



www.cstn.it

# NOTIZIARIO CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE  
LEGA NAVALE ITALIANA

Mensile edito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale Italiana Sezione di Napoli  
via Sedile di Porto, 33 - 80133 Napoli - telef. 081.420.63.64 - e-mail: [info@cstn.it](mailto:info@cstn.it)  
I NUMERI ARRETRATI DEL "NOTIZIARIO CSTN" SONO SCARICABILI DAI SITI:  
[www.cstn.it](http://www.cstn.it) - [www.leganavale.it](http://www.leganavale.it)

ANNO III - N° 16bis

NOTIZIARIO ON-LINE

Gennaio 2014

## SOMMARIO

• Editoriale .....	pag. 2	• Le foto raccontano .....	pag. 16
• Carpenteria Navale .....	pag. 2	• ... dal topo di biblioteca.....	pag. 21
• Foto taroccate .....	pag. 6	• Libri in vetrina .....	pag. 22
• Un'invenzione rivoluzionaria.....	pag. 10	• Sommario 2012-13 .....	pag. 23
• La grande vela .....	pag. 13		



**C**on il 2014 inizia il terzo anno di vita del "Notiziario". Chiediamo subito perdono ai nostri amabili lettori se per evitare la numerazione progressiva che sarebbe toccata a questo numero siamo ricorsi al bis del numero precedente. Tra i tanti difetti, siamo napoletani, e la legge del "non è vero ma ci credo" cerchiamo di rispettarla.

Nelle ultime pagine troverete il sommario di tutti gli articoli pubblicati - suddivisi per rubriche - dal N°. 1 (settembre 2012) al N°. 16 (dicembre 2012). Speriamo possa essere un'utile strumento per facilitare la consultazione agli interessati. Per noi è stata una fatica ripagata dal constatare quanto cammino siamo riusciti a fare in così breve tempo.

Accanto alle consolidate collaborazioni di Franco Belloni, Giovanni Iannucci, Maurizio Brescia ... troverete due nuove importanti firme che con la loro presenza rendono ancora più interessante il Notiziario: Renato Ferraro e Giancarlo Basile, personaggi ben noti professionalmente, grandi appassionati marinai e affermati scrittori di successo. Entrambi amici di vecchia data della Sezione di Napoli della Lega Navale Italiana ed estimatori del "Centro Studi".

La stella polare del 2014 si presenta particolarmente luminosa.

Grazie a tutti e Buon Anno.

## CURIOSITA' STORICHE-TECNICHE-SCIENTIFICHE

*Parte integrante della nostra redazione e collaboratore preziosissimo del "Centro Studi", autore del libro "Navigare - Dizionario enciclopedico della nautica" edito nel 2012 da Nutrimenti. In questo articolo, in maniera semplice, efficace e piacevole ci conduce nel mondo della carpenteria navale tracciando una mini storia attraverso i secoli di quella che viene considerata una vera e propria arte, patrimonio dell'intera umanità.*



## CARPENTERIA NAVALE: ATTREZZATURE CLASSICHE DA LAVORO

di Maurizio Elvetico

Chi fosse interessato alle attrezzature manuali impiegate un tempo nella costruzione navale in legno, non può attingere valide informazioni dalla letteratura italiana, ma deve rivolgersi a quella anglosassone.

Tale discorso, in effetti, si potrebbe estendere alla cantieristica navale in senso più ampio, anch'essa poco trattata.

Una prima spiegazione può rintracciarsi in un'editoria italiana che ha difficoltà a sostenere pubblicazioni così specifiche con una ridotta se non ridottissima tiratura.

Solo qualche iniziativa sull'attrezzatura manuale della falegnameria ad opera di piccole case editrici come il volumetto ben illustrato **Attrezzi alla mano - Storia ed esperienza della falegnameria**, pubblicato dalla Edizioni Moderna della coop Tipografia Moderna di Ravenna, a cura di Saturno Carnoli e foto di Enzo Pezzi. Di tanto in tanto le riviste nautiche, quali *Arte Navale*, *Yacht Digest* riportano articoli su maestri d'ascia o su cantieri

con una forte tradizione artigianale.

Purtroppo anche i musei del settore spendono più risorse su argomenti di maggiore interesse, su fatti storici significativi,

tralasciando tutte quelle informazioni "minori" che pur nella loro specificità ed essenzialità possono rappresentare, con la capacità di correlare più temi, un utile mezzo per promuovere e sviluppare nuovi orizzonti



*Fucina greca con attrezzi. Di particolare interesse le tenaglie articolate. Dipinto su un vaso attico del 6° secolo a.C.*

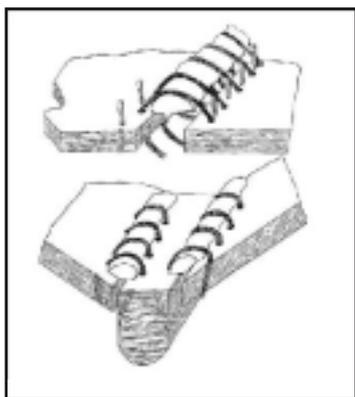
culturali.

La lavorazione del legno è, in verità, uno dei risultati più mirabili dell'umanità. Il legno fu il primo materiale che l'uomo, dopo aver scoperto il fuoco, cominciò a lavorare per ottenere oggetti utili, prima per difendersi e cacciare e poi, usando pazienza e creatività, per ottenere molte cose di supporto alla sua esistenza, dalle palafitte, ai ripari dalle intemperie, ai recipienti, agli attrezzi agricoli. La pietra fu invece il primo materiale impiegato come attrezzo per la lavorazione del legno e non solo.

Non si trattava di pietre qualunque ma di selci, costituite quasi esclusivamente di silice, composto del silicio, un componente oggi largamente utilizzato in elettronica.

La selce ebbe un ruolo fondamentale da quando l'uomo ebbe il controllo del fuoco; dalla lavorazione della pietra, ottenuta per scheggiatura, venivano realizzate lame e punte per cacciare e utensili da lavoro.

Con l'età del bronzo prima e quella del ferro poi, si assiste a successive evoluzioni degli utensili con la nascita di nuovi attrezzi, quali le pinze, le incudini e le raspe, il perfezionamento dei precedenti, la comparsa dei chiodi, in sostituzione di buona parte delle caviglie di legno. Durante la civiltà dell'antico Egitto furono inventati e perfezionati i principali attrezzi per la lavorazione delle pietre e del legno realizzati in pietra, in rame e successivamente in ferro. Erano accette, seghe, scalpelli, punte per forare, martelli. Le imbarcazioni avevano una struttura semplice, con tavole tra loro cucite con corde. Quando, soprattutto ad opera dei Fenici, si diffuse il commercio marittimo si ebbe un forte miglioramento



nella progettazione delle navi. Le tecniche di costruzione con molta probabilità facevano uso per i collegamenti di cavicchi di legno, chiodi in rame e di corde, le tavole di legno venivano piegate con il vapore; la struttura degli scafi era fornita di coste e bagli e i vari elementi in legno erano uniti tra loro con incastri.

L'opera viva delle navi greche veniva impermeabilizzata con pece, cera e resina. La nave più diffusa dell'epoca era la *pentecontera*, di cui un esempio è la mitica nave *Argo* che trasportò Giasone e gli Argonauti alla conquista del vello d'oro.

Non è possibile in poche parole descrivere l'evoluzione

tecnologica dei romani, svolta nell'arco di oltre un millennio durante il quale le



costruzioni navali sono state oggetto di una costante e consistente evoluzione tecnologica.

Nella Roma antica l'ingegneria navale, con la potente



*Tomba del faber navalis Longidienus, in cui si vede un maestro d'ascia che modella un'ordinata*

corporazione dei *fabri navales*, ottimizzò la costruzione delle navi. Il fasciame, del tipo accostato, veniva posto in opera con chiodi di rame su ordinate incastrate sulla chiglia e la tenuta

all'acqua era ottenuta tramite *calafataggio*, inserendo nei comenti stoppa impregnata di pece.

In epoca romana si ritrovano svariati attrezzi da lavoro e di misura, dalla pialla alla sega a telaio, dalla squadra alla livella oltre all'uso diffuso dei chiodi.

Le forme degli attrezzi non si modificarono per centinaia di anni dal momento che l'aspetto funzionale delle opere in legno era superiore a quello estetico.

Un'idea sul modo di lavorare nei cantieri navali del medioevo si può rintracciare nei 68 metri di lunghezza dell'*arazzo di Bayeux* (pr. beù), che racconta la spedizione normanna in Inghilterra nel 1066.



A partire dal XII secolo in molte città europee furono costituite le corporazioni di arti e mestieri, segno evidente dell'importanza che stavano assumendo le attività commerciali, professionali ed artigiane.

Nei cantieri il lavoro era portato avanti da tre figure principali:

Il *maestro*, colui che aveva capacità professionale pratica e teorica, acquisita nell'esercizio del mestiere; nei cantieri navali il maestro era spesso il proprietario o il gestore del cantiere, tipicamente a carattere familiare.

Una delle maggiori abilità nella lavorazione del legno era data dall'uso dell'ascia per squadrare i tronchi, sgrossandoli e lisciandoli. Da qui il nome di *maestro d'ascia* con cui questi abili artigiani erano conosciuti nell'ambito delle costruzioni navali;

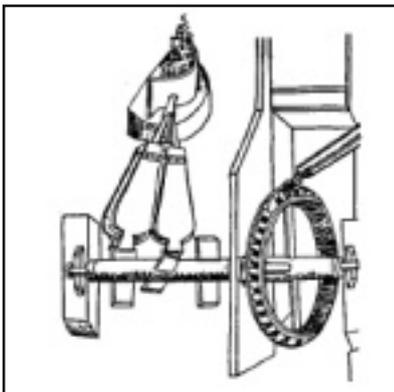
L'*apprendista*, colui che si metteva al servizio del maestro per imparare un'arte, in genere in giovanissima età e per una durata che era indicata negli Statuti delle varie Arti;

I *laboratores*, i lavoratori generici, gli uomini di fatica, in genere assunti a giornata, per svolgere le funzioni più faticose e meno qualificanti, ma indispensabili, come il trasporto dei materiali o la manovalanza al fianco dei maestri

Nell'antichità e per buona parte del Medioevo la tecnologia del ferro non ebbe sostanziali sviluppi, soprattutto

per le difficoltà di raggiungere una temperatura sufficiente per una fusione completa del metallo (circa 1.500°C) indispensabile per ottenere un prodotto completamente puro.

Con il 1200 l'applicazione dei mulini ad acqua (inventati



Mantici idraulici di un forno azionati da una ruota idraulica.  
Da un manoscritto del 15° secolo.

nel secolo precedente, in cui l'energia idraulica sostituiva quella umana e animale) alla metallurgia, con l'azione di più potenti mantici e presse di maggiore potenza permise una produzione del ferro su larga scala, il raggiungimento di temperature più elevate, più efficaci processi di forgiatura e l'allestimento di forni che resero possibile la produzione della ghisa.

In questo secolo viene inventato il sistema di trasformazione del moto rotatorio in alternativo che diede la possibilità, nel secolo successivo, di far nascere le prime segherie.

Gli attrezzi da lavoro ebbero un ulteriore rilevante miglioramento pur rimanendo gli stessi per tipologia di lavorazione.

Fu questo un secolo di progressi tecnici anche in campo navale; basti ricordare i nuovi strumenti di navigazione, il timone centrale di origine nordica, il bompresso, la vela latina, che dal Mediterraneo si diffuse ai mari del nord.

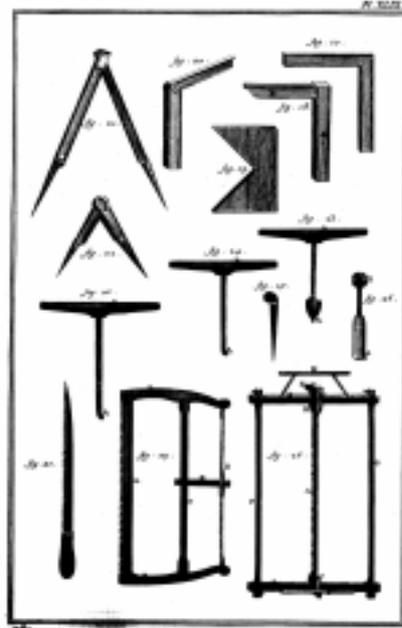
Con il XIV secolo e per tutto il Rinascimento, alla cono-

scenza speculativa delle cose, legata a fenomeni divini, si affiancò il concetto della conoscenza funzionale, decisamente più pratica, creando un profondo legame tra scienza e tecnologia che divengono quindi un'unica disciplina, indirizzata alla comprensione della natura per modificarla secondo le proprie esigenze.

Il piano inclinato, pur conosciuto fin dai tempi degli egiziani, viene studiato nelle sue caratteristiche fisiche nel Rinascimento divenendo macchina semplice, insieme

alle leve, alla ruota, alla puleggia, al cuneo e alla vite.

Il piano inclinato permise di spiegare così il funzionamento del cuneo e della vite e questo nuovo approccio determinò in tale periodo l'evoluzione di una crescente



varietà di macchine complesse, combinazioni di macchine semplici.

A partire dal XV secolo il falegname assume un ruolo importante nella costruzione di mobili che incominciano ad avere connotati estetici che richiedono maggiori attenzioni e capacità artigianali. In questo secolo si affermano alcune uniformità di orientamenti stilistici che assumono di volta in volta connotati estetici riferibili al periodo od al potente del momento.

La necessità di eseguire intarsi e decori sollecitò la realizzazione di attrezzi più complessi di quelli esistenti adattandoli alle nuove esigenze di lavorazione. Anche le navi del Manierismo (XVI secolo) prima e del Barocco (XVII e parte del XVIII sec.) poi, presentarono vere e proprie ornamenti lignei e pittorici sui casseri di poppa e di prua segno dell'interesse dei costruttori navali all'aspetto estetico delle



Poppa di un galeone del 1600

navi. Un primo esempio di tale attenzione si ebbe nel galeone, veliero da guerra che si impose per le navigazioni oceaniche.

Sempre nel XV secolo fecero la comparsa viti e dadi metallici, impiegati per il fissaggio di due oggetti tra loro, con i primi torni in grado di lavorare i metalli. Naturalmente si trattava di elementi metallici molto semplici con filettatura quadrata e passo molto lungo; occorrerà attendere la seconda metà del 1700 perchè il tornio divenisse così preciso nella lavorazione dei metalli da poter essere impiegato (alla fine del 1800) per realizzare viti più accurate e in quantità maggiori da sostituire altri sistemi di unione degli elementi in legno.

Le navi venivano costruite secondo principi dettati dalle tradizioni dei cantieri, dei maestri d'ascia, mancava una scienza vera e propria che permettesse di prevedere il comportamento del galleggiante una volta in mare. Nel XVII secolo, fece la prima timida apparizione l'architettura navale che affrontava la costruzione di una nave in maniera empirica, non molto dissimile dall'architettura delle costruzioni sulla terraferma. I documenti dell'epoca riportano pochi se non pochissimi dettagli sugli scafi e sull'alberatura privilegiando le decorazioni delle estremità del galleggiante. Un esempio su tutti della mancanza di fondamenti scientifici specifici fu l'episodio nefasto del Vasa, galeone costruito agli inizi del 1600 con grande perizia ma che non era stato prima progettato secondo quei criteri fisici e matematici che diverranno fondamentali nel secolo successivo.

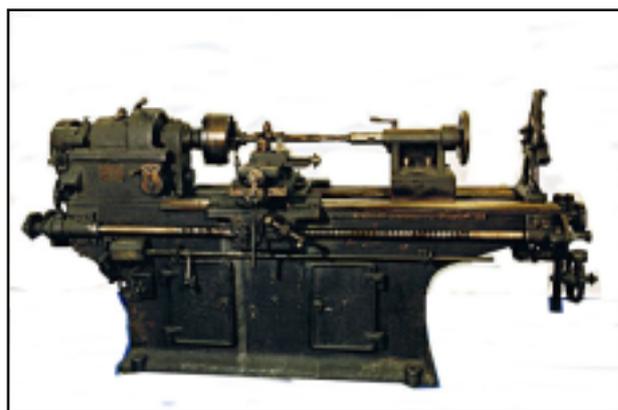
Un primo esempio di documentazione delle attrezzature della falegnameria e, in particolare, della carpenteria navale, si ebbe nel XVIII secolo con l'Enciclopedia o Dizionario ragionato delle scienze, delle arti e dei mestieri del filosofo, scrittore ed editore Diderot e dello scienziato d'Alembert.

Con il XVIII secolo si assiste alla sempre più ampia diffusione degli attrezzi tipici dell'ebanista tra gli altri settori del legno. E' il caso delle pialle che diventano corredo essenziale di tutti gli artigiani del legno. La pialla permetteva di ottenere ottime rifiniture se impiegata con la giusta maestria.

La lavorazione del legno con le relative tecnologie rimarranno sostanzialmente invariate fino alla metà del 1800; si assiste però a un progressivo miglioramento degli attrezzi manuali. Così i legni del corpo e della suola delle pialle vengono sostituiti con ghisa e bronzo intorno alla metà di tale secolo, dando luogo a un miglioramento nella regolazione e nella stabilità dell'attrezzo.

Dopo la seconda metà del 1800 (la seconda rivoluzione industriale) le tecnologie subiscono importanti cambia-

menti con l'introduzione di nuovi macchinari: fresatrici, squadratrici, pialle elettriche e seghe circolari. Lo sviluppo continua nel XX secolo, dalle prime carte abrasive



del 1910 alle macchine a controllo numerico della metà del secolo scorso, alle macchine per il taglio ad acqua (waterjet) degli ultimi 10 anni.

Fino a circa 150 anni fa, con pochi utensili: asce, seghe a telaio, pialle a mano e scalpelli i falegnami hanno costruito porte, finestre, tavoli, sedie, mobili, navi.

Oggi quasi tutti gli attrezzi a mano hanno perso la loro importanza anche se un artigiano esperto è in grado di dare al legno lavorato con una pialla un aspetto ineguagliabile rispetto ad una lavorazione di macchina.

L'imperfezione, seppure minima, della superficie lavorata a mano riflette la luce in modo più gradevole di quanto possa fare una superficie perfetta ottenuta meccanicamente.

Ho avuto l'occasione di vedere esperti falegnami lavorare con una pialla a mano in maniera più attenta e veloce degli utensili elettrici che di solito richiedono tempi di preparazione.

Sono comunque convinto che ancora oggi rimane insostituibile il lavoro manuale dell'artigiano, la sua esperienza, la sua capacità di immaginarsi l'oggetto ancor prima di costruirlo.

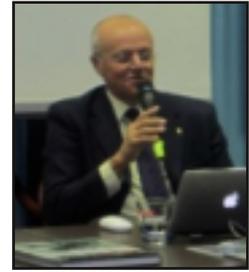
Secondo l'UNESCO i saperi artigianali fanno parte integrante del Patrimonio culturale immateriale di un popolo nella loro interrelazione con l'ambiente fisico e sociale nonché in quanto vettori della costruzione identitaria, tali per cui possono essere considerati "beni culturali immateriali".

*continua*



*Oltre ad essere un valente ed affermato studioso di storia navale, il nostro affezionato collaboratore Maurizio Brescia è proprietario di una importante collezione di fotografie di navi militari, soprattutto d'epoca.*

*Con questo articolo, da esperto quale è, ci spiega con esempi visibili i trucchi più ricorrenti dei falsi fotografici del passato.*



## *Foto "taroccate"*

### *Ovvero i fotomontaggi navali prima di Photoshop*

**di Maurizio Brescia**

Nel campo del collezionismo fotografico navale ci si imbatte, talvolta, in "fotomontaggi" più o meno riusciti: a seconda dell'epoca e delle tecniche utilizzate l'effetto finale può essere più o meno verosimile, tuttavia non sono pochi i casi eclatanti che - in talune occasioni - possono trarre in inganno anche un occhio esperto o particolarmente smaliziato. Non possiamo certo descrivere in queste brevi note le molte fotografie navali "contraffatte" di cui siamo a conoscenza e in cui ci siamo imbattuti in tanti anni di attività, ma riteniamo che l'esame dei due documenti che stiamo per proporre possa essere considerato emblematico delle più comuni (e oggettivamente ben riuscite) tecniche di ritocco fotografico del passato più o meno recente.

#### **La torpediniera di Pavia**

La **fotografia "A"** è, in realtà, una cartolina dei primissimi anni del '900 (di studio fotografico e autore non noti, facente parte della raccolta del collezionista pavese Valerio Galletti) che - apparentemente - documenterebbe il fatto abbastanza peculiare di una visita di una torpediniera della Regia Marina a Pavia, città ubicata - come noto - sulle rive del Ticino, a sua volta affluente del Po.

Non si tratterebbe del caso "inedito" di una navigazione fluviale di una piccola unità della Marina Italiana; ai primi di giugno del 1972, le motosiluranti *MS 472* e *MS 473* - insieme ad un hovercraft - risalirono il Po sino a Piacenza ove, il 10 giugno, presero parte alle locali celebrazioni per la festa della Marina. Tuttavia, la cartolina che stiamo esaminando presenta numerosi aspetti che fanno propendere per

un fotomontaggio evidenziati nella **fotografia "B"** dagli elementi numerati da 1 a 4.

Va detto, innanzitutto, che l'unità raffigurata non è identificabile con nessuna classe di torpediniere - anche le più vecchie - all'epoca in servizio con la Regia Marina, a discapito della bandiera italiana presente a poppa che appare, anch'essa, frutto di un ritocco non perfettamente riuscito. In effetti, l'aspetto dell'unità potrebbe ricondurre - ma solo in parte - alla classe "Aldebaran" del 1883-84 o alle successive classe "S" del 1885-1888, ma sono numerose le differenze rispetto a queste navi: dalla prora "a clipper" anziché dotata di sperone o, al massimo, con tagliamare diritto (1), al fumaio verticale (2) e non inclinato. Queste due caratteristiche non sono riconducibili a nessuna torpediniera italiana, di tipo tanto precedente quanto successivo a quelle delle classi indicate, e anche gli altri elementi dell'allestimento non sono riferibili ad alcuna unità nazionale dimensionalmente analoga a quella raffigurata.

Inoltre, la posizione e le proporzioni stesse del bastimento non appaiono congrue con il contesto dell'immagine: in particolare, la presunta "torpediniera pavese" appare troppo vicina alla riva in relazione alle dimensioni degli uomini sul ponte, la cui altezza relativa sarebbe più in linea con l'intera immagine se la nave si trovasse a maggiore distanza (3).

Inoltre - ed è questo l'elemento che fa propendere con buona certezza verso il fatto che l'immagine della torpediniera sia stata in qualche modo "applicata" sopra una normale fotografia del Ticino, con bagnanti e una barca in primo piano - tutto attorno all'unità è visibile una linea puntinata e comunque non uniforme

con l'emulsione della superficie della fotografia (evidenziata dalle linee indicate con il n. 4). E' questa la definitiva "cartina al tornasole" del fatto che ci troviamo di fronte ad un fotomontaggio: sicuramente ben riuscito per i mezzi della tecnica fotografica dell'epoca, ma pur sempre un fotomontaggio. Non sussistono, d'altro canto, elementi documentali riferiti alla presenza di torpediniere sul Po o sul Ticino nell'epoca considerata, come pure in anni precedenti o successivi.

Resta il fatto di un buon lavoro di tecnica fotografica (per l'epoca), per il quale - probabilmente - è stata utilizzata l'immagine di una torpediniera (probabilmente francese) in navigazione in mare riportandola, durante la stampa, su una foto del Ticino scattata a Pavia.

### **All'ormeggio o in navigazione?**

Nella **fotografia "C"** (tratta dalla collezione di chi scrive) è raffigurato il cacciatorpediniere Fulmine nella seconda metà degli anni Trenta, in uscita dal Golfo della Spezia, in una fotografia dello "Studio Pucci" (attivo alla Spezia dalla fine del secolo XIX sino agli anni precedenti la seconda guerra mondiale). L'immagine originale del Fulmine raffigurava con verosimile certezza l'unità all'ormeggio in banchina, come indicato nella **fotografia "D"** dalla bandiera a poppa (1) e, soprattutto, dal telone protettivo posizionato alla sommità del fumaiolo (2), in uso a caldaie spente per evitare che l'umidità o materiali vari potessero penetrare all'interno dei condotti del fumo. Successivamente, la fotografia del Fulmine fu "trasferita" su uno sfondo raffigurante la zona esterna del Golfo della Spezia verso Lerici, verosimilmente utilizzando un'immagine di un'unità più piccola in navigazione, sulla cui sagoma fu posizionato lo "scontorno" del Fulmine e sfruttando l'onda di prora preesistente (3) per simulare il movimento di quest'ultima unità. Anche la conformazione della scia a poppa (4) è quantomeno "sospetta" e contribuisce a far pensare ad un'elaborazione realizzata dai tecnici

dello "Studio Pucci" per rendere più interessante il soggetto, inserendolo in una cornice maggiormente dinamica.

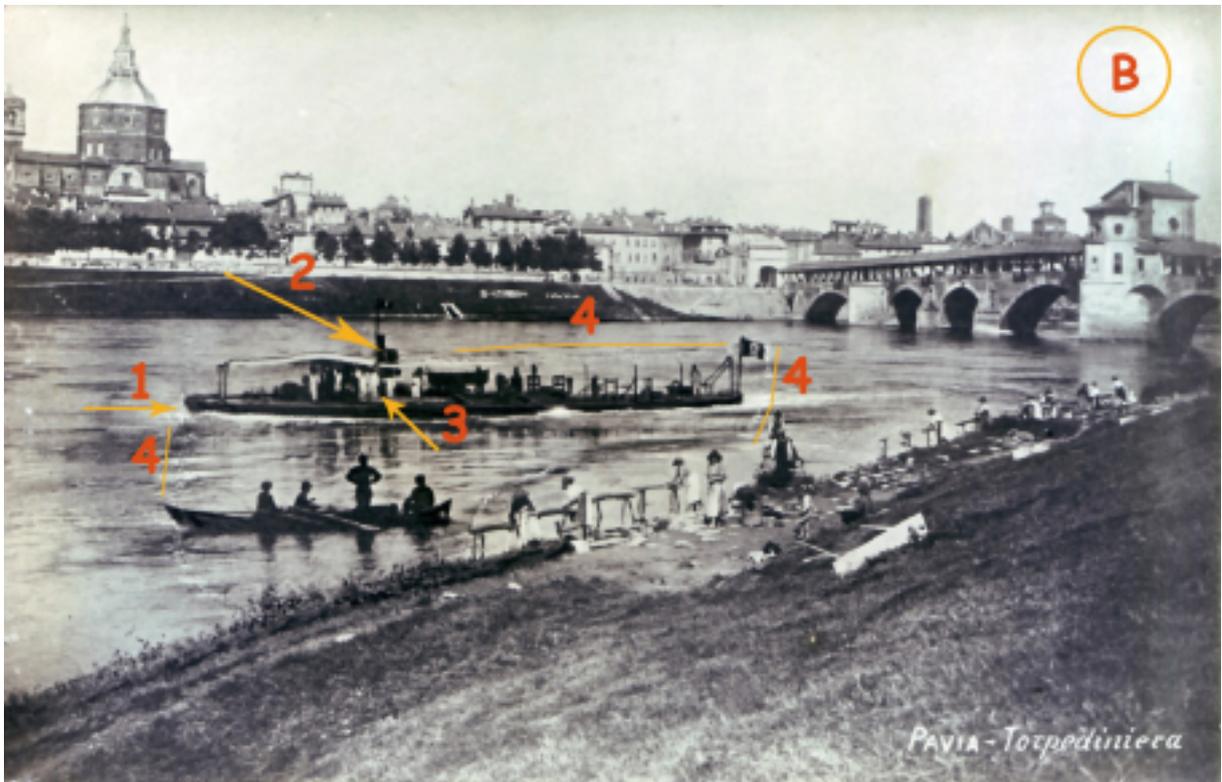
Le immagini, dello "Studio Pucci", realizzate in uno stile inconfondibile, sono in grado di emozionare ancora oggi appassionati e collezionisti e appaiono scattate dalle due rive del golfo della Spezia oppure - molto più frequentemente - da barche o battelli su cui imbarcavano i fotografi dello studio per realizzare inquadrature di sicuro impatto scenografico e, al tempo stesso, dal notevole valore tecnico e documentale. Tuttavia, talune "cadute di stile" nelle immagini "Pucci" sono riscontrabili in un certo numero di fotografie (fortunatamente non molte), ove sono state ritoccate o sostituite le lettere di identificazione di siluranti o sommergibili, al fine di riempire "vuoti" della collezione riferiti ad unità che - evidentemente - non era stato possibile fotografare nelle acque dell'Arsenale o antistanti La Spezia.

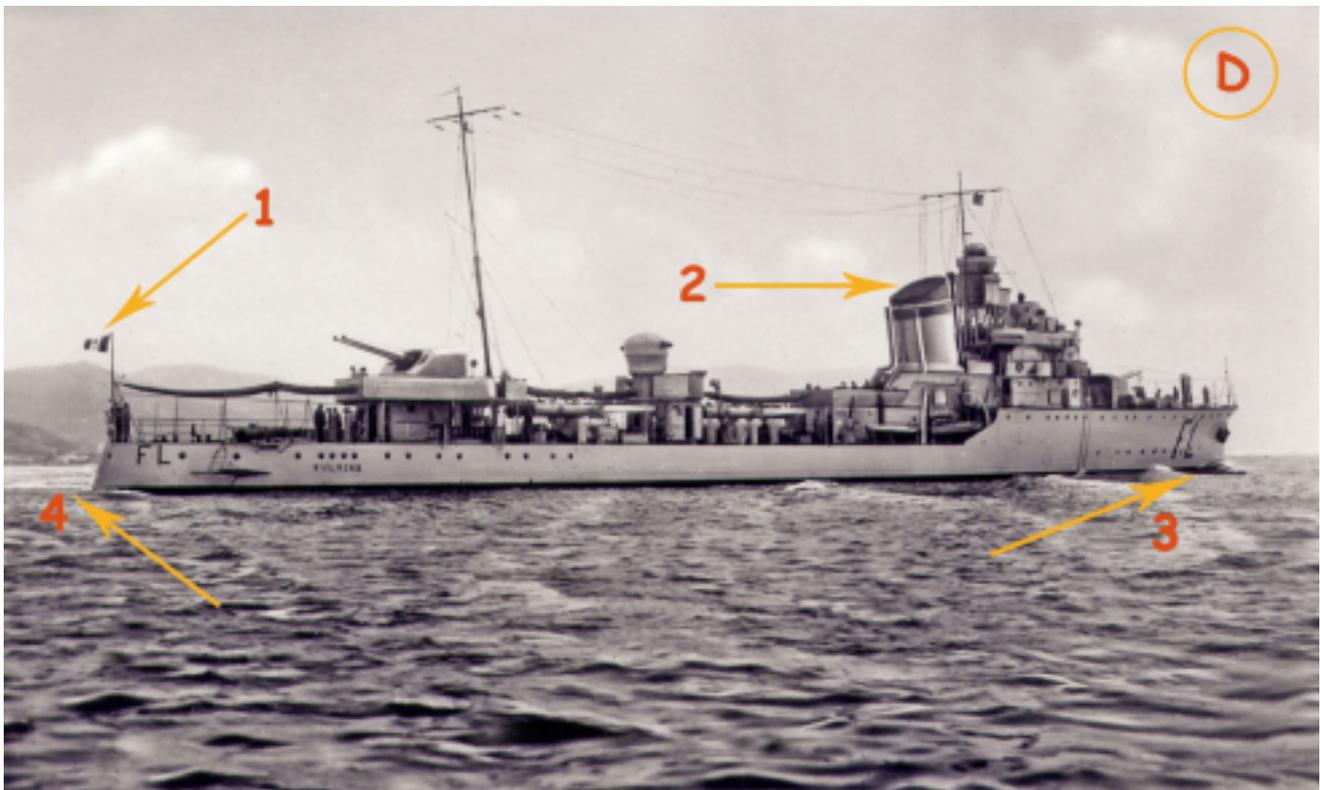
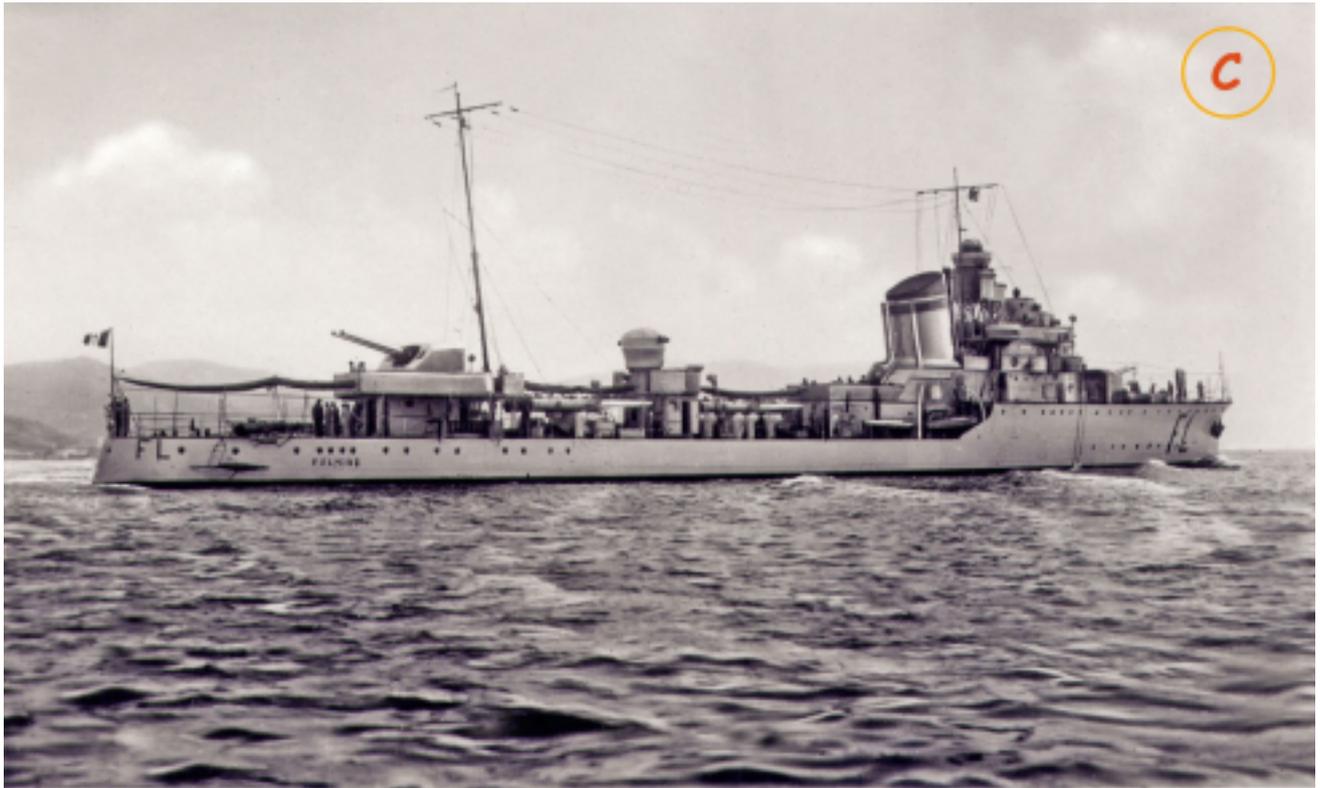
Nel caso della foto del Fulmine si tratta, in ogni caso, di un'elaborazione fotografica in effetti notevole (e senz'altro meglio riuscita di quella esaminata in precedenza) per un'epoca in cui le tecniche di elaborazione digitale delle immagini erano ancora ben al di là da venire...

Oggi, l'utilizzo di programmi di fotoritocco digitale - il più noto e completo dei quali è "Photoshop", ormai giunto all'avveniristica versione CS6 - consente operazioni di fotoritocco impensabili all'epoca in cui le due che abbiamo esaminato sono state realizzate e, allo stesso tempo, soprattutto di qualità enormemente superiore.

Tuttavia, va evidenziato che l'uso dissennato di uno strumento così sofisticato non è consono ai canoni di valorizzazione storica di un documento fotografico, snaturandolo e modificando la realtà effettiva delle cose: nel caso di documenti storici e tecnici, i programmi di fotoritocco vanno sempre utilizzati al solo fine del restauro fotografico, curando di mantenere inalterati gli elementi fondamentali di







## RITAGLI DI STORIA

*Con questo suo terzo intervento Franco Belloni completa il suo excursus sui primordi della motorizzazione marina: una piacevole ed interessante passeggiata, a cavallo tra la seconda metà dell' '800 e i primi del '900, tra geniali inventori, audaci industriali e temerari sportivi che hanno così caratterizzato quegli anni aprendo le porte all'era della moderna motorizzazione.*



### UN'INVENZIONE RIVOLUZIONARIA

di *Franco Belloni*

Nel 1853 i fisici padre Eugenio (Nicolò) Bersanti (1821-1864) e Felice Matteucci (1808-1887) realizzano il primo motore a scoppio, che utilizza una miscela detonante di aria e combustibile. Il 5 giugno 1853, i due inventori lasciano un plico sigillato all'Accademia dei Georgofili di Firenze con i risultati delle loro esperienze e la richiesta che questi siano diffusi dieci anni dopo. Nel 1854



1853. Motore Bersanti e Matteucci

ottengono un brevetto inglese e iniziano a Firenze un'attività industriale per lo sviluppo del motore, attività che cessa con la morte prematura di Bersanti. Perfezionato nel 1860 dal francese Jean-Jacques Lenoir (1822-1900) e dal connazionale Alphonse Beau de Rochas (1815-1891) che brevetta nel 1861 il principio del motore a quattro tempi.



Nikolaus August Otto

Ancora migliorato e trasformato nel 1876 dall'ingegnere tedesco Nikolaus August Otto (1832-1891), che realizza il primo motore a scoppio a quattro tempi, base per tutti i successivi sviluppi in questo campo.

Nel 1883 è la volta di Gottlieb Daimler (1834-1900) che mette a punto il primo motore a benzina veloce e leggero ad alto numero di giri. Il 9 ottobre 1886 sul lago di

Cannstatt nel Württemberg, effettua le prove per ottenere il brevetto con la lancia Unruhe (Inquieto) dotata di un motore a scoppio monocilindrico a petrolio di un cavallo. Il brevetto è rilasciato con questa motivazione "Einrichtung zum Betrieb der Schraubenwelle eines Schiffes mittel Gas-oder Petroleum Kraftmaschine" ("Regolamento per l'uso della vite per l'onda [elica] di una nave con macchina azionata a gas o petrolio"). L'Unruhe è esposta al Deutsches Museum di Monaco di Baviera. Daimler, dopo aver presentato nel 1889 una sua automobile all'Esposizione Mondiale di Parigi, vende i brevetti ai fabbricanti di macchine utensili René Panhard ed Emilie Levassor e a Peugeot che decidono di costruire una carrozza senza cavalli e, inoltre, per diecimila dollari al fabbricante di pianoforti William Steinway, che negli Stati Uniti d'America gestisce anche una linea d'omnibus a cavalli da Long Island alla sua fabbrica. Steinway, imitando Daimler, applica il motore a barche aperte e cabinate costruendone, tra il 1892 e il 1896, addirittura un centinaio. Il suo primo gran successo è all'Esposizione Mondiale di Chicago del 1893. Steinway ha il merito di aver tracciato le grandi linee dello sport motonautico in America. Poiché costruisce pianoforti, si può ben dire che ha portato in mare un'altra musica: non quella dei tasti ma quella dei pistoni.

Il principe Otto Furst von Bismarck-Schönhausen, il famoso "Cancelliere di Ferro", acquista da Daimler un'imbarcazione a motore, Marie, costruita nel 1888, lunga 5,45 metri con un motore di un cavallo e mezzo. I suoi biografi lo ricordano alla guida della Marie sulle acque di Friedrichsruher See, sovente accompagnato dai nipotini.

Anche in Italia arrivano le lance con i motori Daimler. La prima, Ninfea, è acquistata dall'ingegnere Carlo Nigra di Torino che si diletta sulle acque del lago d'Orta e del Maggiore, meravigliando gli abitanti per la velocità

della barca, I motori a petrolio Daimler sono pubblicati in Italia sulla Rivista Nautica nel 1893. Le Costruzioni Meccaniche di Saronno, concessionarie esclusive della Daimler, nella pubblicità del motore a petrolio raffinato ricordano: “Per la sua leggerezza e robustezza, per il poco spazio che occupa, per l’assenza completa di fumo e di esalazioni, per la facilità e pulizia del servizio che rende superfluo l’impiego di apposito macchinista. Il Motore Dailmer è veramente insuperabile quando è applicato a battelli per fiumi, per laghi e pel mare.

“Consumando pochissima quantità di petrolio raffinato, i battelli muniti di Motori Dailmer, possono intraprendere viaggi di una certa importanza come lo prova il giro intorno alla Sicilia compiuto con il battello Dailmer (senza coperta) della lunghezza di metri 8 a elice, con un motore della forza di 4 cavalli. Per questo viaggio (Chilometri 1100) si consumarono Chilogrammi 170 di petrolio raffinato.

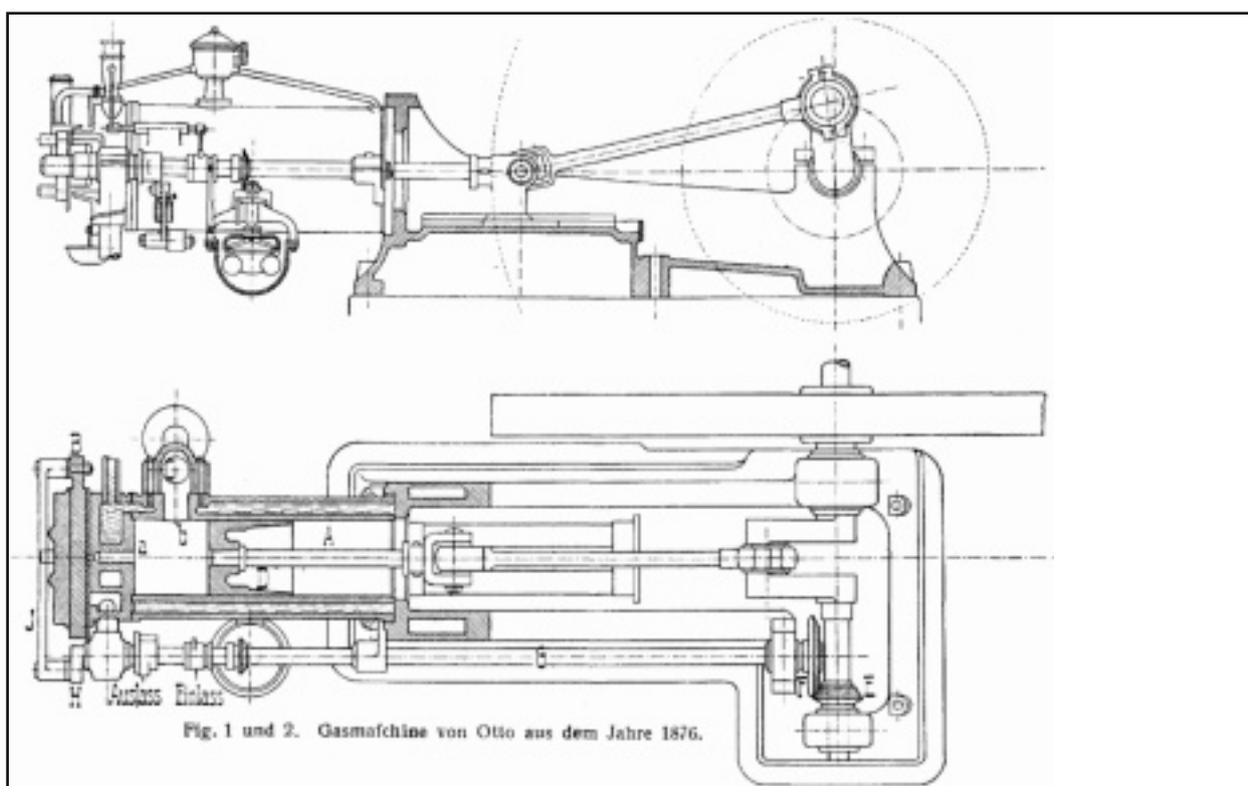
“I Battelli muniti di Motori Daimler possono avanzare e indietreggiare a volontà perché, forniti di apparecchi di inversione”. Il battello del Giro di Sicilia ò esposto nel 1892 all’Esposizione Italo-Americana di Genova.

L’invenzione di Daimler – che fabbrica motori meno pesanti, più potenti, di basso consumo e di facile manutenzione – facilita la motorizzazione delle piccole-medio barche da diporto che, nel frattempo dispongo-

no anche dei motori della Fiat di Torino, della Florentia di Firenze e delle Officine Volpi di Milano, quest’ultimi progettati da Alessandro Volpi Bassani (1871-1966), uno dei protagonisti della nautica sul lago di Como, e dal 1908 dei Motori Marini di Milano che nel 1919 diventa la Motori Marini Carraro.

Il nome dell’inventore tedesco a un motore. Il 25 dicembre 1892 l’ingegnere tedesco Rudolf Karl Diesel (1858-1913) brevetta un motore, chiamato con il suo nome, a combustione interna per combustibili pesanti, gasolio e nafta, dove l’accensione è prodotta dall’alte temperatura raggiunta dall’aria aspirata e compressa nella camera di combustione. Il principio è illustrato nel 1893 nella memoria Teoria e costruzione di un motore termico e razionale, Nel 1895, diesel inizia la fabbricazione in serie dei suoi motori con l’aiuto delle tedesche Krupp e Man, profetizzando l’affermazione nel campo della motorizzazione. La profezia non si avvera così presto perché possa vederla realizzata. Diesel muore in circostanze misteriose il 29 settembre 1913 durante un viaggio da Anversa all’Inghilterra, I motori Diesel, nelle versioni leggere e più compatte, sono usati dagli anni Cinquanta anche per la motorizzazione delle imbarcazioni da diporto.

Il 9 luglio 1902 inizia una eccezionale impresa per quell’epoca. Parte da New York la lancia Abiel Abbot Low, lunga 11,60 metri e larga 2,75 metri con un mo-



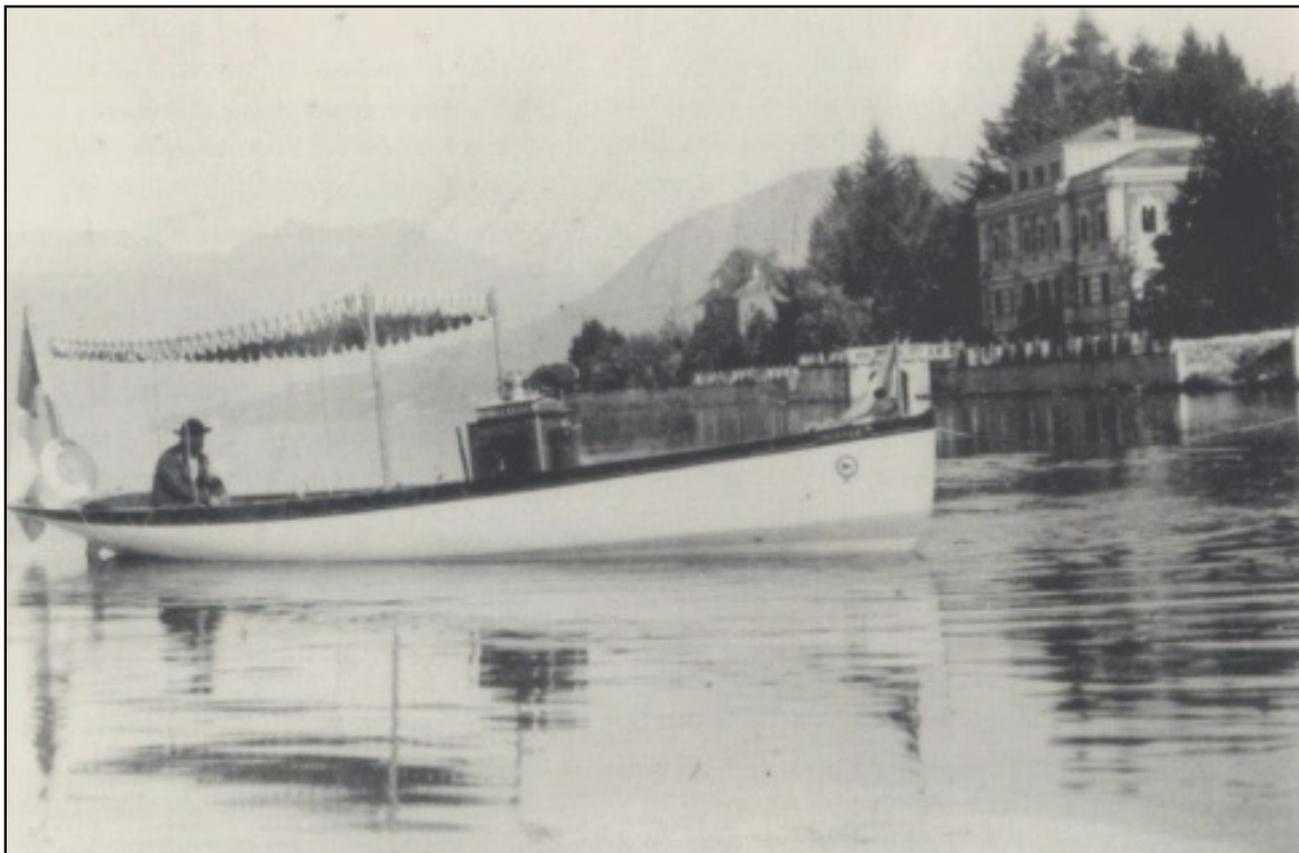
1876. Il progetto del motore a ciclo Otto realizzato nel 1876 in collaborazione con Daimler e Maybach

tore entro bordo di 10 CV, costruita per la New York Kerosene Oil Engine per dimostrare le possibilità del motore marino a scoppio alimentato a petrolio. Attraversa l'Atlantico da New York a Falmouth, Inghilterra, 3080 miglia, con a bordo il quarantenne capitano di lungo corso William C. Newman e il figlio sedicenne. Compie il percorso in 35 giorni e 21 ore alla media di 3,57 nodi. È la prima entusiastica traversata dell'Atlantico a motore.

Prove di barche a motore anche in Italia nel 1902. Sul Lago Lario, un motoscafo da diporto di 12,60 metri di

lunghezza e 1,50 metri di larghezza, con un motore di 30 CV delle Officine Volpi raggiunge la velocità di 28 chilometri l'ora.

Una curiosità, il nome di un motoscafo dà origine a un modo di dire. Nel 1902 il Cantiere Taroni di Carate Lario, oggi Carate Urio, costruisce un motoscafo motorizzato con un motore Daimler chiamato Saronno. È talmente veloce da essere confrontato con le altre imbarcazioni del lago. Dal suo nome nei popolari dialetti locali "el va com el Saronn" oppure "el va poussé del Saronn".



*Ninfea dell'ingegnere Carlo Nigra sul Lago d'Orta nel 1892. E' stato il primo motoscafo con motore a scoppio, un Daimler che solcò le acque dei nostri laghi. Carlo Nigra fu tra i promotori del 1895 del Verbano Yacht Club, ricoprendo dalla fondazione la carica di vice presidente, nonché uno degli animatori del Club.*



## LA GRANDE VELA.....raccontata dai protagonisti

*Mentre Giovanni Iannucci ... riprende fiato e si prepara a raccontare altre avventure della "Grande Vela", per non lasciare vuota la rubrica più seguita del nostro "Notiziario" presentiamo un altro pioniere della Vela d'altura nazionale, Giancarlo Basile, che abbiamo il piacere di annoverare tra i sostenitori del "Centro Studi" e prossimamente anche a bordo della nostra Redazione.*

*Riportiamo un articolo del 1968 con il quale il grande Beppe Croce, con la sua autorevole ed appassionata competenza, incornicia la storica impresa della nave-scuola "Stella Polare" al comando di Giancarlo Basile.*

### **UN'AFFERMAZIONE CLAMOROSA, UN'IMPRESA DI GRANDISSIMA PORTATA INTERNAZIONALE: LA PRIMA VOLTA CHE UNA BARCA ITALIANA VINSE UNA REGATA ATTRAVERSO L'ATLANTICO**

**di Beppe Croce (1)**

Sono stato a Travemünde per l'arrivo della Regata Transatlantica e per la celebrazione del Centenario del N.R.V. (Norddeutscher Regatta Verein).

Travemünde, ultimo porto e ultima spiaggia della Germania, ai confini con la Germania Orientale, è uno dei luoghi più "belle époque" che si possono immaginare: si chiama persino così l'unico nightclub, ultima Thule per acrobati o "fini dicitori", oramai quasi scomparsi da tutti i cabarets.

Travemünde, proprio all'estuario del fiume Trave (munde=mouth), ha ventiquattro traghetti al giorno per la Scandinavia, e sfoggia il Passat (gemello del più noto Pamir, affondato in Atlantico nel 1957 nel corso di una tempesta), ormeggiato all'uscita del canale, a protezione del porto degli yachts; Travemünde, fino a poco tempo fa, ha lottato con Kiel quale Sede delle Regate Olimpiche 1972; la sua immediata vicinanza con la Germania Orientale, ed altri motivi, gli hanno fatto preferire Kiel, già consacrato da una perfetta olimpiade nel 1936.

All'uscita del porto canale si stende, a sinistra, lato Germania Occidentale, la spiaggia tipicamente nordica, con i capanni di paglia infossati nella sabbia a protezione del vento, le sue "promenades", il suo Casinò, il suo Kursaal e una folla strabocchevole di turisti balneari, protagonisti e spettatori, al tempo stesso, di una eterna festa paesana: sulla destra, in un deserto lunare, il confine corre lungo il filo spinato, attraverso una spiaggia senza un'anima viva, con, ad intervalli regolari, alte torri (o meglio garitte) di sorveglianza, abitate solo da un "polizei" orientale carico di mitra e di bombe, come un trieste albero di Natale, per ricordarci che, da tempo, viviamo su una

polveriera.

Ma non è questo l'argomento: sono venuto qui per stringere la mano al Comandante Basile ed alla sua gente, vittoriosi con Stella Polare nella classe "A" della Regata Transatlantica: parliamo quindi di loro, perché è la prima volta che una barca italiana vince una Regata attraverso l'Atlantico.

Diamo, intanto, uno sguardo al passato: la prima Regata Transatlantica si svolse, come è noto, nel dicembre del 1866, da New York all'Inghilterra: tre barche vi presero parte, *Henrietta*, *Fleetwing* e *Vesta*, per una scommessa di diecimila dollari: le tre barche erano nord.americane.

Varie Regate, verso Ovest o verso Est, fecero seguito alla prima: ma la prima Regata con l'arrivo in un porto tedesco venne corsa nel 1936, in occasione della Olimpiade. La Regata, dalle Bermude a Cuxhaven (3.400 miglia), vide tra i protagonisti un debuttante, uno sconosciuto olandese, Cornelius Brynzeel, arrivato quarto con *Zeearend*: oggi Brynzeel è armatore di *Stormvogel* e uno dei pochi grandi protagonisti delle Regate mondiali d'altura.

La Regata di quest'anno, dalle Bermude a Travemünde, è stata la seconda regata transatlantica con l'arrivo in un porto tedesco: ce ne occupiamo soprattutto perché ha offerto l'occasione, all'Italia e alla Marina Militare, di una affermazione clamorosa. (2)

Diamo, intanto, un'occhiata alle istruzioni di Regata: abituati alle nostre Regate mediterranee, dove siamo tutti, in fondo, un po' viziati, dove le navi scorta sono, da molti, ritenute indispensabili, dove, ogni tanto, le regate lasciano una scia di polemiche e di discussioni (è difficile, si sa, anche per i latini saper perdere!), e

sommamente educativo, per tutti noi, ridimensionare i nostri problemi e dare alle cose l'importanza che hanno, e comprendere che una Regata di duecento miglia è appena l' "inizio" di una Regata d'altomare, serve soltanto, per così dire, a "scaldare i motori" per una vera Regata d'altura.

Dicono le istruzioni di regata (scusate le divagazioni, la giornata piovosa scioglie le briglie al cavallo della fantasia): "percorso da Bermuda alla nave-faro di Fehmarn, al largo di Travemünde, Germania. Distanza 3.534 miglia marine". E, aggiungono: ogni concorrente "si assume la completa responsabilità per le condizioni di navigabilità della propria barca, sotto tutti gli aspetti". Succinto e al tempo stesso molto chiaro! Ma le istruzioni mi sembrano, nella loro aridità e semplicità, quasi commoventi, quando stabiliscono le norme per il percorso: "Il percorso passerà a sud-est di un punto chiamato "Punto A", allo scopo di mantenere i concorrenti sicuri dal limite meridionale dei ghiacci, Tale punto sarà determinato quando, alla vigilia della partenza, il Comitato avrà ricevuto le ultime notizie sui ghiacci da parte della Coast Guard degli USA".

E poi, con estrema semplicità, le seguenti notizie: "si dovranno lasciare a dritta: l'Irlanda, le Isole Ebridi, l'estrema punta Nord delle Isola Orcadi, la nave faro dello Skagen. L'isola di Laeso dovrà essere lasciata a sinistra". Abituati, come siamo, e ragionare in termini di "isolotto della Giraglia", boa Cousteau, S. Antioco o Lavezzi non fa certo effetto l'idea di lasciare a dritta addirittura l'Irlanda?

La Regata, si sa, è stata corsa col Regolamento del CCA: le barche suddivise in quattro classi, con il solito sistema CCA, con un totale (in realtà, notevolissimo) di ben trentatre partenti (e, naturalmente altrettanti arrivati). La Regata aveva una classifica, la più importante, sul percorso totale di oltre tremilacinquecento miglia, e due classifiche parziali sui tratti Bermuda-Skagen-Fehmarn.

Particolarmente facile per le condizioni del vento e del mare (se se ne esclude qualche giornata nella nebbia assoluta), la Regata non è stata molto veloce: il primo tempo reale, il nuovissimo *Ondine* (vera macchina da corsa ma con eccellenti comodità a bordo tra cui, udite udite, perfino una sauna!), impiegando ventun giorni, sette ore, quarantadue minuti e otto secondi, non ha certo stabilito un primato; ma se si pensa che meno di sei ore separavano, in tempo reale, il primo dall'ultimo della classe "A", si avrà chiara l'impressione della durezza della lotta, condotta ininterrottamente per tre settimane, senza un attimo di respiro, senza la

possibilità di una relaxation.

*Stella Polare*, opposta ai più noti "mostri" dell'alto mare, quali *Ondine*, *Stormvogel*, *Kialoa II* e *Germania VI*, ha corso, sotto la sagace guida di Giancarlo Basile, la sua Regata-capolavoro. Distanziato nelle prime mille miglia della traversata da una persistente bonaccia, senza possibilità fondate di ricupero, sfruttava abilmente la profonda preparazione tecnica del suo navigatore, puntava decisamente più a nord, si avvantaggiava, prima e meglio degli avversari, di un bel vento di nord-ovest, e arrivava al traguardo alle spalle dei "puro-sangue", tranquillo sul risultato per le varie ore che tutti gli avversari dovevano passargli, ottenendo la vittoria a pugni bassi e precedendo in tempo corretto, *Germania VI* di circa sette ore, *Kialoa* di circa sedici ore, *Ondine* di ventiquattro ore e *Stormvogel* di ben ventiquattro ore.

Ho avuto il piacere – e l'onore – di essere il primo italiano accolto a bordo della *Stella Polare*, dopo il suo arrivo a Travemünde: vecchi ricordi comuni mi legavano – e mi legano – al Comandante Basile, mio compagno di regata sul *Corsaro* nella Regata di Bermuda del 1962, ed è stato, in realtà molto commovente per me, pur abituato da anni a questo genere di cose, vedere l'unica barca italiana concorrente impavesata per la grande vittoria, centro dell'attenzione di un enorme pubblico di appassionati, attrazione numero uno di un paese che conosce e capisce i pericoli e difficoltà del mare e sa compiutamente apprezzare una impresa di grandissima portata internazionale.

I ricordi, a quest'ora, si affollano alla mia mente: ma non posso, soprattutto, dimenticare, la modestia e la semplicità di quei quindici giovani italiani, reduci dall'aver sconfitto, in una delle regate più significative, il fior fiore dell'altomare americano, olandese e tedesco, eppure così schivi da ogni teatralità, da ogni gesto banale di primadonnismo, oggi, purtroppo tanto di moda.

*Stella Polare*, si sa, non è nata per vincere le Regate: è una nave scuola, creata per formare dei marinai e dei caratteri, non per battere dei records o per competere contro le "racing-machines" che uno sfruttamento abnorme dei regolamenti sta oggi producendo nel mondo. Eppure *Stella Polare*, sfruttando al massimo la preparazione professionale del suo equipaggio, non lasciando nulla al caso ma vagliando freddamente e serenamente - come è costume nella nostra Marina - le situazioni e le probabilità, ha saputo donare all'Italia, a tutti noi che sul mare e per il mare viviamo, una delle vittorie che ci esaltano di più.

...La splendida affermazione di *Stella Polare* dovrà dare impresa della bella Nave-scuola della nostra Marina. i suoi fritti; ed anche di ciò dobbiamo dire grazie a chi ideò, a chi diresse e a chi condusse la vittoriosa

1 - tratto dalla rubrica "Osservatorio di Portofino" su Vela e Motore, ottobre 1968.

2 - La Marina Militare Italiana aveva partecipato, nel 1963, alla regata transatlantica di 3150 miglia da New Port al faro di Eddystone, vicino Plymouth, con il "Corsaro II", che si classificò secondo assoluto in reale e compensato. Lo Skipper era il Capitano di Fregata Piero Bernotti e l'Ufficiale in Seconda il Tenente di Vascello Giovanni Iannucci, che ha scritto sulla lunga crociera del "Corsaro II" di quell'anno e sulla regata. Il suo resoconto è stato pubblicato nei Numeri 11-12 e 13 del Notizario del CSTN (scaricabile da [www.cstn.it](http://www.cstn.it))



## LE FOTO RACCONTANO



*Amico da sempre della Sezione di Napoli della Lega Navale e tra i primi fondatori del CSTN, Renato Ferraro di Silvi e Castiglione - già Comandante generale del "Corpo delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera" - appartiene ad un'antichissima e aristocratica famiglia napoletana interamente legata al mare. Dotato di spirito arguto ed elegante senso dell'humour, oltre che brillante ammiraglio, è uomo di cultura, poliglotta, scrittore, editorialista, traduttore, intrattenitore radiofonico e soprattutto filosofo.*

*Poiché - come dichiara egli stesso - sta vivendo una operosa vecchiaia, è anche impegnato, a Roma dove vive, a suonare il basso-tuba in due orchestre di fiati.*

*Con questo primo graditissimo intervento, in cui apre l'album di rare foto di*

## STORIA PER IMMAGINI DI "ZIZIÀ", LA BARCA DI FAMIGLIA

di Renato Ferraro

Invio alcune foto della barca Zizià di mio Padre Guido Ferraro, cui fu donata dalla Zia Clotilde, detta - appunto - Zizià, in occasione della sua laurea in giurisprudenza, nel 1904.

Le foto, dunque, sono dell'epoca, e credo che mio Padre possa ritenersi uno degli antesignani del diportismo nautico napoletano.

La barca era però ormeggiata nel porto di Pozzuoli, dove mio Nonno Luigi possedeva la villa "La Starza". Compagna di avventure marine di mio padre era soprattutto la sua sorellina minore Immacolata, grande

marinara. Una volta, era ancora ragazza, dalla finestra della villa vide una nave da guerra che navigava troppo sotto costa, e cominciò a gridare: "Ma chillu capitane è pazzo? Vo' purtà 'o bastimento 'nsicco?"

La calmarono, ma nel pomeriggio il Padre, tornando con la Cumana da Napoli dove forse era andato per qualche causa o per impegni politici (era avvocato e vice-sindaco della città per il quartiere Stella), annunciò che l'incrociatore corazzato San Giorgio si era incagliato sulle secche della Cavallara, fuori l'isolotto della Gajola.

### Nota di redazione

Sul citato Nonno Luigi di Renato Ferraro (del quale si riproduce lo stemma di famiglia), merita di essere riportata una nota aneddotica scovata dal nostro curioso "topo di biblioteca.



Luigi Ferraro (nato nel 1845), figlio di Francesco, anche lui Avvocato, si ricorda, poiché fu eletto Consigliere, Assessore, Vicesindaco e Sub Regio Commissario del Comune di Napoli. Viene ricordato anche perché istituì per il Comune di Napoli (sempre

in cerca di fondi) una tassa sui cani. Il suddetto Luigi veniva rappresentato nelle vignette umoristiche dell'epoca come un mastino napoletano perché vice-sindaco e assessore ai tributi del Comune di Napoli.





*Altra gita in barca, con tenda parasole. Qui riconosco solo mio Padre al timone.*

*Gita in barca: al timone mio Padre (in giacca e cravatta!), vicino a lui la fida Tràcola, poi una signorina che non riconosco, e più a pravia la sorella Maria. Da notare le toilettes delle signorine! Si vedono anche i piedi di un uomo "a riva": escluderei che fosse un impiccato.*

*Ricordo di una gita a Torre del Greco nel 1906, "in convoglio" con la barca dei Basso, altri villeggianti (con barca propria) a Pozzuoli. Questa famiglia, formata da genitori e una figlia, fu distrutta da un bombardamento aereo durante la seconda guerra mondiale nella loro casa di Napoli, se ricordo bene presso la chiesa dell'Avvocata.*





*Ancora mio Padre in navigazione da solo.*



*L'originale del Guidone, con lo stemma della famiglia Ferraro, ormai ultracentenario, è custodito dal figlio di Renato Ferraro che porta il nome del nonno, armatore di Zizià.*



*La Zizià nelle acque di Pozzuoli. A bordo solo mio Padre. Si noti l'armamento con due alberi a vele latine, credo che la randa "Marconi" non fosse stata ancora inventata. Sulla pennola della maestra il guidone di famiglia, che ancora conserviamo gelosamente; su quello di mezzanella la bandiera nazionale.*



*Sosta in una baietta del golfo di Pozzuoli, direi presso Punta Pennata. Mio Padre è quello "a riva" sulla maestra; gli altri non li ravviso.*



*La Zizià al lasco: mio Padre al timone, vicino a lui la fedele e intrepida sorellina Immacolata, detta "Tràcola" (poi da noi nipoti detta Zi' Babbà per la sua estrema dolcezza).*



*In questa foto c'è mio padre con un amico che mangiano uva stando a mare. Mio Padre era un formidabile nuotatore, usava fare la traversata da Pozzuoli a Nisida, girare intorno all'isola, e ritorno. Nelle sue traversate usava portarsi qualcosa da mangiare!*



*Mio Nonno Luigi (con la paglietta) e la moglie Matilde Caterini. Si riconosce mio Padre (socio della Lega Navale Italiana della prima ora), bellissimo giovane con barba, accovacciato con vicino un "cacciuttiello" (cagnolino), e presso di lui Tràcola. Dietro di questa credo la sorella più grande, Valentina, che da giovane passava per un'autentica bellezza. Gli altri non li riconosco, ma probabilmente membri della famiglia Monaco, fedelissimi custodi della villa e coloni della terra.*

**(Le foto sono state restaurate dallo Studio Lepera di Roma)**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## ...DAL TOPO DI BIBLIOTECA



*Il nostro topo questa volta ha scovato un vecchio articolo di oltre quaranta anni fa che commenta la vittoria riportata in un'importante regata d'altura internazionale nientemeno che dal Primo Ministro d'Inghilterra. La domanda che nasce spontanea dopo averlo letto è certamente questa: ..."e se anche noi in Italia provassimo ad affidare il governo dello Stato a un vero skipper?"*

### UNO SKIPPER AL NUMERO 10 DI DOWNING STREET

A volte le cronache dei quotidiani sono un po' ingenuie, ma anche questa ingenuità aiuta a capire certe cose. Prendiamo il caso di un distinto signore poco più che cinquantenne, del quale da qualche tempo si parla molto. Nello scorso giugno (1970) uno dei più autorevoli giornali italiani dedicò a questo personaggio un articolo in cui, dopo aver ricordato che egli, al timone del suo sloop Morning Cloud (Nube del mattino) aveva vinto nel 1969 la Sydney-Hobart, una regata di 640 miglia che si corre nelle acque australiane, scriveva: "Dopo quella vittoria rientrò in patria con il carattere completamente trasformato. Riacquistò maggiore fiducia prima in sé stesso e poi nella battaglia politica che doveva portarlo al numero 10 di Downing Street."

Al numero 10 di Downing Street, una tranquilla ed elegante strada di Londra, c'è la residenza del primo ministro britannico, e ormai anche i pochi lettori che non l'avevano capito avranno compreso che il personaggio in questione è Edward Heath (1916-2005), dal 1965 capo del partito conservatore e dal giugno di quest'anno primo ministro di Gran Bretagna dopo una vittoria elettorale che ha sorpreso tutti gli

osservatori politici ed ha letteralmente svergognato gli istituti statistici che, a colpi di calcolatore elettronico e di tabelle, avevano dato per certa la vittoria dei laburisti.

Questo non è un discorso politico. Vogliamo soltanto osservare che probabilmente è vero che dopo la vittoria nella Sydney-Hobart il signor Heath tornò in Inghilterra rinfrancato. Ma non, come dice il giornale "completamente trasformato", perché per vincere una regata di quella lunghezza e difficoltà doveva già essere, in partenza, un uomo di grande coraggio, coi nervi d'acciaio e una non comune capacità di comando. Un vero skipper, insomma, nella migliore tradizione inglese, pronto a battersi in mare aperto come poi si è dimostrato pronto a battersi nei comizi.

E crediamo di poter affermare che le sue qualità di marinaio, la sua abitudine a vivere a contatto con la natura lo abbiano aiutato a vincere la più importante battaglia politica della sua vita come tanti anni fa, nel 1945, lo aiutarono ad attraversare il Reno sotto il fuoco tedesco, portando sull'altra riva una batteria di cannoni che i suoi superiori non osavano spostare.

*(da Vela e Motore agosto-settembre 1970)*



## LIBRI IN VETRINA...(raccomandati)



**TOBIA COSTAGLIOLA**

### ***La flotta che visse due volte***

*Storia delle navi di Achille Lauro*

Pagine: 832  
Prezzo: € 46,00  
Collana: Scaffale aperto  
ISBN: 978-88-6677-387-0

Un'opera enciclopedica che, attraverso la raccolta di dati, foto, testimonianze e una diretta conoscenza dei fatti, ricostruisce uno degli esempi di imprenditoria italiana più conosciuto nel mondo: la storia della flotta Lauro.

L'Autore – tra i più stretti collaboratori di Ercole Lauro – attraverso la descrizione delle oltre 160 navi che hanno costituito la flotta, fornisce uno spaccato di quella che è stata e avrebbe potuto essere la storia di questa grande impresa italiana, dal triste epilogo.

#### ***Note sull'Autore***

Il Capitano Tobia Costagliola, classe '41, cresciuto nell'organizzazione armatoriale di Achille Lauro, è stato collaboratore diretto dell'ingegnere Ercole Lauro e ha ricoperto posizioni di rilievo presso altri importanti gruppi armatoriali italiani.

Con introduzione del Cav. Ugo Salerno, Presidente e Amministratore Delegato RINA S.p.a. e presentazione di Paolo D'Amico, Presidente Confederazione Italiana Armatori e Presidente d'Amico Società di Navigazione.

Con prefazione di Ercole Lauro.

*L'incredibile storia imprenditoriale, umana e sociale di Achille Lauro e della sua flotta.*



### ***LA PRIMA NAVE A VAPORE NEL MEDITERRANEO***

**di Michele Vocino**

Editori - Alfieri & Lacroix - Milano

pagg. 97 (f.c)

Dalla ricca biblioteca del "Centro Studi" proponiamo questa volta un volume, ormai fuori commercio, pubblicato in occasione del centenario del primo viaggio effettuato nel Mediterraneo, da Napoli a Marsiglia nel 1818, di un battello a vapore varato dalla spiaggia di Vigliena (Napoli) per conto della ditta P. Andriel & C.

Il suo nome era *Ferdinando I*, più comunemente detto *Real Ferdinando*, o *Serpentone* dal popolo.

Il contenuto di questo libro è così interessante e pieno di novità che sarà nostra cura proporre, prossimamente sul Notiziario, i brani più significativi.

## SOMMARIO ARTICOLI PUBBLICATI 2012-2013

(la prima cifra indica il mese, la seconda il numero di pagina)

- Attualità
- Bandiera CSTN abbrunata
- Correva l'anno
- Curiosità Storiche-Tecniche-Scientifiche
- Donazioni
- Interventi-Interviste
- La Stampa parla del CSTN
- Lavori in corso
- Libri in vetrina
- Le foto raccontano
- Motonautica
- Pionieri dello sport
- Ritagli di storia
- Sistema informativo CSTN
- Storia delle regate veliche
- Storie di barche
- Tecnica
- Topo di biblioteca

### ANNO I- 2012 (numeri 1-4)

#### ATTUALITA'

Nel mare di Capri una scoperta emozionante ..... 9-2

#### BANDIERA CSTN ABBRUNATA

Ricordo di Mario Bini ..... 11-16

#### CORREVA L'ANNO

1894/1911 ..... 9-9  
1894 ..... 10-15  
1935 (Nasce a Napoli lo SVMM) ..... 12-14

#### CURIOSITA' STORICHE - TECNICHE - SCIENTIFICHE

La torre di Bassano ..... 9-12  
La fortuna iconografica dei Pirati ..... 10-17  
Due pesi, due misure ..... 11-10  
Il magico mondo dei Pirati ..... 11-15  
A volte ritornano...i Pirati ..... 12-15

#### DONAZIONI

Varie ..... 9-8  
Varie ..... 10-14  
Varie ..... 11-9

#### INTERVENTI - INTERVISTE

Saluto del Presidente Nazionale ..... 9-1  
Il "Centro" di Carlo Rolandi ..... 10-1  
  
Spirito Lega Navale e Centro Studi ..... 11-1  
L'amore del mare e la Lega Navale ..... 12-2  
UDR...un mestiere duro e difficile ..... 12-11

#### LA STAMPA PARLA DEL CSTN

Quel posto di Napoli dove le barche raccontano .... 9-13

#### LAVORI IN CORSO

Vari ..... 9-7  
Vari ..... 10-11  
Laboratorio modellismo (corrispondenza) ... 11-9

#### LE FOTO RACCONTANO

Omaggio al Molosiglio ..... 9-?  
L'era romantica della vela ..... 11-14  
Inaugurazione a Napoli della LNI (1933) ..... 12-14

#### LIBRI IN VETRINA

Navigare ..... 10-18  
La marineria dell'isola di Pantelleria... ..... 11-16  
Marina Piccola a Sorrento... ..... 12-16

#### PIONIERI DELLO YACHTING

Enrico Alberto d'Albertas ..... 10-16

#### RITAGLI DI STORIA

La guerra a Capri... ..... 10-6  
...esce di scena la Star ..... 11-5  
Velocipede terracqueo ..... 11-8  
Il Bacino di Raddobbo di Napoli... ..... 12-6

#### SISTEMA INFORMATIVO CSTN

Uno strumento esclusivo  
Prima puntata ..... 9-4  
Seconda puntata ..... 10-3  
Terza puntata ..... 11-3  
Quarta puntata ..... 12-3

#### TECNICA

La barca Italia esponente della Classe 8m S.I. 11

## ANNO II - 2013 (numeri 5-16)

### CORREVA L'ANNO

1934 ..... 1-10

### CURIOSITA' STORICHE - TECNICHE - SCIENTIFICHE

La determinazione della longitudine... (I parte) ..... 2-7  
 La determinazione della longitudine...(II parte) ..... 3-6  
 Vela e Filatelia ..... 3-9  
 La determinazione della longitudine...(II parte) ..... 4-23  
 L'Italia verso il... fondo ..... 9-16

### INTERVENTI - INTERVISTE

Intervista a Guido Barbati e Paolo Rastrelli ..... 1-2  
 Quel tesoro nascosto... ..... 2-1

### LIBRI IN VETRINA

La canzone, il mare ..... 1-19  
 Artica II ..... 2-1 6  
 Dinghy 12' 1913-2013... ..... 3-18  
 Eduardo De Martino ... ..... 4-26  
 Arte Navale ..... 5-20  
 Carlo Sciarrelli ..... 6-18  
 Jack London. L'avventuriero dei mari a cura ..... 7/8-26  
 Ricordi di mare e di vela ..... 10-26  
 L'Equipaggio invisibile - Robert Clark e ... ..... 11-28  
 Cetraro e il Tirreno. .... 12-25

### LE FOTO RACCONTANO

L'archivio fotografico del CSTN ..... 12-28

### MODELLISMO

...dal nostro laboratorio ..... 7/8-27

### PIONIERI DELLO YACHTING

Francesco "Cesco" Giovanelli ..... 7/8-2

### RITAGLI DI STORIA

L'Hermione, la fregata della Libertà.... ..... 1-5  
 M.A.S. Memento Audere Semper ..... 1-7  
 Il naufragio del Batavia ..... 1-11  
 La prima "Vespucci" ..... 2-10  
 Per veri lupi di mare.... ..... 2-14  
 Caccia ai delfini e tutela ambientale ..... 2-15  
 Reggimento di Marina Fucilieri S. Marco ..... 3-1 6  
 La campana per i caduti del mare ..... 3-17  
 Com'è nata "Artica II" ..... 5-11

La "Great Eastern" ... ..... 5-17  
 Ricordiamo il "Nastro Azzurro" del Rex ..... 6-7  
 Palazzo Donn'Anna ..... 6-16  
 Orsa Minore ..... 9-18  
 9 Luglio 1940: un "punto di vista" inglese ..... 9-23  
 Al via le gare motonautiche ..... 9.26  
 HMS Inflexible - Malta 1913 ..... 10-20  
 I Cantieri di Lussinpiccolo..... ..... 11-17  
 A proposito dell' "Orsa Minore" ..... 11-24  
 A tutto vapore ..... 11-26  
 Lo strano caso della "vedova inglese" ..... 12-18  
 Non remate più! Gettate i remi! ..... 12-26

### SISTEMA INFORMATIVO CSTN

Uno strumento esclusivo  
 Quinta puntata ..... 1-3  
 Sesta puntata ..... 2-2  
 Settima puntata ..... 3-2  
 Ottava puntata ..... 4-2

### STORIA DELLE REGATE VELICHE

La stazza Sportiva. I.O.R. .... 1-8  
 1956 - Artica II ..... 4-5  
 1962 - Mait II – Buenos Aires/Rio de Janeiro (I°) ..... 5-2  
 1962 - Mait II – Buenos Aires/Rio de Janeiro (II°) ..... 6-2  
 1963 - Corsaro II (Terza Crociera) (I°) ..... 7/8-2  
 1963 - Corsaro II (Terza Crociera) (II°) ..... 9-2  
 1963 - Corsaro II (Sesta crociera) (I°) ..... 10-2  
 1965 - Corsaro II (Sesta Crociera) (II°) ..... 11-2  
 1974 - La "Stella Polare" ..... 12-2

### STORIE DI BARCHE

Un munifico gesto ... ..... 2-12  
 Serie Golfo del Tigullio ..... 6-19

### TECNICA

Il fasciame a clinker ..... 5-23

### TOPO DI BIBLIOTECA

La conferenza internazionale dello Yachting ..... 6-12  
 Comandanti di Transatlantici ..... 7/8-24  
 L'Ufficiale di marina ..... 10-23  
 Terminologia Marinaresca ..... 10-26  
 I Registri di Classificazione ..... 11-25  
 Gli atleti dell'anno 2013 ..... 12-30

