesta,

datato 15 luglio 1943, inviato dall'ammiraglio Pier Francesco Trebiliani, capo del Servizio censura e dell'Ufficio Disciplina di MARISTAT, lo Stato Maggiore della Marina, contro quelle accuse. Il testo in parola è stato rintracciato, assieme ad altri "tesori" storiografici lungamente cercati, in primo luogo, dal celebre professor Renzo De Felice e di cui parleremo in altre occasioni, nell'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare. Il dittatore italiano annotò, infatti, di proprio pugno che gli addebiti in parola altro non erano che il parto di qualche "pover uomo che ha perso la testa" (*foto documento originale*), ma ormai quel primo ministro era un uomo solo - oltre che terribilmente malato e stanco - nell'ambito dello stesso partito che aveva creato; circostanza questa che la notte del Gran Consiglio avrebbe confermato di lì a poco.

A quell'ultimo consesso seguirono, come è noto, l'arresto (improvvisato da alcuni generali il pomeriggio del 25 luglio) dell'ormai ex dittatore e il successivo, inevitabile disastro dell'armistizio dell'8 settembre 1943, consumato tragicamente attraverso le regioni di un'Italia stretta tra gli angloamericani e i tedeschi.



Il secondo tempo

Tornato al potere a capo della neonata Repubblica Sociale Italiana, Mussolini ritrovò Cucco, uomo di carattere, tra i suoi fedelissimi. Diventato sottosegretario alla Cultura popolare, l'ex federale di Palermo impiantò ex novo a Venezia una casa editrice, la quale inondò l'Italia centrosettentrionale di efficaci pamphlet propagandistici.

Pubblicati in decine di migliaia di copie per volta e venduti sottocosto, i titoli di questa nuova collana spaziavano dalla politica, con il commosso e ancora oggi fondamentale per gli storici *Giovanni Gentile*, del professor Carlo Alberto Biggini, fino alla letteratura (tipico è l'ottimo *Dante e Goethe* del professor Enrico Santoni), senza trascurare neppure le favole destinate "a grandi e piccini", come *La Storia del bene e del male*, finemente illustrata da Dante Coscia o - ancora - l'apparentemente fantascientifico (ma in realtà precisissimo) *La Germania di fronte all'ultima fase della guerra* del grande giornalista Luigi Romersa. Larga parte della produzione stampata a Venezia fu però concentrata in capo ad alcuni velenosissimi libelli dedicati alla Regia Marina e ai suoi ammiragli, definiti tout court traditori. Nello scriverli non si andò tanto per il sottile. La vicenda del convoglio Duisburg verificatasi la notte tra l'8 e il 9 novembre 1941 fu, per esempio, tranquillamente posticipata di un anno esatto, così da farla coincidere con la fine della lunga campagna di El Alamein spiegando, in tal modo, quell'inevitabile sconfitta non con il rapporto di forze, quantitativo, di 3 a 1 a favore dei britannici e dei loro innumerevoli ausiliari australiani, neozelandesi, sudafricani, indiani, francesi e greci, ma con un banale tradimento alle spalle di ammiragli e marinai corrotti dall'oro inglese. Non è tuttavia il caso di scandalizzarsi più di tanto; in seguito si sarebbe letto, molto dopo la guerra, di peggio e sempre in omaggio alla medesima, curiosa leggenda nera.

Le storie successive dei protagonisti di questa storia non hanno grande importanza. Barone, dopo la fine della guerra in Sicilia, riorganizzò, nel 1943-1944, la superstita Marina mercantile italiana al sud riuscendo, con quel poco che era rimasto e col decisivo aiuto statunitense, a nutrire e a riscaldare, bene o male che fosse, le popolazioni del meridione dapprima, durante il terribile inverno del 1943/1944 e, in seguito, forse un po' meglio, quelle del centro della penisola. Congedato nel 1951 passò alla riserva. Il 9 agosto 1943 aveva perso un figlio, Carlo, nell'affondamento del cacciatorpediniere *Gioberti*. Alfredo Cucco proseguì, a sua volta, la propria brillante carriera universitaria e professionale e fu tra i fondatori del Movimento Sociale Italiano.

Le sue polemiche furono riprese, in seguito, da altri corregionali, primo tra tutti Antonino Trizzino e, dopo la stagione d'oro degli anni Ottanta, sono ormai relegate a un ambito, più che altro, locale.

Forse, più che di *Cherchez la femme*, si dovrebbe dire, a questo punto, "Fimmina fu", ma - come per le accuse mosse periodicamente alla Marina - non sarebbe una cosa seria.



Il Treno Armato da 76 mm della Marina distrutto dal tiro di un cacciatorpediniere statunitense a Licata il 10 luglio 1943.

PERSONAGGI DEL CANOTTAGGIO

Non bisogna essere un esperto di canottaggio nè tantomeno un canottiere per restare affascinati dalla storia di questo piccolo grande uomo che è stato Marcello James, mitico allenatore dello sport del remo che i club campani si sono conteso per decenni. Dovunque è andato ha fatto miracoli, creando campioni e conquistando vittorie e titoli memorabili. Marco Caiazzo, giornalista di “La Repubblica”, ha raccolto, in tempo di pandemia, per il Notiziario la seguente testimonianza direttamente da Marcello James. Grazie Marco.



MARCELLO JAMES, dall’Inghilterra in Campania per diventare un mito del canottaggio

MARCO CAIAZZO

Novantasette primavere e, ahilui, sentirle tutte. “La psoriasi mi condiziona molto, a volte ho pruriti tremendi. Metto creme che mi danno sollievo ma provo fastidio, questa è una malattia che non si cura e che ho preso quando morì mia moglie, dopo cinquant’anni di felicità. Lei andò e volevo farlo anch’io, il mio corpo ha reagito così”. È stato uno dei momenti di dolore della vita di Marcello James, una delle stelle più lucenti del firmamento del canottaggio italiano. Nato in Toscana (l’accento è inconfondibile), sin dalla gioventù vive a Napoli, dove ha insegnato canottaggio a intere generazioni di atleti. “Per raccontare la mia vita servirebbe un libro come “I promessi sposi”. Ne ho passate di tutti i colori”.

Causa pandemia non possiamo incontrarlo e così ci colleghiamo in video call. Marcello, assistito dal figlio Enrico, è il solito: vivace, attivo, ricorda nomi e date e s’infervora quando parla di chi gli ha fatto un torto. Iniziò a fare sport da bambino: “Ma era uno sport atipico, diverso da quello che pensiamo



Marcello James, negli anni d’oro a Salerno.

oggi. Uscivo la domenica mattina con mio padre, grande appassionato di pesca e caccia. In inverno andavamo in un pantano con gli stivali di gomma, quaranta chilometri in bicicletta tra andata e ritorno alle spalle di mio padre: guardavo la ruota posteriore della sua bicicletta, se mi fossi perduto non mi avrebbe trovato più nessuno. Mia madre andava in chiesa e accendeva un cero alla Madonna perché mi salvasse. D’estate invece salivamo in collina, camminavamo per ore e ci facevamo bastare un pezzetto di pane per il pranzo, da condividere con il cane”. Si trasferì a Napoli da giovanissimo, e la pesca diventò faccenda sempre più seria: “Mio padre voleva pescare i pesci più belli, quelli che passavano di prima mattina. Andavamo in barca da Mergellina allo scoglio di Pietra Salata, dove si pescava benissimo. E dovevo remare io! Quando andavo un po’ più piano, mi prendevo i rimbrotti di mio padre... Se ho cominciato questa vita da atleta è soltanto per merito suo. Ero bassino ma avevo una forza superiore al normale sin da ragazzino”.

Al padre è legata anche la prima svolta nella vita di Marcello. Dopo la

scuola superiore scelse la facoltà di ingegneria, che però lasciò dopo il drammatico incidente del genitore, che finì sotto un treno:

“Gli amputarono una gamba, rimase un anno in convalescenza alla clinica Ruesch e io, che pure ero reduce dal tifo, mi misi a lavorare. Ricordo una storia pietosa che riguarda il nostro cane, Zorro: quando si accorse che mio padre era malato, smise di mangiare e morì di fame”.

Il padre era importatore ed esportatore di prodotti, molto abile nel suo lavoro. “Invece io finii a fare lo scaricatore di porto a bordo sulle navi americane. C’era qualsiasi tipo di prodotto, tutti andavano lì a fare contrabbando. Noi abitavamo a Mergellina, dove c’era il bar Fontana, ero il più povero ma al circolo dove remavo il caffè lo offrivo sempre io, per non sfigurare. Le soddisfazioni me le toglievo a braccio di ferro, battevo tutti, allenatori, dirigenti, compagni...”.

Quando il padre si riprese, Marcello scelse l’Isef e diventò professore di educazione fisica: “Qualche anno a scuola, fino a quando un mio allenatore mi raccomandò alla scuola militare Nunziatella, dove ho trascorso 19 anni magnifici. Di recente mi hanno donato una targa d’argento in ricordo di quel periodo”.

A Napoli ha messo piede per la prima volta da ragazzino, ma il canottaggio lo scoprì, innamorandosene, ben prima. Nella sua Livorno: “Il padre di uno dei miei amici era un vogatore che aveva fatto alcune gare contro lo storico otto livornese, quello che a Los Angeles aveva di fatto vinto le Olimpiadi 1932. Peccato che il successo venne dato ingiustamente agli americani per una punta, invertendo quello che era il reale ordine d’arrivo”. Livorno era la patria del canottaggio italiano, c’erano i tre costruttori di barche più grandi del mondo. “Cominciai a remare a 12 anni, seguendo il mio amico al dopolavoro. Prestissimo vinsi una gara contro quattro energumeni che ci avevano preso in giro per la nostra statura sin da quando eravamo saliti in barca per la prima volta. Improvvisammo una sfida fino al circolo, arrivammo molti minuti prima e da quel giorno gli sfottò terminarono”. A 17 anni la prima medaglia ai campionati toscani: “Mi guardavano, piccolo com’ero, credendo che non potessi mai vincere. Mi feci furbo, all’epoca c’erano un allineatore e un giudice che dava il via con la bandierina: ci mettemmo un po’ più indietro per partire lanciati, fu la scelta giusta. Poi arrivammo secondi anche nell’otto”.

Ma è da allenatore che Marcello James ha scritto le pagine di storia più belle della sua vita: “Da ragazzo allenavo nel tempo libero al Circolo Italia, non avevo grande disponibilità perché lavoravo alla Cucirini Cantoni al Rettifilo, dove ho conosciuto mia moglie. Il primo a volermi come allenatore fu Gino Colombo al Circolo Savoia, nel 1948. Quando il poverino morì prematuramente, il Savoia mi chiese di restare, garantendomi lo stesso stipendio che avevo alla Cucirini. Il mio presidente era Eduardo Pepe, una persona eccezionale che mi voleva un gran bene, conosceva la mia storia e la mia situazione”. I risultati arrivavano: “Devo dire che facevo miracoli: vinsi la prima gara, un campionato junior a Castel Gandolfo, con una barca che mi aveva prestato l’Irno e con i remi dell’Italia. Erano condizioni non facili, litigavo continuamente con i vertici del Circolo”. La rottura avvenne quando decise di lavorare soltanto il pomeriggio a Santa Lucia, avendo trovato lavoro come insegnante alla Nunziatella.

Andò così al Canottieri Napoli e poi all’Irno Salerno, erano gli anni Settanta. L’appuntamento col destino avvenne in funicolare: “Incontrai il mio amico Luigi Capone, studiavamo insieme ingegneria anni prima, una persona fantastica. Mi chiese di andare a Salerno: ti diamo una casa e tutto quello di cui hai bisogno, mi disse. Ero indeciso, ma quando la domenica successiva arrivai nella sede del club, tutti i vogatori si schierarono ad applaudirmi, felici che fossi andato ad allenare lì. Mi fecero leggere il verbale del Consiglio, che all’unanimità aveva approvato la mia assunzione a qualsiasi condizione. Rifiutare diventò impossibile”. Anche lì ha vinto tutto quello che poteva vincere: nel 1977 il quarto posto nella Coppa Montù, poi la medaglia d’argento alla Coppa del Mediterraneo, i successi in tutte le regate a cui l’Irno partecipa ai campionati regionali, due titoli italiani in otto ragazzi e junior: “Tra i più bravi c’era singolista Pappalardo, che poi diventò allenatore al posto mio”.



Napoli 1968. L'equipaggio vincitore della "Coppa Pattison" (da sin.): Maurizio Manfellotto, Gino Maselli, Enrico James, Marcello James (allenatore) e Valerio Romano (poi olimpionico della vela).



Lago Patria (NA) 1978. L'otto dell'Irno di Salerno, Marcello James al timone e Antonio Annunziata capovoga, in una fase di riscaldamento prima della disputa della Coppa Lysistrata.

Negli anni Ottanta il ritorno al Circolo Savoia. In questa storia c'entra l'indimenticato Paolo D'Aloja, il presidente federale che aveva promesso a Marcello un posto di lavoro per il figlio Enrico. "Invece Paolo morì in pochissimo tempo di cancro, tra l'altro in solitudine. Mi contattarono dal Circolo Savoia, insieme al mio ritorno mi assicuraronο che avrebbero provveduto anche a mio figlio, trovandogli un impiego. Andai via con enorme dolore dall'Irno: piangevamo tutti, mi accompagnarono al pullman in lacrime. Al Savoia scoprii che non tutte le promesse erano così facili da realizzare, ma ormai avevo firmato". Furono anni gloriosi: "Nella prima stagione vinsi la Lysistrata, poi un campionato italiano junior e altre regate. Non avevamo grandi mezzi, così i genitori di Palomba, Massa, Striani e Milano comprarono il "quattro con" con il quale arrivammo terzi ai mondiali junior. Quei ragazzi fecero grandi cose, Massa è andato anche all'Olimpiade".

Tra i suoi allievi ci sono Calì, Postiglione, Esposito. "Quello che ho provato a fare, con successo, è stato portare la scienza nel canottaggio. La preparazione fisica per me era fondamentale, introdussi la corsa, controllavo il battito cardiaco, studiavo i fondamentali. Gli allenamenti erano lunghissimi e si andava in mare soltanto quando la tecnica era perfetta. Oggi è cambiato tutto, la tecnica ha lasciato spazio a una preparazione disumana. I canottieri macchine, i nostri atleti rimangono benino ma oggi vincono quelli che hanno maggiore forza fisica". Nei circoli ancora ricordano i suoi metodi inglesi: "D'altronde nelle mie vene scorre il sangue degli antenati di Bristol, Inghilterra. Ero preciso al millimetro in ogni dettaglio della barca e questo alla fine faceva la differenza". Oggi i ricordi sono il sollievo più grande contro gli acciacchi dell'età: "Abbiamo fatto grandi cose insieme, io e i miei ragazzi. Sono diventati uomini con me. Ed è questa la vittoria più bella".

Napoli, maggio 2021.



A sinistra: la pagina intera a firma di Marco Caiazza pubblicata su "La Repubblica" il 2 febbraio 2014. Sopra: Marcello James e il suo allievo Antonio Annunziata, amici per la vita.



CONTRIBUTI

Mimmo Carratelli, grande firma del giornalismo sportivo napoletano.

Sai che cos'è Marcello James, è il maestro del remo, un insegnante eccelso nel canottaggio, eccelso e unico. Questo mi diceva Pippo Dalla Vecchia, che sul mare iniziò da canottiere, quand'era presidente del Savoia dove il livornese James tornò dopo essere stato alla Canottieri, all'Irno Salerno e all'Italia.

Il padre s'era trasferito a Napoli durante la guerra e Marcello apparve al Posillipo quando il club rosso-verde si chiamava Giovinezza. Passò al Savoia e da Napoli Marcello James non si mosse più.

E' uno nato tra le barche, mi diceva Pippo, Livorno è la città dove operano i più grandi costruttori di barche, la culla del canottaggio. Marcello James cominciò a remare a dodici anni e smise solo quando divenne istruttore di canottaggio.

Per come ha fatto sport, per come l'intendeva, per la sua vita dedicata al canottaggio, Marcello James è l'ultimo autentico erede del barone De Coubertin. Un uomo olimpico.

Dal volume “CIRCOLO CANOTTIERI NAPOLI - Cento anni di storia futura 1914-2014, pag. 222.

. . . Il Consigliere al Canottaggio Antonio Lucariello decide (1971) di affidarsi a Marcello James, svincolatosi dal Savoia; livornese, giunto a Napoli nel '39 per gareggiare nelle file del Giovinezza, era rimasto a Santa Lucia, affascinato dal Golfo partenopeo, come allenatore del Circolo biancoceleste dal '52 al '71. Persona amabile, gentile, coinvolgente, capace di creare gruppo, James conduce il C.C.N. in cinque anni ottime stagioni. Con i ragazzi si mostra mite e comprensivo, gli basta siano precisi e disciplinati agli allenamenti, perché, sosteneva, “ad un giovane non si può vietare tutto, ma io provo ugualmente a metterlo sulla giusta strada per farne un vero campione”. La sua filosofia emerse chiara nella vittoria della Lysistrata del '72, la prima per lui con i colori giallorossi: per non distogliere i suoi studenti dagli impegni scolastici, li porta in barca all'imbrunire, quando “la luce compie il suo più mirabile miracolo d'arte, perché conferisce alla realtà le linee del sogno”; perde egualmente due di loro per gli impegni predetti, ma, con certissima pazienza, continua a costruire l'equipaggio che, contro i favoriti del pronostico, il 9 aprile si aggiudica la Coppa; quando lo cercano per portarlo in trionfo, si era già sottratto alla folla per gioire in solitudine, nell'umiltà consona alla persona. Per la Canottieri si tratta del successo numero venti nell'ultima uscita a Posillipo: un forte vento di scirocco disturba la gara e il partito dei tradizionalisti soccombe. Nel '73 James porta i suoi al successo anche al Lago Patria, ed alla fine della stagione riceve il Premio FIC quale migliore allenatore dell'anno.

(Si ringraziano per le foto: il dott. Antonio Annunziata ed Enrico James)



LE GRANDI REGATE D'ALTURA

La regata d'altura "Tre Golfi", fiore all'occhiello del Circolo del Remo e della Vela "Italia" di Napoli, ritorna in campo dopo la pausa del 2020 causa Covid-19. Il Notiziario voleva in qualche modo festeggiare questo ritorno e lo fa pubblicando una cronaca inedita, molto particolare, di sessanta anni fa (1961) "pescata" nelle inesauribili memorie dell'Ammiraglio Giovanni Iannucci, velico degli anni d'oro di Marivela, già comandante del "Artica II", "Corsaro II", "Stella Polare" e della Nave Scuola "Amerigo Vespucci", e poi Giudice di Regata Internazionale e membro del RORC in seno all'IYRU.



Memorie - 1961 "Susanna" - La mia seconda "Tre Golfi"

GIOVANNI IANNUCCI



Due immagini del Susanna poco dopo la partenza e poi nelle bonaccette.

Sbarcati da *Artica II*, dopo la vittoria di classe nella combinata Monaco-Sète e Sète-Ajaccio, Enzo Brancaccio, mio compagno di corso d'Accademia, ed io imbarcammo sul *Susanna* (Nota 1) per partecipare alla VII edizione della Regata dei Tre Golfi alla quale erano iscritte 14 imbarcazioni – eravamo ben lontani dai numeri di oggi, che hanno sfiorano anche i 100 iscritti! – così divise nelle tre classi RORC: otto nella prima, due nella seconda e quattro nella terza (Nota 2). La partenza era programmata per lunedì 21 agosto ed il percorso era S. Lucia – Isolotti Li Galli – Ponza – Ischia, con traguardo a Punta Cornacchia, la punta sudoccidentale dell'Isola. La lunghezza era di 160 miglia circa.

Il giorno prima della partenza, fu una giornata di pioggia e vento, che trascorremmo rintanati in barca fino al tardo pomeriggio. Quando smise di piovere, potemmo andare senza problemi al vicino circolo organizzatore, il Circolo del Remo e della Vela Italia (CRVI) per il cocktail di benvenuto. Apprendemmo subito che *Marylda* aveva rinunciato a partecipare alla regata e quindi saremmo rimasti solo noi nella 2ª Classe. Visti i premi in palio, commentammo ironicamente che sarebbe stato sufficiente finire la regata per prendere una bella coppa, naturalmente d'argento, come era di rigore a quei tempi. Lasciato il circolo, dopo un'ottima pizza veramente napoletana, tornammo a bordo.

La mattina dopo ci svegliammo presto, ben riposati nelle comode cuccette del *Susanna* che, dopo il lungo imbarco sulla spartanissima *Artica*, ci sembravano il letto di casa nostra, facemmo colazione e ci preparammo alla partenza. Dopo il tempaccio del giorno prima, era una splendida giornata di sole, con una visibilità incredibile e c'era già un po' di vento. Affrettatici a preparare vele e manovre, disormeggiammo ed uscimmo.

La partenza fu data puntualmente alle 12.00 dal terrazzo del Circolo Rari Nantes, accanto al CRVI e, partiti bene, ci mettemmo in rotta per Punta Campanella, mantenendo il passo di quasi tutti i 1ª Classe, a parte il *Mait II*, che guadagnava abbondantemente su tutti.

Scapolata Punta Campanella, sempre nel gruppo dei 1^a Classe o non distanti da essi, ci apparvero gli Isolotti dei Galli (*Fotografia aerea sotto*). Vedemmo il *Mait*, in procinto di girarli – quanto aveva camminato! – e lo vedemmo scomparire dietro di essi e poi ricomparire e mettersi in rotta per Ponza. Circa un'ora e mezza dopo, eravamo noi a



girare, ancora in gruppo con *Pacifica*, *Prima Stella*, *Bona* e *Vagabonda*. Dietro, gli altri 1^a Classe e, più distanti, i 3^a. Il vento ci aiutò solo fino al tramonto, poi subentrò una bonaccia micidiale e la gamba per Ponza, dal tramonto in poi, fu una lenta e laboriosa risalita che non sembrava finire mai.

Il mattino dopo, 23 agosto, ci avvertirono per radio che il *Mait*, che aveva appena girato Ponza, si era ritirato. Monzino aveva appreso la tragica notizia che, la sera prima, suo figlio

Franco aveva perso la vita in un incidente automobilistico sulla Milano - Bergamo. Dire che rimanemmo scioccati è dir poco e a bordo cadde il silenzio. Io non conoscevo ancora Monzino, ma i Brainovich si e bene. Qualcuno mormorò tristemente nel silenzio che partire in diciassette - tanti eravamo rimasti dopo il prematuro ritiro di *Marylda* - aveva portato male. Quando a tutti tornò la parola, si esaminò l'opportunità di ritirarci, ma fu subito scartata, proprio perché si ritenne che la sportività e il carattere di Monzino non l'avrebbe apprezzato. Ci furono comunque tre ritiri, *Cipi*, *Lassapur* e *Serena*, che da alcuni furono attribuiti alla disgrazia, ma io penso che fossero dovuti più alla bonaccia nel tratto notturno verso Ponza e alla stanchezza per il continuo cambio di vele per guadagnare qualcosa nelle fuggevoli refolette. Le bonacce sono spesso molto più faticose di tanto vento!

Sempre in una specie di match race con *Pacifica*, riuscimmo comunque ad arrivare a Ponza (*Fotografia aerea a fianco*), dove trovammo finalmente un po' di vento che, fortuna volle, anche se leggero, ci accompagnò fino ad Ischia. Tagliammo il traguardo di Punta Cornacchia di notte, dopo più di 35 ore di regata ad una velocità media di 4,5 nodi circa. Proseguimmo per Napoli, ci ormeggiammo ed andammo subito a dormire, Ne avevamo bisogno!



Ben riposati, in tarda mattinata andammo al

CRVI, dove erano state esposte le classifiche, ancora provvisorie perché mancavano i 3^a Classe, molto in ritardo, attesi per il pomeriggio e ormai non più in grado di influenzare la classifica degli arrivati. A parte l'ovvia vittoria di classe, eravamo terzi in assoluto in tempo compensato sui nove "superstiti". Ci avevano battuto solo *Bona* e *Prima Stella*. Il primo, che aveva vinto in reale e compensato, emulando il risultato del gemello, *Miranda III*, del Circolo Savoia, nella prima edizione della regata otto anni prima, era un vecchio 8 m. stazza internazionale, una barca di caratteristiche molto diverse da tutti gli altri concorrenti.

Erano ancora tempi nei quali barche come quella, senza tuga e completamente vuote all'interno, potevano regatare insieme ad altre, dotate di tutte le dotazioni fisse e mobili che avevano le barche concepite anche per la crociera. Il rating RORC avrà anche tenuto conto senza dubbio delle loro potenzialità, ma certamente senza poter considerare quegli innegabili vantaggi dei quali godevano soprattutto in condizioni di venti leggeri e mare quasi calmo, proprio come quelle che avevamo avuto in regata. Ma se il tempo si fosse messo veramente al brutto? Ridossi sul percorso della regata ce n'erano, ma non sempre vicini. Il meteo era quello di quei tempi ed il Mediterraneo, con i suoi microclimi, ancora oggi è spesso difficile da interpretare. Avevano una radio per segnalare un'emergenza? A quei tempi non era obbligatorio averla e credo proprio di no.

Ci sarebbero voluti ancora una decina d'anni perché il regolamento di stazza IOR (International Offshore Rule), primo ad essere applicato in tutto il mondo, dopo una lunga e laboriosa gestazione, insieme al regolamento per la

sicurezza (Offshore Special Regulations) entrassero in vigore, stabilendo norme molto più restrittive che ebbero il benefico effetto di bandire definitivamente barche di quel tipo dalle regate d'altura. Dentro di me, consideravo **Prima Stella** il vincitore morale della Tre Golfi.

Completata la classifica, la sera del 24 agosto ci fu la premiazione al CRVI, che durò a lungo perché le coppe erano molte ed ancora di più le fotografie dei vincitori. **Bona** fu chiamato tre volte per ritirare la bella coppa challenge Senatore Matarazzo per il primo assoluto in tempo compensato, la coppa Comune di Napoli per il primo in tempo reale e quella dell'Azienda Soggiorno e Turismo per il primo di classe. Seguì **Susanna** con la coppa del CRVI per la vittoria nella 2ª Classe che, come ho accennato prima, essendo rimasti soli, bastava che arrivassimo per vincerla. Concluse la premiazione **Lembo di Cielo**, vincitore nella 3ª Classe, chiamato a ricevere la Coppa dell'Ammiragliato.

Seguì un ottimo buffet dinner, durante il quale **Ciro Brainovich** mi prese da parte e mi mise al corrente di un suo progetto ancora da finalizzare: voleva partecipare, con il **Susanna**, nel febbraio dell'anno dopo, alla regata Buenos Aires – Rio de Janeiro e desiderava che io andassi con lui a fare l'ufficiale di rotta. Aderii con entusiasmo, anche perché avrei dovuto essere ancora destinato all'87° Gruppo Aereo A/S, che operava senza interruzioni e non sarebbe stato difficile ottenere una licenza in febbraio poiché quasi tutti preferivano averla in estate.

Il progetto **Brainovich** sfumò, ma fu rimpiazzato dal progetto **Monzino** e ci ritrovammo entrambi sul **Mait II** alla partenza da Buenos Aires, anche se la mia destinazione di servizio era cambiata e fu molto difficile ottenere la licenza. Ma questa è un'altra storia, che ho scritto e che è stata pubblicata nei Numeri 9 e 10 del Notiziario del Centro Studi Tradizioni Nautiche.

Enzo ed io ci lasciammo, dopo tre settimane passate insieme in barca, con il nostro rapporto di amicizia e stima notevolmente arricchito, e tornammo alle nostre destinazioni, io a Catania, dove avrei ripreso l'attività di volo, e lui a bordo.

Milazzo, 20 settembre 2016

Note:

1. Il **Susanna**, progettata da **Laurent Giles** (Progetto N° 290), era stato costruito dal cantiere **Gino D'Este** in legno stagionato per trent'anni ed era stato varato nel 1957. Era lungo 14,80m ed era armato a yawl (dello stesso progetto "Madifra" e "Raggio Verde").
2. Nella prima classe: **Bona** (C.N. Posillipo), **Djinn** (Duca d'Ascoli), **Lassapur**, **Mait II** (Monzino), **Pacifica** (Giannini), **Prima Stella** (Sada), **Vagabonda** (Valenzuela) e **Serena**. Nella seconda: **Marylda** e **Susanna** (Brainovich). Nella terza: **Ala di Sogno** (Simeone), **Keira** (LNI Anzio), **Lembo di Cielo** (De Zerbi) e **Cipi**.



LE REGATE DI STRAULINO

L'Olimpiade di Napoli (1960) è ormai vicina e troviamo Straulino impegnatissimo nella sua duplice veste di timoniere della classe Star e di Presidente della Sezione Velica di Napoli della Marina Militare parte in causa della complessa macchina organizzativa già in moto da qualche anni. Sul campo di regata l'equipaggio azzurro Straulino-Rolandi perderà il podio olimpico per un soffio classificandosi al 4° posto, ma sul piano dell'organizzazione l'Olimpiade di Napoli resterà memorabile.



CRONOLOGIA DEI SUCCESSI DI AGOSTINO STRAULINO

timoniere di Star e di Classi metriche

Parte IX (luglio-dicembre 1959)

SERGIO PEPE

Dopo aver disertato il XIX Campionato Europeo e del Nord Africa del 1958, Straulino con Carlo Rolandi partecipa al XX Campionato che si svolge dal 27 luglio al 1° agosto a Fedala, in Marocco. Proprio nel corso del 1959 Fedala fu ribattezzata in onore del re Mohammed V "Mohammedia" e nel 1965 Carlo Rolandi tornerà nelle stesse acque per vincere da timoniere il XXVI Campionato Europeo con Alfonso Marino su *Caprice III* 4932 (Old Greenwich Boat 1965).

Il racconto dell'Europeo del 1959 è tratto da Yachting Italiano ed è a firma di Bruno Ziravello: *Siamo sinceri, nessuno anche il più ottimista avrebbe pensato ad una affermazione così clamorosa come quella ottenuta in questo XX Campionato d'Europa e Nord Africa dagli staristi italiani: nessuno avrebbe pensato che i due soli equipaggi azzurri presenti avrebbero occupato le prime posizioni in classifica generale. L'Italia (cominciamo con gli italiani che hanno vinto il titolo per la decima volta) ha mandato due equipaggi: Straulino-Rolandi (1-6-4-1-1), Rivelli-Marino (2-1-6-3-5). Del primo equipaggio eravamo sicuri di un ottimo piazzamento: che vincessero non eravamo certi. Questo per Straulino doveva essere il banco di prova, doveva rappresentare agli occhi dei suoi innumerevoli sostenitori il ritorno alla forma dei tempi migliori. C'è riuscito e ormai la sua quarta Olimpiade lo attende in qualità di comprimario. Straulino ha superato ormai definitivamente il periodo difficile dello scorso anno e, trovata la fiducia nel suo ottimo collaboratore Rolandi, è andato sicuro verso il successo. Tre 1°, un 4° e un 6° è stato il suo "rollino" di marcia... Ma la sua regata capolavoro è stata l'ultima: Straulino ha tirato fuori le unghie e ha dato la zampata finale: bordo per bordo, centimetro per centimetro egli ha superato lo svantaggio, sia quello della classifica generale sia quello in gara, poiché era quinto a metà bordeggiato. Insomma, l'equipaggio di Merope era quello dei tempi d'oro e Rolandi non ha fatto rimpiangere quel gran campione che è stato (ed è) Nico Rode. Veniamo all'altro equipaggio Rivelli-Marino. Mario Rivelli, dopo aver vinto la Coppa d'Italia nei 5,5 si è imposto all'attenzione degli sportivi, ma prima ancora dei dirigenti. Aveva fatto un Campionato di Francia (open) buono; al Campionato d'Italia, a Trieste, aveva confermato la sua classe; non pensavamo di certo che Rivelli e Marino si piazzassero al secondo posto negli europei. Sapevamo che Rivelli avrebbe trovato a Fedala "ossi piuttosto duri da rodere", ma Rivelli, con quella sua aria disinteressata, quasi superficiale, covava dentro sé il fiero proposito di vincere: e quasi ci riusciva. Rivelli e Marino hanno comandato la classifica per tre giornate, si sono trovati alla pari nella quarta prova con Straulino e, fatalmente, la classe ha i suoi diritti. Era difficile per il giovane e bravo equipaggio napoletano battere Straulino e Rolandi in una gara "a due"; infatti, appena partiti, Rivelli cambiò mure, ma Straulino fece altrettanto: di lì si capì che Tino non avrebbe mai mollato il suo giovane avversario. Rivelli può essere fiero di questo "controllo": ciò significa che Straulino lo temeva. I portoghesi arrivarono a Fedala con i migliori: Fiuza (campione d'Europa della specialità per gli anni 1957 e 1958, doveva difendere il titolo) e Duarte Bello, uno dei più forti staristi d'Europa, mai riuscito a vincere il titolo che questa volta cercava di accaparrarsi tenacemente. Fiuza fece la "scivolata" nella prima regata: arrivare 15° e risalire la corrente era un po' difficile, infatti, nonostante i piazzamenti successivi finiva sesto in classifica generale. Duarte Bello, pur non avendo mai fatto un primo, si è classificato 3° in finale in virtù della sua regolarità. Peccato perché Bello è un velista bravo e un giorno dovrebbe avere la soddisfazione di vincere un titolo. La Francia aveva inviato tre dei*

migliori staristi cui dispone attualmente Chancerel, Pisani e Mouret. Chancerel è stato scelto per l'Olimpiade di Roma e quindi si batteva per dimostrare che la fiducia in lui riposta dai dirigenti francesi era meritata: ha corso bene e forse avrebbe potuto far meglio con meno nervosismo. Pisani e Mouret hanno dato meno delle loro possibilità. Nei primi otto in classifica generale, troviamo tre equipaggi dello Yacht Club du Maroc: Gautier, Mardel e Malapert. Gautier è stata una vera rivelazione: se non avesse sbagliato vela nell'ultima regata, non sapremmo dire ora se Bello sarebbe stato al terzo posto in classifica generale. Due equipaggi russi sono arrivati a Fedala: quello capitanato da Pinegin, che vedemmo all'Olimpiade di Melbourne e quello di Mirokhine, giovane di esperienza. Dei due equipaggi sovietici primo è di gran lunga superiore al connazionale, ma è difficile dire sino a qual grado di abilità è Pinegin. Il suo scafo (così come quello di Mirokhine) a fine regata non era ancora giunto a Fedala, cosicché due equipaggi hanno dovuto correre con barche avute in prestito dagli sportivi locali, le quali barche erano tutt'altro che efficienti; nonostante ciò Pinegin si classificava nono in finale. Questo campionato, organizzato in Marocco per la passione dei dirigenti francesi dello Yacht Club du Maroc e la collaborazione delle autorità sportive e turistiche del reame, ha avuto un grande successo tecnico ed organizzativo. La presenza di tutti i migliori staristi d'Europa, e per la prima volta degli equipaggi russi, ha reso ancor più acceso il confronto.

Dal 17 al 22 agosto Straulino e Rolandi sono in California, a Newport Harbor per il XXXVII Campionato Mondiale, ma non con *Merope III*, bensì debuttano su *Merope IV* 4176, appena costruita a San Diego dal cantiere di Carl Eichenlaub. In quegli anni gli Star di Eichenlaub iniziavano a minare la supremazia degli scafi di Elwood Widmer Skip Etchells (Old Greenwich Boat) e di Howard e Robert Lippincott. Infatti, nel 1957 Lowell North aveva vinto il mondiale con *North Star III* 3877, costruzione Eichenlaub dello stesso anno.

Il debutto di Straulino sulla nuova barca non è promettente: 12°

N°	Yacht	Skipper	Crew	Fleet	Daily Places	Pts
3877	North Star III	Lowell North	Mort Carlile	Mission Bay	1.2.5.3.1	143
4143	Turmoil	Gary Comer	Bill Hacker	Jackson Park	3.3.2.2.8	137
3850	Nhycusa	Bill Ficker	Jorge Camaro	Newport Harbor	7.1.10.1.2	134
3981	Chatterbox	Malin	Jim Reynolds	San Diego Bay	2.4.4.5.12.	128
3954	Ma' Lindo	Burnham	Jose Quina	Lagos	6.9.1.14.11	111
4125	Shandon	Mario Quina	Mary Etchells	CLIS	5.7.6.16.10	04
3741	Glider	E.W. Etchells	Robert Halperin	Rio de Janeiro	20.5.12.7.25	1
3713	Esprit	R.I. Stearns	Mason Shehan	Eastern Shore	11.15.13.15.4	86
3940	Flame	Jack Streeton	Allan MacKay	WLIS	4.16.20.13.6	97
3382	Frolic	Stan Ogilvy	Roger Thompson	Puget Sound	16.ds.q.8.4.3	96
4141	Magic	Bill Buchan Jr.	Rob't Rodgers	Green Lake	8.8.22.19.9.	93
4176	Merope	Roy Rodgers	Carlo Rolandi	Se.VE.TA.	9.17.3.17.19	93
4077	Pimm	A. Straulino	Thomas Skahill	Wilmette Harbor	12.10.7.9.13	90

L'ordinatissimo archivio di Carlo Rolandi custodisce la foto di gruppo dei partecipanti (*foto 1*) e la foto di Straulino e Rolandi (*foto 2*) con al centro Mary Etchells, l'unica donna ad aver vinto nel 1951 un titolo mondiale della Classe Star a prua del marito Skip Etchells (*foto 3*).



Foto 1.



Foto 2 e sotto foto 3.



L'esito del Campionato è raccontato da Bruno Ziravello su *Yachting Italiano*. Al riguardo, va precisato che il riferimento di Zirav alle stelle rosse, d'oro, d'argento e bleu, deriva dalla circostanza che il simbolo della Classe sulla randa è una stella rossa, tuttavia, secondo il regolamento della Classe Star (I.S.C.Y.R.A.) i vincitori di un Campionato Mondiale hanno il diritto di esporre una stella d'oro, i vincitori di un Campionato continentale quella d'argento, mentre la stella bleu è esposta dai vincitori di un Campionato di Distretto. A Newport Harbor vi erano ben nove timonieri Campioni del Mondo che esponevano la stella d'oro:

Walter von Hutscheler 1938 e 1939
 Malin Burnham 1945
 Durward Knowles 1947
 Robert Lippincott 1950
 Elwood Widmer Skip Etchells 1951,
 Agostino Straulino 1952, 1953 e 1956
 Carlos De Cardenas 1954 e 1955
 Lowell North 1957
 Bill Ficker 1958

Da notare che la vittoria olimpica non consentiva alcun riconoscimento, in quanto “i Giochi Olimpici non sono sotto la giurisdizione dell’ I.S.C.Y.R.A.”.

Ecco cosa scrive Zirav: A Newport Harbor in California, organizzato dal locale club si è effettuato, dal 17 al 22 agosto il XXXVII Campionato Mondiale della classe Stelle. Trenta partenti dei quali nove vincitori di precedenti edizioni di questo campionato, mentre la maggior parte dei rimanenti concorrenti avevano vinto regate importanti della classe tanto che sul campo di regata ben poche erano, nelle vele, naturalmente senza alcuna allusione politica, le stelle rosse, e queste si perdevano tra quelle d'oro, d'argento e bleu. L'organizzazione è stata perfetta; ogni barca



aveva un proprio box per ormeggiarsi ed un giovane che aiutava nelle operazioni di ormeggio e che ogni mattina faceva il bagno per pulire il fondo della barca e, come ci ha detto Rolandi, il bello è che veramente lo puliva. Straulino e Rolandi sono stati gli unici due italiani che vi hanno partecipato regatando con una nuova imbarcazione, il *Merope IV* (4176), costruita da Eichenlaub, un costruttore che oggi rappresenta il new look in questa classe. Logicamente del cambio dell'imbarcazione e del diverso rendimento della stessa ne hanno fatto le spese i due italiani che hanno avuto per di più contro di loro il poco vento, un mare stretto e noioso e la corrente. Queste le cause dei non buoni piazzamenti nelle diverse prove ed in classifica finale, dove sono finiti al dodicesimo posto. Certamente sarà necessario a Straulino e a Rolandi di prendere la mano con la nuova barca, sempreché la vogliano usare nelle prossime regate, poiché questo tipo di scafo oggi dà, e ne sono concordi molti noti timonieri, un rendimento maggiore degli scafi degli altri cantieri. Infatti, nei primi quattro posti della classifica con dei timonieri locali, troviamo tre scafi di questo costruttore e fra

questi quello dell'americano North e Carlile che con *North Star III* hanno vinto il titolo mondiale.

E *Merope IV*? Non varcò l'Atlantico, perché passò subito di mano, restando in California, come documentano gli annuari della Star Class, i famosi “LOG”, donati da Carlo Rolandi al nostro Centro Studi.

La deludente prestazione di *Merope IV* è stata addirittura rimossa dallo stesso Straulino, che nel suo Arma e Vai indica *Merope III* lo Star con il quale partecipò a quello che è stato il suo ultimo Campionato Mondiale della Classe Star. Infatti, Straulino scrive: “Niente da fare, invece, al Campionato del mondo a Newport Harbor negli Stati Uniti. Sarebbe stato troppo bello il mio rientro! Mi piazzai 12°. La vecchia favolosa “Merope”, che rispolverai per l'occasione, aveva perso il suo smalto ed inoltre non riuscii ad adattare le vele all'albero e al boma, troppo rigidi.”

In realtà, *Merope III* si dimostrò ancora giovane e sempre favolosa perché, dopo la fuitina californiana con *Merope IV* Straulino e Rolandi si

accompagnarono a *Merope III* per tutto il successivo anno Olimpico. *(Dagli album delle foto di Carlo Rolandi ricordi del mondiale 1959)*



Particolarmente interessante, accurato e ricco di notizie lo studio svolto da Maurizio Elvetico sulle navi frigorifere nella storia della navigazione marittima. L'argomento del trasporto di prodotti deperibili è diventato recentemente di attualità in occasione della pandemia Covid-19 in quanto i primi vaccini apparsi sul mercato richiedevano per il trasporto e la conservazione temperature estremamente basse e inconsuete che paradossalmente ci hanno trovati impreparati.

NAVE FRIGORIFERA

MAURIZIO ELVETICO

Una nave frigorifera è una nave da carico attrezzata per trasportare prodotti deperibili, come i prodotti ortofrutticoli, la carne, il pesce, i farmaci e tutto ciò che richiede una temperatura controllata nel trasporto.



Attualmente il trasporto con nave a temperatura controllata avviene principalmente con portacontainer non convenzionali in grado di alimentare elettricamente contenitori dotati di proprio gruppo termico, facilitando così le operazioni di imbarco e sbarco e il trasferimento della merce direttamente su altri mezzi di trasporto garantendone la costanza della temperatura fino alla destinazione finale.

Tali navi sono unità dotate di efficienti impianti elettrici di distribuzione e di dissipazione dell'elevata quantità di calore generata dai contenitori.

In effetti tali container, noti come reefer (contrazione di refrigerated), sono in grado di mantenere al loro interno una temperatura costante che, a seconda del modello, va da -65° a 40°C (il range più diffuso è tra -25° e 25°C). Ciò li rende adatti per un'ampia gamma di merci sensibili alla temperatura, dai prodotti freschi alle sostanze chimiche pericolose.

Un così ampio intervallo di temperature è la diretta logica dei numerosi tipi di prodotti oggi trasportati che richiedono una temperatura controllata di stoccaggio (per cui i contenitori sarebbe più appropriato chiamarli temperature-controlled container).

Per tempi brevi quasi tutti i prodotti alimentari vengono conservati nell'intervallo di temperatura tra 0 e -10°C , sufficiente a bloccare la crescita dei microrganismi; a temperature più basse, tra -15 a -18°C , si attua il processo del congelamento adatto solo per prodotti, come il pesce, che accettano la formazione di cristalli di ghiaccio ovvero a temperature pari o inferiore a -18°C , attuando quella che è nota come surgelazione, la migliore pratica di conservazione, in termini di sicurezza e proprietà nutritive, in cui i cristalli sono tanto piccoli da non alterare le proprietà dei prodotti alimentari.

Temperature superiori allo zero sono invece necessarie per il trasporto di banane, per attrezzature cinematografiche, opere d'arte, ecc.

Ma un tempo come si trasportavano i generi alimentari?

Prima dell'invenzione dei gruppi frigoriferi, la conservazione dei carichi alimentari nei trasporti avveniva proteggendoli con ghiaccio ma, come è facile comprendere, tale metodo poteva applicarsi solo in alcune regioni e per percorsi limitati. Impensabile quindi il trasporto su nave in cui, tra l'altro, anche per le precarie condizioni igieniche, il caldo non faceva altro che favorire il proliferare di parassiti e soprattutto roditori. Non a caso ai tempi della Repubblica di Venezia le navi venivano assicurate solo se a bordo erano presenti quattro robusti gatti il cui scopo era quello di fronteggiare i topi inevitabilmente presenti sui bastimenti.

Quindi a bordo trovavano posto solo derrate alimentari seccate sotto sale, mai prodotti freschi per lunghi periodi. Un primo passo si ebbe all'inizio del 1800.

In quei primi anni del secolo un giovane imprenditore nord americano, Frederic Tudor (1783 – 1864) ebbe l'intuizione di sfruttare a fini commerciali la grande quantità di ghiaccio, in pratica sovrabbondante, delle fredde pendici del New England, lo stato più a nord sulla costa orientale degli Stati Uniti. In verità non pensava di trasportare in stive refrigerate i generi alimentari, ma semplicemente di portare il ghiaccio in quei paesi del sud che non ne avevano e che avrebbero trovato certamente interesse per il raffrescamento di bevande e la conservazione dei cibi.

Così nel mese di febbraio del 1806, all'età di 23 anni, imbarca a Boston, sul brigantino *Favorite* acquistato per l'occasione, 130 tonnellate di ghiaccio in blocchi con destinazione Martinica sperando di venderle alla ricca élite europea lì presente. Purtroppo buona parte del ghiaccio si sciolse nelle tre settimane di viaggio causando una perdita economica che comunque non frenò il giovane imprenditore. L'anno seguente, per altre tre volte, i blocchi di ghiaccio furono trasportati, stavolta a L'Avana, con il brigantino *Trident*. Anche in questi viaggi parte del carico si sciolse, con conseguenti ulteriori perdite economiche per Tudor.



In compenso l'interesse verso il prodotto aumentò notevolmente tanto da ricevere nel 1810 un ordine dal governo spagnolo di fornitura di ghiaccio a Cuba per un periodo di sei anni.

In tutti i viaggi per la nuova destinazione si perse buona parte del ghiaccio pur avendolo protetto con segatura di pitch pine. Sebbene la quantità di prodotto fornita fosse decisamente inferiore a quella di partenza, i bassi costi della segatura, della materia prima, in pratica i soli costi di lavorazione e i bassi noli di quel periodo, avrebbero consentito un guadagno sufficiente a coprire i debiti di quel momento, l'impresa si concluse con un ulteriore

fallimento, ma stavolta a causa della cattiva gestione da parte del suo agente. Per i forti debiti fu arrestato e si fece un anno di carcere, proprio all'inizio della guerra anglo americana.

Ancora pieno di debiti, nel 1815 riesce ad ottenere un prestito di circa 200.000 dollari attuali con cui organizza un nuovo viaggio e fa costruire un deposito per il ghiaccio (ice-house) a Cuba per 150 tonnellate di prodotto.

Così nel novembre dello stesso anno salpa dal molo di Boston per L'Avana, inseguito dai creditori.

Nel corso di un anno i trasporti di ghiaccio dal Massachusetts a Cuba aumentarono con sempre maggiore efficienza fino a coprire tutti i debiti. A questo punto Tudor decise di provare a importare frutta cubana a New York. Nell'agosto del 1816, con un prestito a forte interesse, salpò da Cuba con un carico di lime, arance, banane e pere, conservandolo con 15 tonnellate di ghiaccio e 3 tonnellate di paglia. L'esperimento si concluse con un disastro, poiché praticamente tutta la frutta si era decomposta durante il viaggio di un mese, lasciando a Tudor un debito nuovo di diverse migliaia di dollari dell'epoca. Tuttavia, senza scoraggiarsi, aprì nuovi mercati in tre città degli Stati Uniti del sud (Charleston in South Carolina, Savannah in Georgia e New Orleans in Louisiana).

I successivi anni Tudor li passò a sperimentare vari tipi di isolanti: il ghiaccio veniva imballato a bordo della nave con trucioli di legno, segatura o pula di riso e i blocchi venivano accatastati a bordo come si realizza una muratura in mattoni. L'incremento di domanda di ghiaccio, però, non poteva essere soddisfatto da una produzione in cui il taglio dei blocchi era effettuato a mano.

Fortuna volle che nel 1825 un suo fornitore, un certo Nathaniel Jarvis Wyeth, realizzò un attrezzo simile ad un aratro trascinato da cavalli con cui poteva tagliare più agevolmente e rapidamente il ghiaccio, rendendo realtà la prima produzione di massa triplicando la produzione.

Nel 1833 Samuel Austin, un mercante di Boston, propose a Tudor la costituzione di una società per vendere ghiaccio in India, lontana 16.000 miglia e quattro mesi di navigazione. Tudor accetta e il 12 maggio 1833 il brigantino *Tuscania* salpa da Boston alla volta di Calcutta, con in stiva 180 tonnellate di ghiaccio.

Quando si avvicinò al Gange nel settembre del 1833, molti credettero che la consegna non sarebbe avvenuta, ma la nave aveva ancora 100 tonnellate di ghiaccio all'arrivo. Nei 20 anni successivi, l'India sarebbe diventata la destinazione più redditizia di Tudor, con tre depositi di ghiaccio, a Calcutta, Bombay e Madras.

Ben presto nel mercato del ghiaccio entrarono altri imprenditori statunitensi, norvegesi e russi, con spedizioni in Inghilterra, India, Sud America, Cina e Australia.

Sviluppo dei sistemi di raffreddamento

Fin dall'antichità un modo per rinfrescare l'acqua era quello di usare vasi porosi che consentivano il trasudamento di parte dell'acqua che, evaporando all'esterno, ne raffreddava la quantità rimasta internamente. Ma non se ne conosceva il motivo.

L'origine dei processi di refrigerazione si può far risalire alla metà del '700 quando nel 1756 a Edimburgo lo scozzese William Cullen diede dimostrazione pubblica del principio di raffreddamento per evaporazione artificiale. Cullen, all'epoca uno dei più noti ed apprezzati insegnanti di medicina per i suoi metodi moderni, verificò che l'evaporazione dell'etere a basse pressioni causava una forte sottrazione di calore.

Questo però era solo un esperimento di laboratorio. Per riuscire a realizzare un dispositivo in grado di produrre freddo occorreva arrivare a comprenderne i fenomeni fisici, un impegno che vedrà coinvolte le migliori menti per quasi un secolo.

Con la fine del '700 e inizio '800 si cominciarono a capire la fisica connessa al riscaldamento per compressione e al raffreddamento per espansione dell'aria.

Il fisico e chimico britannico Michel Faraday (1791-1867), con i suoi esperimenti di liquefazione dei gas, iniziati nel 1823, diede un grosso contributo alla conoscenza dei fenomeni legati al cambiamento di stato dei corpi gassosi, aprendo così la via alla produzione meccanica del freddo.

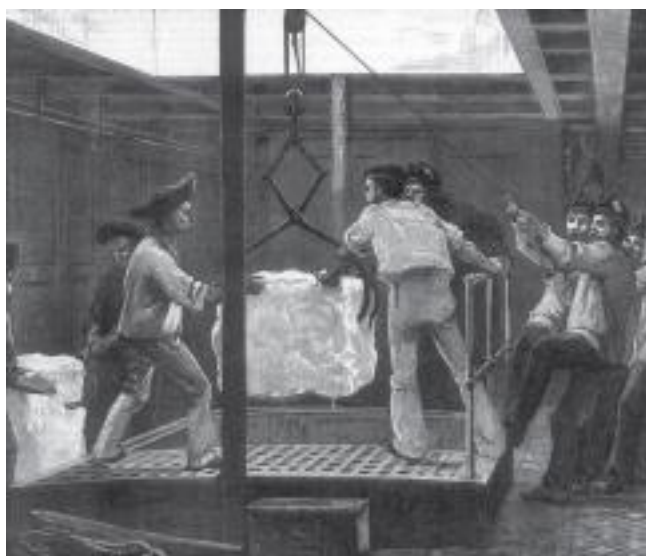
I francesi Sadi Carnot (1796-1832) nel 1824 ed Émile Clapeyron (1799-1864), 10 anni dopo, formularono le basi teoriche del ciclo (noto come ciclo di Carnot) delle macchine termiche, base del successivo motore diesel del tedesco Rudolph Diesel, e l'assunzione della reversibilità del ciclo: il ciclo inverso di Carnot.

Nel ciclo diretto, quello delle navi a caldaia a vapore, l'acqua liquida viene scaldata nella caldaia; il vapore prodotto si espande in una motrice alternativa o in una turbina producendo lavoro; passa in un condensatore in cui cede calore trasformandosi in liquido che viene riportato in caldaia da una pompa che riceve lavoro dall'esterno, per riprendere nuovamente il ciclo.

Nel ciclo inverso il fluido, allo stato di gas, viene riscaldato per compressione per poi passare in un condensatore dove cede calore all'esterno e ritorna liquido, un successivo dispositivo ne abbassa la pressione (espansione), simile alla turbina del ciclo diretto, quindi subisce l'evaporazione necessaria ad assorbire calore da ciò che deve raffreddare (evaporatore).

Sulla base dei risultati scientifici, negli anni successivi si ottennero continui progressi tecnologici nella produzione degli elementi necessari alla realizzazione del ciclo frigorifero, sostanzialmente compressore, evaporatore e condensatore.

Anche sul fluido refrigerante furono sperimentati vari prodotti: ammoniaca, etilene, anidride carbonica. Per il freon, un refrigerante di origine sintetica, oggi messo al bando, si dovrà attendere i primi anni trenta del '900, con la comparsa dei primi frigoriferi domestici (in USA, mentre in Italia si dovranno attendere gli anni '50-'60).



Le prime navi con impianto frigorifero

Verso la fine degli anni 60 dell'800, mentre gli ingegneri portavano avanti lo sviluppo dei sistemi di refrigerazione, gli allevatori di bestiame del Texas trovarono l'opportunità di portare la carne a New Orleans tramite nave che avrebbe dovuto attraversare il Golfo del Messico evitando così di trasferire il bestiame per via terra.

Come consuetudine americana, fu indetto un premio a chi fosse giunto primo a New Orleans con un carico ancora in buone condizioni.

Si presentarono alla partenza nel porto di Galveston solo due navi: il *William Tabor* e l'*Agnes*, rispettivamente degli statunitensi Thaddeus Lowe, aeronauta e inventore, e dell'imprenditore Henry Peyton Howard.

Mentre la nave di Lowe era stata modificata con l'aggiunta di una macchina per la produzione di ghiaccio da lui inventata, quella di Howard era dotata di una stiva raffreddata da blocchi di ghiaccio.

Al segnale di partenza il *Tabor* perse molto tempo per imbarcare l'acqua necessaria all'impianto permettendo così alla nave *Agnes* di giungere prima all'arrivo. Verificata la bontà del carico il premio andò ad Howard che festeggiò il trionfo con un banchetto pubblico presso il locale St. Charles Hotel, uno dei più grandi alberghi degli Stati Uniti dell'epoca.

La forte crescita della popolazione europea nella seconda metà dell'800 fece salire la domanda di carne determinando un incremento delle importazioni dai paesi oltre oceano, dall'Argentina, Uruguai, Nuova Zelanda e Australia le cui produzioni di carne erano superiori al fabbisogno interno. Prima di partire per l'Europa la carne veniva trasformata in brodo o inscatolata, con poco interesse sui mercati di vendita. Ciò spinse i progettisti dei nuovi sistemi di refrigerazione a provare a installare sulle navi le loro costruzioni.

Nel 1876, l'ingegnere francese Charles Tellier (1828-1913) acquistò la nave mercantile *Eboe* di 690 tonnellate e vi montò un impianto di refrigerazione di suo progetto che impiegava come fluido refrigerante etere dimetilico (un gas oggi molto usato come propellente per aerosol). La nave, ribattezzata *Le Frigorifique*, in 105 giorni attraversò l'Oceano Atlantico trasportando anche della carne macellata in frigorifero dall'Argentina alla Francia.

L'anno dopo, il 1877, fu la volta di Ferdinand Carrè installare su un altro piroscampo francese, il *Paraguay*, un impianto di refrigerazione da lui brevettato anni prima, che permise il trasporto di carne sulla stessa rotta del *Le Frigorifique*. Ancora, nel 1879, fu la volta del *Strathleven*, un piroscampo corredato di un impianto di refrigerazione a compressione, che dopo aver condotto oltre 500 immigrati a Sidney, ritornò a Londra con 40 tonnellate di carne fresca.

Pur trattandosi dei primi trasporti a lunga distanza di merce refrigerata dai nuovi impianti frigoriferi, le navi non si possono definire navi frigorifere, progettate per il solo trasporto refrigerato, ma rappresentarono con i loro risultati un valido incoraggiamento a percorrere tale nuova modalità di trasporto.

Il primo entusiasta fu William Davidson, direttore della Savill & Albion Line di Londra, che nel 1880 riuscì a convincere i proprietari a convertire il *Dunedin* (foto), un clipper a tre alberi di 73 m in nave frigorifera. Fu

installato a bordo un impianto di refrigerazione ad aria della inglese Bell Coleman. Nell'insieme le caratteristiche del veliero non cambiarono tranne quella di mostrare al centro nave un fumaio, necessario al funzionamento a carbone dell'impianto, che dava l'impressione a distanza di essere una nave a propulsione mista.

Giunse in Nuova Zelanda alla fine di novembre del 1881 e dopo alcuni imprevisti tecnici, salpò il 15 febbraio



1882 con un completo ed unico carico di carne fresca e burro alla volta dell'Inghilterra dove giunse dopo 98 giorni. La carne fu venduta subito e tanto apprezzata da avere elogi anche dal quotidiano *The Times* che sottolineava l'impresa come inimmaginabile solo alcuni giorni prima. Viene coniato il termine reefer ship. Il *Dunedin* effettuò altri nove viaggi poi nel febbraio 1890, salpò dal porto Oamaru nel sud della Nuova Zelanda insieme alla gemella *Marlborough*. Dopo essere state avvistate il successivo 19 marzo, delle navi non si seppe più nulla, probabilmente

per collisione con gli iceberg.

Altre tappe nella storia delle navi frigorifere:

1890 - viene installato il primo impianto di refrigerazione a CO2 sulla **Highland Chief**, nave inglese della Nelson Line

1901 - l'inglese **SS Port Moraut**, attiva sulla rotta tra Giamaica e Regno Unito, è la prima bananiera con impianto di refrigerazione

1902 - sono 402 le navi frigorifere iscritte nel Lloyd's Register

1935 - l'americano Frederick J. McKinley inventa la prima unità mobile di refrigerazione ad aria che sarà montata su mezzi militari dell'esercito statunitense durante la II Guerra Mondiale per il trasporto di prodotti deperibili, dall'acqua al plasma, in Europa, Africa e Sud Pacifico.

1956 - il 26 aprile la **Idal X** salpa dal porto di Newark (USA) con 58 container (convenzionali), i primi della storia, diretta a Houston nel Texas.

Nei primi anni '60 furono realizzati particolari contenitori, noti come porthole container che venivano collegati all'impianto di raffreddamento della nave. Dotati di due aperture (da cui il nome), uno in basso per l'entrata di aria refrigerata e l'altro, sul cielo, da dove veniva estratta l'aria calda.

Agli inizi degli anni '70 compaiono i primi contenitori con unità autonoma di raffreddamento sull'idea di McKinley.

2017 - su circa 95000 navi commerciali, circa 3000 sono navi dotate di impianto a temperatura controllata. Diminuiscono le navi frigorifere convenzionali ed aumentano quelle adatte all'imbarco di reefer container. Contemporaneamente continua lo sviluppo di tali sistemi di trasporto.

Rimanendo in tema di impianti di refrigerazione ci sembra doveroso ricordare la **MV Victoria** (foto), della Lloyd



Triestino, una nave passeggeri, varata nel 1930 ed entrata in servizio l'anno dopo sulla rotta Trieste-Alessandria d'Egitto, orgoglio della marina mercantile italiana. Lunga circa 160 m, con 4 eliche ciascuna mossa da un motore diesel in grado di assicurare una velocità di crociera di 20 nodi, all'epoca un valore di tutto rispetto.

Il primato non era solo questo. Fu anche una delle prime navi passeggeri costruita secondo i nuovi standard della *Safety of Life At Sea* (SOLAS 1929) e la prima nave al mondo con il salone principale di 1a classe dotato di impianto di aria condizionata della statunitense Carrier, di costruzione inglese. Purtroppo il 24 febbraio del 1942 fu attaccato ed affondato da aerosiluranti in vicinanza delle coste libiche.

**Ciao
Pippo**



Se n'è andato Pippo Dalla Vecchia, un pezzo importante della storia della Vela napoletana, possiamo dire nazionale.

In quel tratto di via Partenope dove si affacciano gli ingressi dei due circoli che lo hanno avuto protagonista per 70 anni, ieri un carro funebre è passato a passo d'uomo tra una fitta folla di amici, i gagliardetti di tutti i club cittadini e sotto i remi incrociati dei canottieri.

È stato il significativo e commovente saluto del Borgo di Santa Lucia e della sua gente a Pippo.

Parlare di Lui, di quello che è stato, di quello che ha fatto, di quello che ci ha lasciato, . . . in questo momento, sotto la spinta emotiva del suo distacco quando la Sua presenza è ancora così viva tra noi, non è cosa facile per chi gli è stato vicino in questi ultimi anni.

Mentre tristezza e dolore si alternano nel cuore, un film inesauribile di ricordi scorre nella mente.

Ciao Pippo, dimenticarti sarà davvero impossibile!

(Paolo Rastrelli)

Napoli 4 maggio 2021





È tornato a girare in biblioteca il nostro solito topo sempre a caccia di curiosità da sottoporre ai lettori con la presunzione di tirare fuori una "morale della favola" dei bei tempi passati quando anche nella nostra amata Vela succedevano spesso episodi oggi inimmaginabili.

(da "Vela e Motore", aprile 1951, p. 159, "Attività partenopea" di Aniello di Martino)

UN EQUIPAGGIO DI 182 ANNI

Ed ora una parolina sui "Dragoni" barca famosa per la lunga attesa tra noi, e che tanto ha fatto e fa parlare è di sé da tempo un po' tutti in vista delle Olimpiadi. Quanti candidati! E l'equipaggio da prescegliere è uno solo. Che astrusa faccenda. Per tanto, dopo la rassegna genovese, vi sarà quella di Napoli e così di seguito finché il mare partorirà anche per gli italiani il campione da mandare alle grandi assisi della vela olimpionica. A Genova i napoletani, benché non fossero sufficientemente preparati in questo nuovo tipo di barca, hanno disimpegnato la loro partecipazione con risultati che sono di lieto auspicio per il futuro. Non staremo per ovvie ragioni a ripeterci sulla sportività dell'equipaggio di *Gabbiano* (I-8) del C. C. Savoia o delle ottime prove di *Partenope* (I-6) con due primi e un buon posto in classifica. Ma la barca dei C. C. Napoli ha bisogno ancora di essere messa a punto e il suo equipaggio suscettibile di maggior rendimento, ha di certo bisogno di lunghi allenamenti.

Qui ci piace ricordare le prove di *Ausonia* (I-1) che, di proprietà dell'ing. Ferrari, batte guidone del C.R.V. Italia. Alle regate di Genova Ausonia ha avuto un equipaggio d'eccezione: timoniere l'olimpionico Don Riccardo De Sangro principe di Fondi; "servente" alle scotte lo stesso ing. Ferrari (che mettendo da parte le sue cariche sportive, non disdegnava di scendere in barca per regatare); prodriere immediato e volitivo, un veterano per la sua anzianità sportiva, il duca Nazario S. Felice di Bagnoli. "Giù il cappello a questo equipaggio, che ha fatto vedere a tanti giovanissimi (le espressioni sono del dr. Bruno Bianchi) che cosa può fare la passione pura".

Ebbene questi venerandi sportivi, graziosamente e rispettosamente definiti dai cronisti genovesi "i nonni" della competizione, ancora una volta sapevano dimostrare che lo sport vero è fatto anche di abnegazione e che gli anni contano relativamente.

Cento e ottandue anni (senza sommare gli otto anni di Nuda cagnetta-mascotte delle regate e divenuta anche lei popolare) sembra l'inizio di una favola ed invece è una realtà palpitante se nel cuore e nell'intelligenza, nel sangue e nei muscoli v'è ancora, con la verace passione sportiva, la sana e disciplinata sensibilità agonistica dei vent'anni!

Non a caso abbiamo fatto cenno ai muscoli se in una giornata di gara, divelti dalla furia degli elementi ad *Ausonia* i due arganetti delle scotte, essi venivano nel loro ufficio sostituiti per tutta la regata dai muscoli degli uomini che audacemente avevano deliberato di non rinunciare alla gara e che tenendo testa con giovanile baldanza gli altri antagonisti, finivano col piazzarsi al quarto posto.



1951, Genova. (secondo da destra) "Ausonia" (I-1), il Dragone dell'equipaggio ultra



Fred S. Cozzens (1846-1928). Coppa America 1876 sfida tra "Vigilant" (defender) e "Valkiria" (sfidante) che risulterà vincitore.