NOTIZIARIO
CSTN
CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE
LEGA NAVALE ITALIANA
www.cstn.it

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
I NUMERI ARRETRATI DEL "NOTIZIARIO CSTN" SONO SCARICABILI DAI SITI:
www.cstn.it - www.leganavale.it

ANNO IV - N° 29 | NOTIZIARIO ON-LINE | Gennaio 2015

SOMMARIO

- Editoriale ..... pag. 1
- "La Spina" I-1 ..... pag. 2
- Dall'America al Madge ..... pag. 4
- Peter e Beppe due presidenti ..... pag. 6
- Kutter "Emma" di G. Garibaldi ..... pag. 8
- A bordo di un rompighiaccio ..... pag. 12
- L'Industria Aeronautica Meridionale .... pag. 16
- La marina da diporto: Francia ..... pag. 21
- Attualità ..... pag. 23
- Libri in vetrina ..... pag. 24

EDITORIALE

2015

Un Nuovo Anno ci aspetta e i buoni propositi non mancano. Cercheremo nuova linfa e nuove firme per non deludere le aspettative dei nostri affezionati lettori.
Sfogliando le pagine delle copie stampate dei dodici numeri del 2014 - prima di portarle a rilegare perché qualcuno in redazione non sa rinunciare al fascino della carta stampata - ci accorgiamo di quanto incredibilmente è stato fatto. Siamo, senza falsa modestia, fieri e soddisfatti del nostro lavoro e della perseveranza che ci anima. Il gradimento che ci viene manifestato dai lettori è la gratificazione al nostro impegno, un impegno che in verità è anche una piacevole attività.

Gran Bretagna, 1832. Regata sul Clyde.

Hanno collaborato: Franco Belloni, Maurizio Brescia, Francesco Fortunato, Maurizio Elvetico, Giuseppe Peluso, Paolo Rastrelli

La storia di vecchie barche affascina e appassiona. Questa in modo particolare. Si tratta del primo 12 metri Stazza Internazionale varato in Italia nel 1929 con programmi ambiziosi, purtroppo mai realizzati. Dopo vari passaggi di proprietà la barca finisce in Spagna dove, in totale abbandono, attende l'inevitabile fine. "Ripescato" e rimpatriato viene sottoposto ad un completo restauro che lo riporta all'antico splendore e quindi a navigare. La lunga e laboriosa operazione di restauro può essere a pieno titolo considerata un vanto per la storia del nostro yachting e di quanti vi hanno lavorato.

"LA SPINA" I-1

primo 12 metri S.I. italiano

di ***Paolo Rastrelli***

La storia di "La Spina" inizia a Genova, nel 1929, quando l'appassionato socio e segretario generale dello Yacht Club Italiano, marchese Franco Spinola, ufficiale della Regia Marina, ordina al Cantiere Baglietto la costruzione di un 12 metri Stazza Internazionale con l'intento di inserire l'Italia, protesa allora ad affermare la sua marineria sportiva, nel novero delle grandi nazioni probabili sfidanti alla "Coppa America".
La barca, conforme alla nuova formula internazionale approvata dall'IYRU (International Yacht Racing Union) nel 1919, nasce dalla geniale matita di Vincenzo Vittorio Baglietto (1891-1978), il quale dopo aver conseguito la laurea a Glasgow in Inghilterra, diviene il progettista dello storico cantiere fondato dal padre Pietro nel 1888.

Lo scafo, dipinto in bianco con una fascia d'oro in campo rosso che evidenzia la linea di galleggiamento - i colori di Casa Spinola - scende in acqua a Varazze il 3 febbraio 1929 essendo andato a vuoto, per le condizioni del mare, il varo programmato precedentemente il 28 gennaio. La madrina del varo è la marchesina Pallavicino figlia del vice-presidente del R.Y.C.I.
Subito dopo il varo "La Spina" è trasferito nel Porticciolo Duca degli Abruzzi a Genova per partecipare alle manifestazioni per l'inaugurazione della nuova sede del R.Y.C.I. avvenuta il 17 febbraio 1929 alla presenza di S.A.R. il Principe di Piemonte.
Le cronache del tempo definiscono filanti le linee dello scafo e non esitano a pronosticare la barca vincente e performante. Vengono anche messe in risalto le rifiniture interne e le comodissime sistemazioni sotto coperta (salone, cabina padronale e cabina ospiti, saletta nautica, cucina, servizi e locale equipaggio).
Dopo una breve e sporadica attività sportiva con la partecipazione a regate in Costa Azzurra ed in Liguria, tutte con pochi concorrenti, la barca a settembre 1930 ritorna in cantiere per essere trasformata in ketch bermudiano con l'istallazione di un secondo albero a poppavia e l'opera viva ricoperta con fasciatura di rame: operazione, certamente, voluta per rendere la barca più consona per l'uso diportistico preferito dall'armatore che è un appassionato navigatore.
Nel 1938 avviene il primo passaggio di proprietà della barca: nuovo armatore è il marchese Gian Augusto Salina Amorini

che cambia il nome in “La Vespa”, e trasferisce il porto d’armamento a Santa Margherita Ligure.
Dal 1956 al 1975, invece, la barca con il nome di “Corsara” risulta di proprietà di Alessandro Brunetti che la registra nel compartimento marittimo di Savona. Dopo se ne perdono le tracce.
Sulla spinta del successo conseguito con l’operazione di recupero e di restauro del gozzo sorrentino Pianosa, dichiarato bene storico dal Ministero dei Beni Culturali grazie all’interessamento del “Centro Studi Tradizioni Nautiche” della Lega Navale Italiana di Napoli, il nuovo armatore non ha avuto esitazioni a lanciarsi in una nuova impresa: la ricerca ed il successivo ripristino del vecchio La Spina del quale si era persa ogni traccia.
Nel 2006, per le solite concomitanze fortuite della vita, la barca viene scoperta in secca, in stato di totale abbandono, a Vilanueva, sulla costa spagnola poco a sud di Barcellona.
Appare immediatamente, in tutta la sua portata, l’importanza del recupero dello storico cimelio e conclusa la trattativa con il proprietario si organizza il trasporto in Italia via mare.
Con l’ambizioso intento di creare nel Golfo di Napoli, carico di antiche tradizioni cantieristiche, un polo per il restauro degli scafi d’epoca, viene costituita la società APREA PENINSULA NAVIS: la gestione esecutiva è affidata al mastro d’ascia Nino Aprea, giovane discendente dell’omonima stirpe di costruttori sorrentini, e la progettazione ricostruttiva allo Studio Faggioni Yacht Design di La Spezia con a capo Stefano Faggioni, fedele e brillante interprete del restauro nautico.
Lo scafo malandato, ma con ancora evidenti tutti i segni della sua nobile origine, viene portato in un capannone della bicentenaria Maricorderia della Marina Militare a Castellammare di Stabia e così si da inizio alla complessa operazione di restauro.
Con l’entusiasmo dei giovani, infatti bassissima è l’età media dello staff degli addetti ai lavori, viene recuperato tutto il recuperabile e vengono fedelmente riprodotte le parti da sostituire. Il nuovo albero, cavo internamente, è lungo 28,72 metri.
In una seconda fase, a scafo interamente completato, con un trasferimento memorabile che ha visto la barca attraversare nottetempo la città di Castellammare per raggiungere il nuovo capannone della Aprea Peninsula Navis a Torre Annunziata, è stata completata l’intera operazione compreso la posa dell’albero ed il suo armamento.
La mattina del 16 aprile del 2008, dopo due anni di lavori, nello stabilimento della Aprea Mare sempre a Torre Annunziata La Spina è ritornata in acqua.
Sono passati 80 anni dal varo di Varazze.
Una palpabile emozione mista ad un fiero senso d’orgoglio aleggia tra le maestranze ed i presenti mentre il lift drive poggia in acqua la barca.
E’ stata ridato all’Italia, alle sue maestranze, alle sue tradizioni marinare un pezzo importante della sua storia.

1930, Portofino. La Spina in navigazione di bolina.

Nella prima parte di questo interessante articolo nulla abbiamo potuto dire sull'autore perché nulla si sapeva. Giovanni Iannucci, che nello Sport Velico Marina Militare è stato un brillante ufficiale velista, ci presenta Riccardo Pergolis. Triestino, ufficiale di Complemento all'Accademia di Livorno, ha fatto parte dell'equipaggio del "Corsaro II", sotto il comando del Cap. di Fregata Bernotti e del TV Jannnucci nella campagna che comprendeva la Regata Transatlantica Newport-Plymouth (UK) e la settimana velica di Cowes: quanto basta per farne un velista di tutto rispetto. Progettista navale con esperienza di alcuni anni presso i cantieri inglesi di Buchanan, Essex e Camper & Nicholson, Southampton è stato anche docente di lingua inglese presso l'Università di Trieste e si è interessato del restauro di barche d'epoca. Nel dargli il benvenuto sul Notiziario, speriamo di averlo ancora a bordo a collaborare con noi.

DALL'AMERICA AL MADGE

INCONTRO DI DUE TENDENZE ESTREME NELLA FORMA DEGLI YACHTS MODERNI

di ***Riccardo Pergolis***

(seconda ed ultima parte)

L'albero era piuttosto corto, con un lunghissimo alberetto che partiva dalla crocetta e, similmente al bompresso, poteva essere sghindato con tempo grosso. La randa risultava così non molto grande, mentre la controranda era molto maggiore di quelle usate negli Stati Uniti. La coperta era in tek, le murate dipinte in nero non lucido, con la carena rivestita in rame fino ad un livello ben sopra il galleggiamento. Anche l'equipaggio era impeccabilmente vestito, con le divise portanti i colori del Sig. Coats.

Appena giunta negli Stati Uniti, il *Madge* fu rapidamente armato dal capitano Duncan e il suo equipaggio e furono iniziate così le prime uscite nella baia. Il *Madge* fu subito al centro dell'attenzione di tutti gli appassionati e tutti gli yachts di New York e dintorni uscivano per sorvegliarlo segretamente. Tuttavia l'inglese non sembrava possedere qualità eccezionali, anzi, era piuttosto lento nei confronti degli yachts americani che gli gironzolavano attorno con la speranza di potersi misurare.

Intanto si stavano perfezionando gli accordi per delle regate private con due soli contendenti, come era allora molto in voga. I rappresentanti americani scelti per l'occasione erano lo *Schemer*, il *Wave* e il *Mistral*, tra i più veloci "sloops" allora in assetto da regata, mentre trattative erano in corso per una regata con lo "sloop" *Shadow*.

Già l'opinione di tutti aveva deciso che lo stretto yacht inglese non aveva nessuna probabilità di vittoria contro i potenti "sloops" che navigavano sul pelo dell'acqua invece di avanzare tagliandola. Vivo era ancora in tutti il ricordo della vittoriosa campagna dell'America, primo yacht americano in acque inglesi, e più che apprensione, la sfida del momento destava curiosità.

La prima regata venne corsa contro lo *Schemer* (**fig. 6**), uno dei migliori "sloops" allora negli Stati Uniti e in palio era stata posta una coppa del valore di 100 dollari. Il vento era medio-leggero da libeccio e tra gli spettatori non c'era alcun dubbio circa il risultato. Non appena però il *Madge* ebbe oltrepassato la linea di partenza con la sua immensa controranda a riva, la sua velocità si dimostrò tutt'altro che scarsa ed a metà percorso era già decisamente in testa, mentre all'arrivo il vantaggio era di 5 minuti e 41 secondi. Il giorno dopo, *Wave*, il secondo "sloop" nell'elenco degli sfidanti,

Fig. 6 - Lo SCHEMER a tutta vela con vento al traverso.

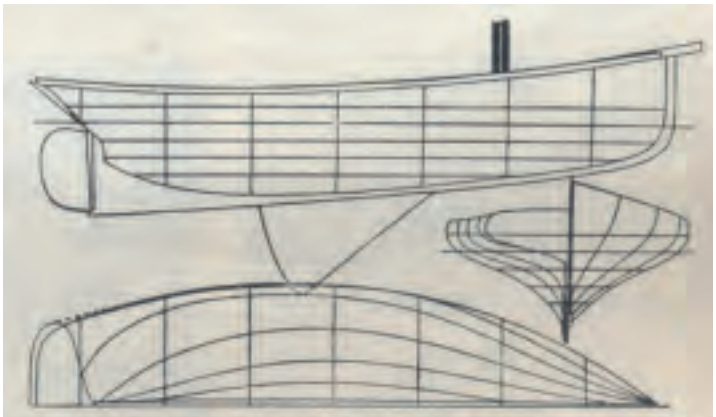


Fig. 7 - Linee dello SHADOW. Confrontando la sezione maestra con la (b) della figura 3 si vede che lo SHADOW non era uno « sloop » di tipo estremo.

giunse al traguardo ben 11 minuti e 46 secondi dopo il *Madge*, con vento molto leggero.

La terza vittima fu il *Mistral*, il cui armatore aveva accettato una sfida per una coppa di ben 250 dollari ancora quando, prima delle regate, tutti consideravano il *Madge* un facile avversario. C'era più vento ed il mare era mosso in questa regata e il *Mistral*, dopo che la sua attrezzatura fu completamente distrutta e aver imbarcato anche dell'acqua, si ritirò lasciando l'inglese incontrastato vincitore.

Per la quarta regata gli americani scelsero lo *Schemer*, preferendolo al *Wave*. Infatti la scelta si dimostrò giusta, anche se il risultato non fu come sperato. Con vento molto leggero il *Madge* rimase indietro e lo *Schemer* fu in testa per tutta la regata, anche durante l'ultimo lato in poppa, quando contrariamente a quanto si sarebbe potuto pensare, il *Madge* recuperò due minuti, in condizioni del tutto proibitive per la sua forma di scafo. L'inglese aveva vinto ancora, questa volta in tempo corretto.

Il giorno dopo lo *Schemer* non si presentò alla partenza di una regata organizzata in precedenza. Così anche altri sfidanti preferirono abbandonare l'impresa, lasciando *Madge* l'indiscusso vincitore nelle acque di New York, dopo di che l'inglese proseguì per Newport per incontrarsi con lo *Shadow* (**fig. 7**). Era questo uno "sloop" costruito dai fratelli Herreshoff nel 1871 e che ebbe grande successo durante tutta la sua partecipazione a regate. E' interessante notare che *Shadow* differiva dagli altri "sloops" per l'essere molto più profondo del normale, fatto questo che l'avvicinava alla barca ideale, come proposta da una corrente di "moderati", che, pur riconoscendo i vantaggi dei due tipi estremi, propugnava un tipo d'imbarcazione che fosse una via di mezzo tra lo "sloop" e il "cutter". Anche se costruita da Herreshoff, rimane tuttavia dubbia l'origine del disegno, e si dice che l'armatore, il Dr. Sisson di New Bedford, ne fosse in parte l'ideatore.

La regata contro lo *Shadow* ebbe luogo su un percorso di andata e ritorno, di una lunghezza totale di circa 24 miglia (**fig. 8**). Mentre all'andata il *Madge* era in vantaggio di circa 1 minuto e mezzo, non appena virata la boa cominciò a cedere il passo. A bordo c'erano due nuovi marinai, mal avvezzi all'attrezzatura a "cutter" ed inoltre la crocetta di sinistra si ruppe, unica avaria questa in tutta la serie di regate. Così questa volta il *Madge* fu sconfitto.

Il giorno dopo, nuovamente con vento fresco, *Shadow* fu battuto con un piccolissimo margine, quando di bolina non riuscì a superare l'avversario. Dopo qualche giorno un'altra regata fu corsa dal *Madge* contro il *Wave*, già precedentemente sconfitto. Anche in questa regata, l'ultima, l'imbarcazione inglese riuscì a superare l'americana e così terminò quella fortunata spedizione.

Non tardarono a sorgere discussioni su quanto era successo e anche se venne incolpato il sistema di stazza adottato, bisogna ammettere che il *Madge* non ebbe bisogno di valersi dei compensi che in una sola regata.

La superiorità dimostrata dal *Madge* va in gran parte attribuita alla perfezione di tutto ciò che concorre sempre a un buon esito nelle regate: costruzione, attrezzatura, vele e la maniera con cui l'equipaggio teneva ogni cosa in perfetto assetto.

Dopo tale fatto i difensori degli "sloops", gli estremisti che consideravano le larghe e piatte barche americane il "non plus ultra", rimasero confusi: solamente lo *Shadow* salvò il suo tipo dall'estinzione più completa. Non tardò così a farsi decisamente strada quella corrente che già prima aveva fatto timidamente la sua comparsa, i difensori cioè di un tipo di compromesso. Fu proprio per merito di tale corrente che le tendenze americane nella forma degli yachts vennero modificate e fu così che venne disegnato dal grande Burgess il *Puritan*, che riscattò l'onore americano battendo il *Genesta*, uno dei tanti sfortunati pretendenti alla "Coppa America".

Fig. 8 - Lo SHADOW in regata contro il MADGE (da un libro dell'epoca).

Siamo stati recentemente a Milano a trovare Franco Belloni. Abbiamo ovviamente parlato di Vela ed abbiamo avuto la fortuna di ascoltare ritagli e particolari della Sua lunga militanza di giornalista velico. Non è stato facile, ma un episodio molto particolare lo abbiamo convinto a scriverlo per il Notiziario. Franco, testimone oculare, ci racconta un momento storico della Vela mondiale: il cambio di presidenza dell'International Yacht Racing Union a Londra nel 1969 che l'italiano vede Beppe Croce subentrare al mitico inglese Peter Scott.

Peter e Beppe due presidenti

di ***Franco Belloni***

Londra. All'annuale Assemblea dell'International Yacht Racing Union (IYRU) dal 3 al 7 novembre 1969 c'è molta animazione. Dovrà essere eletto il nuovo presidente in sostituzione di Peter Scott che non si candida per una riconferma. Non è facile tenendo presente che Scott è stato presidente dal 1955 e durante questo lungo periodo l'IYRU si è completamente rinnovata. Inoltre, è una figura carismatica che viene dai campi di gara, dove nel 1936 all'Olimpiade di Berlino-Kiel ha vinto la medaglia di bronzo nel singolo, la Yole Olimpica.

Nella storia delle derive Scott è noto per avere inventato il trapezio usato per la prima volta sul 14 piedi Thunder & Lightning, una deriva progettata dall'inglese Uffa Fox, con il quale vince nel 1938 la Coppa Principe di Galles. Ma è subito proibito. Il trapezio ritorna sui campi di regata con il Flying Dutchman negli anni Cinquanta. Tra le sue benemerenze c'è anche quella di essere stato uno dei fondatori del Word Wildlife Found (WWF) e di aver scelto il panda come suo simbolo. Un grande personaggio!

A Londra sono presenti per l'Italia Beppe Croce, vice presidente dell'IYRU e Bruno Bianchi membro di alcune Commissioni. L'antivigilia delle elezioni Beppe Croce, che è a Londra con la moglie Umberta Raggio, invita a cena i due giornalisti italiani presenti, Bruno Ziravello direttore della rivista Yachting Italiano e l'autore di queste note redattore capo di Nautica. Con noi anche Bruno Bianchi, più silenzioso del solito. A cena, dove non si parla di barche, il discorso scivola sui mercatini e i ristoranti di Londra, La sera dopo la signora Croce ci fa conoscere un delizioso ristorante italiano, il San Lorenzo in Beauchamp Place.

Ricordiamo che Beppe Croce, dal 1947 all'elezioni a presidente, ha partecipato, ad eccezione del 1956, a tutte le riunioni autunnali dell'IYRU. Nel dicembre del 1952 è nominato rappresentante del Mediterraneo in seno al Comitato Permanente, dove dal 1955 l'Italia avrà un proprio seggio con Beppe Croce. Nel novembre del 1964 l'Assemblea lo nomina vice presidente dell' IYRU.

La mattina del 7 novembre nelle sale del Royal Thames Yacht Club, fondato nel 1775 con il nome di Cumberland Sailing Society or Fleet. l'Assemblea dell'IYRU dove Peter Scott, che è anche un ornitologo, racconta che i primi due piccioni viaggiatori che sono ritornati alla base, hanno il nome di Umberta e Beppe, quello dei coniugi Croce. Un fatto di buon auspicio. Il racconto di Scott è come un'investitura e tutti i presenti si alzano in piedi per una standing ovation. Beppe Croce è il nuovo presidente dell'IYRU, il primo non inglese.

Commosso, il suo saluto ai presenti:

"Maestà, Altezza Reale e Signori.

"Sono profondamente commosso, ed è molto difficile per me parlare in questo momento.

"Noi - di ogni parte del mondo - abbiamo sempre considerato Peter Scott come se fosse l'IYRU, e siamo stati fieri di averlo come Presidente e nostro rappresentante.

"Peter ha fatto probabilmente di più per lo yachting che ogni altro singolo yachtsman, nel mondo attuale.

"Da quando fu eletto presidente nel 1955, l'IYRU è cresciuta, da 34 nazioni affiliate a 63. Abbiamo portato a buon fine un Regolamento di Regata

unico per tutto il mondo, e proprio in questi ultimi giorni abbiamo fondato il Consiglio per il Regolamento Unificato d'Altomare.

“Certamente, Peter è tanto modesto da non pensare neppure un istante di essere stato il protagonista di tali risultati, ed è vero che essi non avrebbero mai potuto essere ottenuti da un solo uomo, ma Peter, come capo dell'IYRU, ci ha dato lo spirito ed ha indicato la strada.

“Potremmo usare per lui, con qualche variazione, la famosa frase: che ‘un uomo solo ha fatto tanto per tanta gente!’.

“Sono sicuro di interpretare i vostri desideri ricordando la eccezionale personalità di Peter, il suo fascino e la sua profonda conoscenza del nostro sport: è la somma di tali fattori che hanno creato
nell'IYRU un felice spirito di amicizia, ed hanno permesso a Peter di dirigerlo con tanta serenità.

“È per me un grande onore succedere ad un capo come lui, e mi sento forse inadeguato. Sarà un compito molto difficile di seguire la sua strada.

“Tuttavia, io sono estremamente grato a tutti voi per aver riposto in me tanta fiducia e mi sento fiero e felice.

“Fiero, perché l'IYRU con 63 paesi affiliati, è certamente una delle Federazioni più importanti del mondo, e felice perché dopo 22 anni di riunioni annuali a Londra, io considero l'IYRU come una famiglia.

“La cosa più importante, nella vita, è di amare il lavoro che si fa. Vi posso assicurare che ho sempre amato tutto ciò che aveva un rapporto con lo yachting, e ricordo le ore nelle quali ho lavorato per l'IYRU tra le più felici della mia vita, anche quando le proposte della mia Commissione sono state respinte!

“Avrò certamente bisogno della vostra collaborazione e del vostro aiuto, in misura ancora maggiore che per il passato.

“Ma so di poter contare su di voi, in ogni momento.

“Mio caro Peter, vorrei dirti, ancora una volta, come io sia rammaricato della tua decisione!

“Tu hai vinto una medaglia di bronzo a Kiel, nel '36, e molti dicono che fu soltanto per il tuo eccezionale spirito sportivo e la tua cristallina correttezza che tu non hai ottenuto un risultato ancora migliore.

“Sia come sia, non c'è nessuno, oggi, qui in questa stanza, che non voterebbe per te una medaglia d'oro per il lavoro fatto per tanti anni come presidente dell'IYRU.

“Grazie, a nome di tutti noi”.

Beppe Croce è rieletto presidente altre quattro volte. Un presidente ancora oggi ricordato. Alla sua morte nel 1986 l’IYRU, in occasione della riunione autunnale lo ricorda con una solenne commemorazione nella Cattedrale di Westminster. Inoltre, istituisce il prestigioso Beppe Croce Trophy (foto) assegnato per la prima volta nel 1988 a re Olav V di Norvegia.

Dalla rivista "Mare Nostrum" maggio 1906 della Lega Navale Italiana riportiamo un interessante articolo di Domenico Ciampoli (1852-1929) scrittore, bibliotecario e slavista italiano, docente universitario, con il quale introduce un insolito diario di bordo scritto nientemeno che da Giuseppe Garibaldi.

GIORNALE NAUTICO DEL KUTTER "EMMA" di G. GARIBALDI

di ***Domenico Ciampoli***

La cronologia esatta e documentata della vita di Garibaldi, spesa ora per ora, giorno per giorno, a beneficio della patria e della umanità, è in gran parte da rifare. I maggiori biografi, contentandosi di narrare le gesta più importanti del Duce, non han curato questo elemento essenziale di storia, che può ritrarsi massimamente dalla copiosa corrispondenza del Generale, per la più parte inedita. C'è persino chi malvede che questo epistolario si faccia, come se ogni parola di quel Grande non sia degna di essere conservata e conosciuta. Ma chi crede così, confonde l'eroe col letterato e teme più per lo scrittore che per l'Eroe. Noi che veneriamo l'integrità della figura, saremo grati a chiunque cooperi alla completa ricostruzione di essa. E però oggi pubblichiamo le poche pagine del Giornale nautico di Giuseppe Garibaldi, le quali se non faran ricordare le venture del Corsaro d'America, riaffermano la sua audace e semplice operosità. riempiendo la lacuna che trovasi in quasi tutte, anzi in tutte le sue biografie. In quel tempo Garibaldi intendeva a trasformare l'inospite scoglio di Caprera nella sua dimora immortale nei secoli.

La prima idea gli era balenata quando, profugo d'Italia, increscioso a Napoleone repubblicano, col Piemonte monarchico, bandito da Tunisi, potè approdare, per concessione del capitano che doveva lasciarlo sulle rive maltesi, all'isoletta della Maddalena. Ivi, ospite di Pietro Supini, sindaco del luogo, visse giorni quieti, dedito alla caccia e alla pesca, percorrendo gli scogli e le isolette vicine, fra cui Caprera, allora masso granitico quasi deserto, asilo di poche capre e di qualche pastore. Quella solitudine selvaggia, in mezzo al mare, doveva sedurre la grande anima di lui, che certo si riaffermò all'idea di acquistarla, quando portato via sul Colombo a Gibilterra dalla Maddalena, si accorse che nessuno lo voleva in terra propria. Non la Spagna, non l'Inghilterra; onde "sbandito dall'Italia, perseguitato dalla Francia, cercato a morte dall'Austria, congedato da Londra, respinto da Madrid, insidiato da Germania e Russia", non sapeva dove metter piede nella vecchia Europa. Torna in Africa, emigra in America, commercia in Cina, e finalmente può venire a Nizza, d'onde, facendo spesso rotta per la Sardegna, un bel giorno fu sbattuto da un fortunale proprio vicino all'isola, che desiderava per eremo. "Aveva riscossi alcuni residui dei suoi stipendi a Montevideo": dice il Guerzoni "nei suoi ultimi viaggi marittimi aveva messo da parte qualche peculio; una sommetta aveva raccolta dall'eredità del fratello Felice; onde gli pareva venuto il momento di mettere a profitto i suoi modesti capitali, e che nessun impiego fosse migliore di quello". Infatti, tenendo conto di una specie di bilancio, scritto tutto di pugno del Generale, si trova ch'egli allora possedeva circa sessantamila lire. Con questa somma potè comperare gran parte dei lotti, onde il demanio Sardo aveva diviso l'Isola, la cui contrada meridionale apparteneva agli inglesi Collins, che solevano cacciarvi. Ma non bastava averla comperata e sognar di coltivarla; bisognava renderla abitabile.

E le corse della Emma servivano a trasportare in Caprera il materiale necessario per costruirvi quella casa, dove visse e morì: quella casa che fu opera delle sue mani con l'aiuto di pochi amici, il Basso, il Menotti, il Gusmaroli, il Froscianti, e ricordò quella di Montevideo. Onde queste pagine diventan tanto più memorabili, in quanto provan gli sforzi di quell'uomo meraviglioso per ottener un regno ove poter vivere libero, solitario, a contatto solo della terra, del mare, del cielo. E mentre lavorava da marinaio e muratore, era destinato a una rischiosa impresa, quella di liberare i condannati politici dall'ergastolo di Santo Stefano; ma la nave apprestata dal Panizzi naufragò sulle coste inglesi e l'uomo unico che doveva guidarla, si contentò invece di comandare l'Emma e di prepararsi il rifugio di Caprera.

GIORNALE NAUTICO composto di numero Dieci fogli di carta bollata, ossia facciate numero venti, tutte da Noi paragrafate e numerate, appartenenti al Kutter "Emma" della portata dì tonnellate 42.5o\IOO comandato dal Capitano di Ima Classe Garibaldi Giuseppe Maria, inscritto in questa Direzione al N. 458 - Nizza il 5 Novembre 1856.

Il Console di Marina
Ottavi

Dal Sabato 8 alla Domenica 9 Novembre 1856.

Alla 5 pom. del Sabato si fa Vela per Genova con piccolo vento di T.

Dalla Domenica 9 al Lunedì 10.

Vento variabile dalla T e calma. Alle 12 del meriggio in Genova.

Dalla Domenica 9 al Mercoledì 12.

In Genova.

Dal Mercoledì 12 al Giovedì 13.

Alle 4 pom. facciamo vela da Genova con pioggia - e nella notte varia il vento da Libeccio con molta
forza - si fanno i bassi terzaroli - verso il meriggio siamo sul capo Corso distante circa 6 miglia.

Dal Giovedì 13 al Venerdì 14.

Si costeggia la Corsica con vento M.

Dal Venerdì 14 al Sabato 15.

Si veleggia con venti variabili e mare grosso delle bocche e dalle 7 alle 8 infuriando il vento facciamo

Dal Sabato 13 Novembre al Lunedì 13 Dicembre 1856.

Ancorati sullo Stagnaletto.
Il 15 alle 5 p.m. salpiamo dallo Stagnaletto per Genova con piccolo vento da Ostro. Il vento varia verso Scirocco, poi a Levante, quindi a Greco rinforzando - facciamo due terzaroli.
Dal 15 al 18 teniamo la cappa con tutti i terzaroli dalla Corsica a Levante in vista di Porto-Vecchio.
Nel Giovedì 18 alle 8 a.m. la forza del vento e della corrente avendoci spinti sopra Caprera entriamo nello Stagnaletto - forti piogge.

Dal Giovedì 18 alla Domenica 21.

Continua il vento da Greco e grosso mare - e rimaniamo all'ancora.

Dalla Domenica 22 al Lunedì 21 Dicem. 1856.

Piccolo vento ai Scirocchi. Alle 4 p.m. si j parte per Genova.

Dal Lunedì 22 al Martedì 23.

Varia il vento da Greco. Si costeggia la Corsica.

Dal Martedì 23 al Mercoledì 24.

Piccolo vento da Libeccio, mare calmo - navighiamo con tutte le vele alla vista della Corsica. Nel Martedì alle 6 a.m. siamo a ponente di Capraja distanti 4 miglia. Il vento rinfresca, serriamo il gastop, e ricaliamo l'alboretto. Verso il meriggio seguiamo per Genova con vento forte da Libeccio, mare grosso.

Dal Mercoledì 24 al Giovedì 23.

Vento forte da Libeccio, mare grosso con pioggia alternata; navighiamo alla via di Genova con tutte
le vele colla speranza di atterrare prima della notte. Alle 6 pom. scopriamo la lanterna di Genova distante circa 20 miglia, rimanendo al rumbo di tramontana circa facciamo due terzaroli alla Maestra, ed ammainiamo il fioco, quindi si ammaina anche la maestra e rimaniamo colla trinchettina a traverso. La notte è oscurissima con pioggia e mare grosso. Segue il vento da Libeccio.

Giovedì 23 Dicembre 1856.

Segue il vento da Libeccio e grosso mare, piove alternativamente. Alle 6 a.m. siamo a mezzoggiorno del fanale di Genova a traverso distante circa 5 miglia; poggiamo a misura che rischiara il giorno, ed alziamo la rotonda; alla 8 a.m. entriamo nel porto, e diamo nel fondo, ormeggiandoci al molo Vecchio, in dentro di bastimenti da guerra e vapori.

Dal 23 Dicembre al 31 Idem 1856.

Siamo nel porto di Genova, caricando calcina, pozzolana, legname, ferro ed altri oggetti da nolo per la Maddalena per alcun ferro e provviste per lo stabilimento di Caprera.

Giovedì 10 Gennaio 1857.

Tempo chiaro, piccolo vento da tramontana, verso il meriggio avendo terminato di caricare la pozzolana mettiamo alla vela per profittare del bel tempo, e terminando fuori del porto di accomodare i boccaporti, coprirli con incerate e inchiodarli, si alza il canoto, e si naviga a mezzogiormo con tutte le vele; si scopre fare il bastimento alcun acqua e si ordina di pompare ogni due ore.

Dal Giovedì i° al Venerdì 2 Gennaio 1857.

Piccolo vento di tramontana, tempo sereno, navighiamo con tutte le vele alla vista della Corsica. Si continua a dare alla pompa ogni due ore, facendo il bastimento circa 3 pollici d'acqua ogni ora. Al meriggio siamo a tramontana del capo Corso circa 20 miglia.

Dal Venerdì 2 al Sabato 3.

Piccoli venti da tramontana, tempo sereno, si costeggia la Corsica. Il bastimento continua a fare la stess' acqua, e si pompa ogni due ore. Al meriggio siamo al Levante di Bastia: circa 8 miglia.

Dal Sabato 3 alla Domenica 4.

Piccoli venti variabili, cielo serenissimo, mare un poco agitato da varie parti. Costeggiamo la Corsica con tutte le vele - il barco continua a fare la stess'acqua e si pompa ogni due ore. Al meriggio siamo da tramontana di punta Aleria distanti dalla costa circa 6 miglia.

Dalla Domenica 4 al Lunedì 5 Gennaio 1857.

Costeggiamo la Corsica in vista di Monte Cristo con piccoli venti variabili, cielo nebuloso, il mare alquanto agitato dalle Bocche di Bonifacio. Nella notte della domenica verso le 10, abbiamo una burrasca da Maestro e Tramontana con pioggia. Al meriggio siamo a Levante del fanale di Porto-Vecchio circa 10 miglia, con calma perfetta, grosso mare dalle bocche, tempo burrascoso. Alle 3 si stende il vento fresco a segno di Ponente e Maestro; facciamo un terzarolo alla maestra, e tiriamo il fioco a mezzo bastone. Aprendo le bocche rinfresca il vento ma teniamo le vele per non sottoventarci dalla Caprera. Verso le 11 p.m. siamo sulla punta Galera, e verso mezzanotte ancoriamo nel porto dello Stagnaletto. L' acqua del bastimento continua e si pompa come sopra. Il tempo continua burrascoso.

Il tempo è migliorato alquanto nella mattina; venti variabili dal Ponente al Mezzogiorno. Verso le 8 a.m. salpiamo dallo Stagnaletto, e passiamo a tramontana degl'Isolotti, ma la corrente contraria è sì forte sul passo della Moneta, che non guadagnando cammino al bordeggiare si rientra nello Stagnaletto e si ancora nuovamente mettendo il proeze in terra. Il bastimento continua a fare la stess'acqua, e si pompa ogni due ore.
Rimaniamo allo Stagnaletto il resto della giornata.

Martedì 6 Gennaio 1857.

Verso le 8 a.m. essendo il vento debolissimo, e variabile, salpiamo dallo Stagnaletto colla lancia da prora, e remiamo traversando il passo della Moneta. Quasi in faccia dello scabeccio, rimane arenato il bastimento sopra una matta d'alga; ma stendendo l'ancorotto da tramontana galeggia immediatamente con poca forza. Il mare è bonaccia. Verso il meriggio si fa una burrasca da Maestro con poco vento, e costeggiamo la costa meridionale della Maddalena per passare da tramontana di S. Stefano; giunti vicino a quest'ultimo passo, ci da il vento da prora, e correndo forte la corrente a Levante, poggiamo per passare da mezzoggiorno. Giunti fuori il mezzogiorno di S. Stefano, e la costa della Sardegna rimane poco vento e la forza della corrente contraria c'impedisce di andare avanti, si armano i remi, e si fa forza per guadagnare la Maddalena.
In questo tempo, verso le 3 p.m. si accorge il timoniere uscire fumo dal boccaporto di prora. Si manda a basso per conoscere la cagione del fumo, e tutto indica essere la calcina in combustione ; si apre il boccaporto maggiore per cercar d'estrarre la parte in combustione è rimediare di qualche modo; ma il fumo condensandosi fortemente obbliga la gente di salire in coperta senza poter effettuare l'intento. Allora si turano tutti gli usci della stiva, senza eccettuare la camera, e si dirige la prora per il porto dello scabeccio coll'intento di arenare il barco e procurare d'annegare la calcina. Verso le 5 p.m. si arena il bastimento nella bocca del porto dello scabeccio, passo della Moneta in faccia alla casa del signor Ricardo Collins; si apre con succhiello un buco al fianco destro del barco, circa 3 pollici sotto la superficie dell'acqua e si getta acqua con boglioli sulla stiva - chiamando soccorso di gente da terra.
Verso le 9 il barco è sommerso quasi sino alla coperta, e si sbanda sul lato sinistro. Il fondo su cui si trova arenato è di circa 9 piedi, fondo d'alga - si stende l'ancorotto con gherlino ed alzane verso il fondo del porto e si pone in forza.
L'equipaggio dopo d'aver lavorato sino all'ultimo, non potendo sostenersi in coperta del barco, è obbligato di sbarcare alla puntarella in faccia al bastimento stesso, ove s'innalza una tenda con vele per porsi al coperto dalla pioggia quasi continua e custodire il barco. Una lancia è destinata con parte dell'equipaggio a guardia degli attrezzi.

Giovedì 18 Gennaio 1857.
Caprera.

G. Garibaldi

Fine del Giornale nautico del Kutter denominato "Emma,, della portata di tonnellate 42.5o\IOO, inscritto in questa Direzione al N. 458, composto di facciate numero venti da noi numerate e paragrafate.

Nizza, il 5 Novembre 1856.

Il Console di Marina
OTTAVI

Imbarcato su un rompighiaccio durante una navigazione invernale nei mari del Nord Europa Maurizio Brescia, spinto dalla sua grande passione per la storia e la tecnica costruttiva di tutte le navi, militari e mercantili, ci racconta anche questa sua particolare avventura catturando così la curiosità ed anche un po' l'invidia di qualche lettore.
Come sempre la sua narrazione è accompagnata da una serie di foto spettacolari che fanno di lui quell'abile fotografo che è, oltre che un affermato giornalista, ricercatore e scrittore storico.

A bordo di un rompighiaccio

di ***Maurizio Brescia***

Questo articolo è stato inizialmente pubblicato sul fascicolo di gennaio-febbraio 2011 del mensile "Marinai d'Italia", edito dalla Presidenza Nazionale dell'ANMI. L'autore e il CSTN-LNI Napoli ringraziano l'amm. Giovanni Vignati, Direttore del mensile "Marinai d'Italia", per aver autorizzato la pubblicazione del testo e delle immagini.

Alcuni inverni fa (quasi sulle tracce del Duca degli Abruzzi...) ho avuto la possibilità di effettuare una breve crociera a bordo del rompighiaccio finlandese *Sampo*, con partenza e arrivo nel porto di Kemi (Finlandia settentrionale); la navigazione ha avuto luogo nel Golfo di Botnia, che divide la Svezia dalla Finlandia.

Il *Sampo* all'ormeggio, nel porto di Kemi. A quelle latitudini, nel periodo invernale, sono pochissime le ore di luce diurna: questa fotografia è stata scattata all'alba, attorno alle 11.00, e in quella giornata, il tramonto del sole si è registrato alle 15.30.

Il *Sampo* è stato varato nel 1961 dai cantieri Wartsila di Helsinki, e – sin verso la metà degli anni Novanta – ha prestato servizio con l'Autorità Marittima finlandese; successivamente, è passato in gestione alla municipalità di Kemi che, oltre ad utilizzarlo per compiti "istituzionali" in zona, lo ha destinato ad un uso maggiormente "turistico" per brevi crociere giornaliere o di durata anche più lunga.

Il *Sampo* è lungo 75 m, disloca circa 3.500 t e dispone di un apparato motore diesel elettrico su due assi, composto da quattro motori diesel Wartsila e da quattro generatori, per circa 19.000 cv di potenza.

La crociera è stata un'esperienza realmente indimenticabile, e la cosa più impressionante durante la navigazione è forse il rimbombo all'interno dello scafo, dovuto al rumore del ghiaccio (quel giorno spesso oltre 50 cm) spezzato dal procedere dello scafo.

Durante una sosta in alto mare, chi lo desidera può immergersi nelle gelide acque del Golfo di Botnia, ovviamente protetto da apposite tute termiche… ma il sottoscritto ha preferito una più salutare passeggiata sul pack, sicuramente spettacolare per l'inconsueta vista della nave immobile tra i ghiacci.

La navigazione sul *Sampo* è davvero consigliabile a tutti gli appassionati di cose di mare: per maggiori informazioni è visitabile il sito *http://www.sampotours.com/* (con pagine anche in italiano).

In partenza dal porto di Kemi: il pack non è del tutto omogeneo, e il *Sampo* procede a lento moto in un canale tra i ghiacci aperto - precedentemente - da una similare unità.

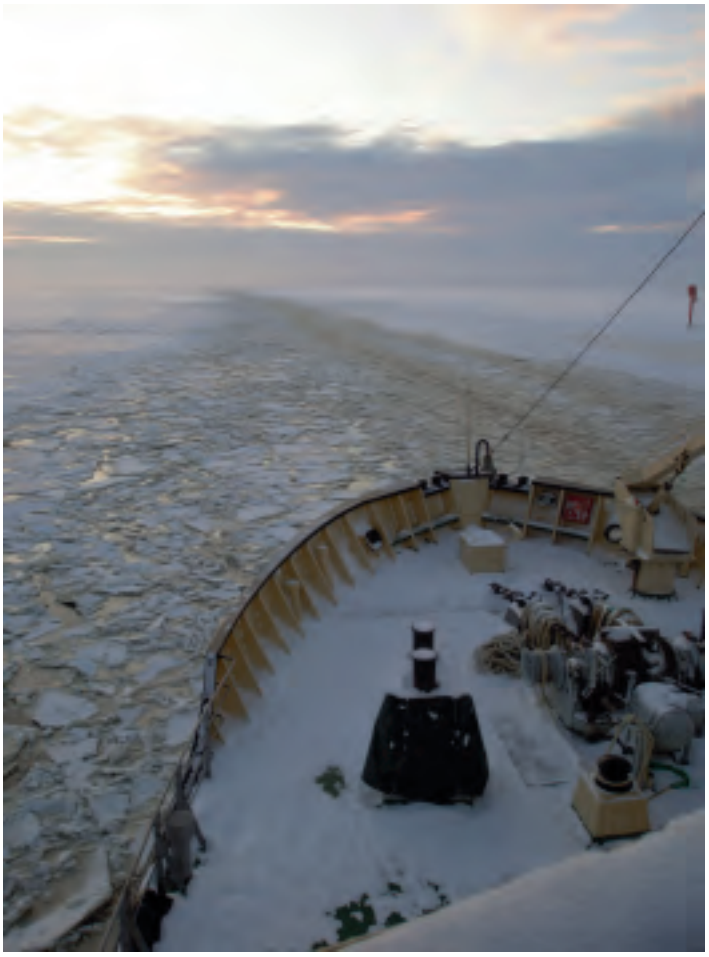
Un dettaglio del fumaiolo e della sovrastruttura del *Sampo*, illuminati dal pallido sole dell'alba nordica.

Il canale di uscita dal porto di Kemi, visto dalla plancia comando del *Sampo*.

Su un ponte della sovrastruttura del Sampo, ricoperta da uno strato di neve depositatosi nelle ore notturne.

Dall'ala di plancia di sinistra, guardando verso poppa: la luce aumenta, ed il pack comincia ad essere più compatto.

Il ponte di castello del *Sampo*, nella pallida luce dell'alba boreale.



La sovrastruttura del *Sampo*, fotografata dall'estrema prora.

L'autore di queste note al tavolo da carteggio del rompighiaccio *Sampo*.

La sala macchine del *Sampo*, nelle vicinanze di uno dei quattro potenti motori diesel Wartsila in dotazione all'unità.

Un'impressionante vista del *Sampo*, fermo tra i ghiacci del Golfo di Botnia.

Una fotografia difficilmente scattabile nelle calde acque del Mediterraneo...

Inizia la "passeggiata" sulla banchisa...

Tra gli altri cimeli, nel quadrato del rompighiaccio sono esposti il modello a “mezzo scafo” dell’attuale *Sampo* e quello dell’omonimo rompighiaccio, in servizio tra il 1892 e la fine degli anni Cinquanta. Il precedente *Sampo* fu difatti sostituito da quello attuale che ne riprendeva il nome, tradizionale nell'ambito della marineria finlandese.

Pubblichiamo in esclusiva per il Notiziario (in più puntate) un'interessante ricerca condotta a quattro mani da Giuseppe Peluso e dall'ing. Francesco Fortunato sulla poco conosciuta industria aeronautica meridionale. L'argomento e doppiamente in sintonia con la vocazione del Notiziario: per primo perché gli aerei sono idrovolanti e quindi a stretto contatto con l'acqua e secondo perché l'industria fa capo ai Fratelli Ricci, proprio quelli che costruivano intorno agli anni Venti del secolo scorso i famosi Monotipi Ricci che da anni stavamo cercavamo d'indagare.

L'INDUSTRIA AERONAUTICA MERIDIONALE (I.A.M.) E I FRATELLI RICCI. IDROVOLANTI E AMBIZIONI TRANSATLANTICHE TRA LUCRINO E POSILLIPO

di ***Francesco Fortunato e Giuseppe Peluso***

Con l'ingresso dell'Italia nella prima guerra mondiale aumentano gli sforzi industriali per far fronte alle esigenze militari. Le principali fabbriche sono localizzate al nord ma ben presto anche la Campania si converte per l'approvvigionamento bellico. Non è meridionalismo, ma la necessità di incrementare al massimo la capacità produttiva, allontanare almeno una parte della produzione industriale dal fronte, sempre a rischio di invasione, ed in più c'è l'opportunità di sfruttare un fitto tessuto produttivo industriale ed artigianale che in parte risale all'epoca borbonica.

Nel 1916 le "Officine Ferroviarie Meridionali" (O.F.M.) di San Giovanni a Teduccio iniziano le prime costruzioni aeronautiche e riparazioni su licenza dei biplani francesi da ricognizione "Maurice Farman" e, in contemporanea nello stesso 1916, una nuova fabbrica di idrovolanti viene impiantata a Lucrino dove, a mezzo di uno scivolo, usufruisce del vicino lago quale idroscalo (**foto 1**).

foto 1

Il merito di questa iniziativa è di Bruno Canzio Canto che nasce a Padova il 19 giugno 1885, figlio del proprietario di una piccola azienda tessile. Egli nel 1907 consegue alla "Bocconi" di Milano la laurea in scienze economiche e commerciali e, contemporaneamente, il diploma presso la Scuola Superiore di Tessitura. La sua tesi di laurea, "L'industria cotoniera italiana", pubblicata nel 1907 a puntate sulla rivista "Industria Tessile e Tinto-

ria" e quindi in opuscolo nel 1908, dedicata al rettore della "Bocconi" Leopoldo Sabbatini, può considerarsi una sorta di breviario dell'industriale tessile del primo novecento. Con questa filosofia il Canto viene spedito subito dal suo rettore a Napoli da Roberto Wenner, che gli ha fatto richiesta di un giovane laureato in grado di fornirgli valida collaborazione. Il Wenner, che discende da una famiglia svizzera della città di San Gallo creatrice dell'industria cotoniera meridionale, è allora titolare di una società, la "Roberto Wenner & C", con stabilimenti a Scafati e Castellammare di Stabia. La collaborazione con il Canto coincide con una grande espansione della sua azienda e con la scalata a due grossi complessi cotonieri da lungo tempo ubicati nella zona orientale di Napoli: il "Cotonificio Nazionale" e le "Industrie Tessili Napoletane". Il tutto anche in virtù delle agevolazioni garantite dalla legge speciale n. 351 del 8 luglio 1904. Il 7 gennaio 1913, riunendo le aziende di Scafati, di Castellammare di Stabia e di Napoli, per opera del Canto viene creata la "Manifatture Cotoniere Meridionali Roberto Wenner & C." (M.C.M.).

In breve il Canto, complice la favorevole congiuntura creata dalla guerra, diviene comproprietario dell'intero complesso e, con l'aiuto delle spregiudicate manovre finanziarie della "Banca Italiana di Sconto", mette a punto un ricco programma di iniziative che spaziano dall'industria aeronautica e bancaria al settore assicurativo ed immobiliare alla stampa specializzata e quotidiana fino alla partecipazione alle neo costituite "Autostrade Meridionali".

Ma perché Bruno Canzio Canto entra nel campo aeronautico? Giova ricordare che il primo aereo partenopeo è il "Napoli I°", azionato da un motore "Anzani" a tre cilindri con 25hp di potenza, costruito a febbraio del 1910 nel Cotonificio Meridionale di Poggioreale. Questo aereo, struttura lignea e rivestimento con tela prodotta dallo stesso cotonificio, è progettato da Emilio Graf e portato in volo da Ettore Sarubbi nel seguente maggio agli "Esperimenti d'Aviazione" al Campo di Marte di Capodichino.

Interessante per i Campi Flegrei la notizia che il secondo velivolo campano è un aereo "Parasol" costruito nel 1913 da Armando de Simone nelle officine "Carrano & Corazzo" e fatto poi volare nella "Real Tenuta" di Licola.

Memore del primo velivolo che ha visto nascere nelle sue officine Bruno Canzio Canto nel 1916 getta le basi per una società di cui assume la presidenza del Consiglio di Amministrazione. Il dottor Cingano, poi sostituito dal barone Tristano Gallotti, viene nominato amministratore delegato ed il conte Carlo Lefebvre di Balsorano procuratore. Così il 25 luglio 1917 nasce il gruppo "Industrie Aviatorie Meridionali S.A." (I.A.M.) che, se già nel nome rivela le sue ambizioni, ancora di più lo fa nella sua ragione sociale: "fabbricazione e riparazione di apparecchi di aviazione e motori per detti nonché l'esercizio di trasporti aerei di posta, passeggeri e merci".

Il capitale statutario è di dieci milioni di lire (foto 2) e la sede è in Napoli alla discesa Capo Posillipo,

foto 2

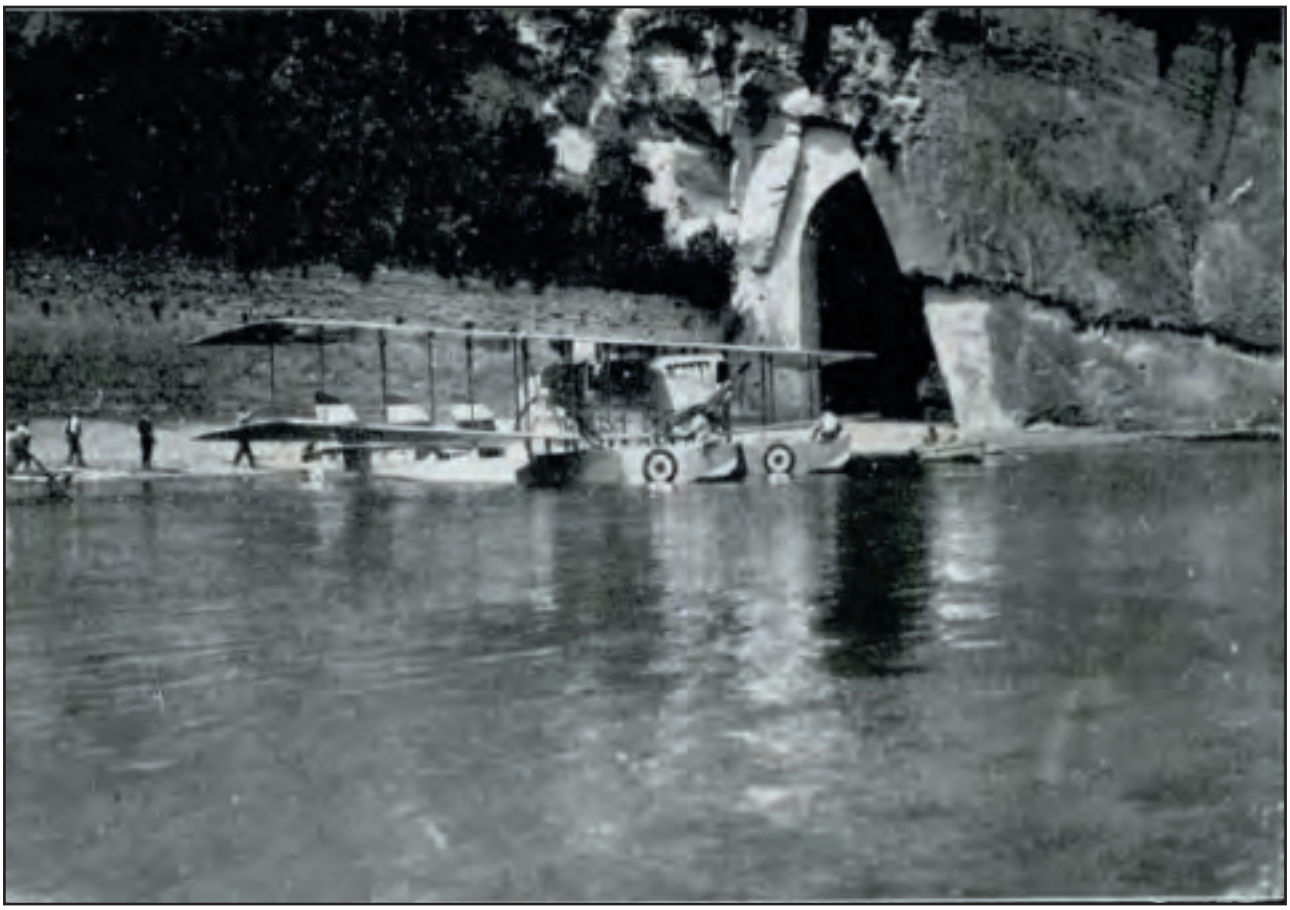
praticamente a Riva Fiorita in quel tratto di Posillipo che va da "Villa de Sanna" alla famosa trattoria di "Giuseppone a mare" nella curva in cui è la fastosa villa del barone Gallotti, detta già "Villa Manzi", con le profonde grotte in passato destinate a deposito di vini.

Agli inizi dell'ottocento l'intero territorio è acquistato, con il favore di Re Ferdinando I°, dall'avventuriera inglese Lady Craven che diventa proprietaria di tutto il suolo che oggi comprende sia Villa Craven che Villa Gallotti. Villa Craven diventa un simbolo dei fasti mondani della Napoli degli anni successivi alla restaurazione borbonica e la dimora, con le sue colonne doriche modellate su quelle dei templi di Paestum, è molto frequentata dall'aristocrazia dell'epoca, soprattutto grazie alle sue terrazze che mostrano pregevoli vedute del golfo e i suoi giardini, dolcemente declinanti verso le spiagge del litorale di Posillipo. Lungo la riva è presente anche una profonda grotta, utilizzata come stabilimento balneare. Alla morte di Lady Craven il figlio Richard Keppel Craven inizia a vendere porzioni di suolo a Domenico Gallotti tra il 1832 ed il 1834 e porzioni, compreso quella su cui insiste la citata grotta, alla confinante Villa Manzo. Tristano Gallotti, erede di Domenico che da sempre aspirava a questa riva, quale socio della neonata "I.A.M." riesce nell'acquisizione di questo suolo dove vengono impiantati cantiere e sede utilizzando sia l'esistente grotta sia capannoni costruiti appositamente (foto 3).

Qui la "I.A.M." inizia le previste riparazioni di idrovolanti mentre la revisione di motori "Renault" e "FIAT" viene effettuata presso lo stabilimento che a tale scopo la società acquisisce al Pascone, zona di campagna oltre la stazione centrale di Napoli.

Poi la "I.A.M." dà il via alla costruzione di idrovolanti "FBA", su licenza "SIAI", e pertanto ha necessità di realizzare nuove officine che sono collocate in piena mitica area flegrea, cioè a Baia sul bordo del lago Lucrino. Da sempre Lucrino, almeno fino al raggiungimento dell'autonomia del Comune di Bacoli, è considerata parte integrante del territorio di Baia che a sua volta costituisce una frazione di Pozzuoli; questo è il motivo per cui alcuni documenti dell'epoca parlano princi-

foto 3



palmente di Baia quale sede del cantiere, oltre che di Lucrino.
I due capannoni, detti anche hangar, sono rapidamente costruiti ai bordi dell'omonimo lago andando ad estendersi su quella parte della sua riva oggi occupata in gran parte dalle "Terme Stufe di Nerone".
Le fotografie (**foto 4, 5, 6**) testimoniano della natura dell'industria aeronautica dell'epoca, ancora sostanzialmente artigianale, nonostante lo sforzo di standardizzare progetti e processi; file di idrovolanti in vario stato di completamento, che riempiono i capannoni, circondati da operai indaffarati nelle varie operazioni di montaggio ed aggiustaggio. A reclamizzare il programma ambizioso di tale industria, tra l'altro la costruzione di un aeromobile per il collegamento commerciale senza scalo tra l'Europa e l'America, oltre a varie iniziative che poi vedremo, Bruno Canzio Canto lancia, a partire dal gennaio 1918, la rivista "La Via Azzurra". Stampata mensilmente dalla tipografia Morano, con 28 pagine per ogni numero; essa è ricca di illustrazioni e disegni e, sotto la direzione vulcanica ed energica dell'avvocato Guido Maisto, che nutre una passione straripante per il volo, seguita ad uscire in modo irregolare per molti anni fino al 1926.

foto 4

Dalla stessa tipografia esce ad aprile anche la rivista bimestrale "Ardea", che vivrà soltanto un anno. Anch'essa è impegnata a promuovere il volo militare e civile, o "volo borghese" come si diceva.
All'entrata in guerra, nel maggio 1915, l'aviazione italiana ha compiuto scarsi

foto 5

miglioramenti tecnologici dalla guerra di Libia e gli aerei italiani possono compiere solo ricognizioni, e neppure in maniera molto efficace, come si vedrà alla prova dei fatti. La notte dello stesso 24 maggio gli idrovolanti austriaci bombardano Venezia. Questa e altre incursioni in territorio veneto hanno almeno il risvolto di suscitare attenzione verso l'arma aeronautica e in particolare verso l'aviazione della Marina che ha a

foto 6

disposizione 12 piloti, due dirigibili e una trentina di idrovolanti, ma nessuno impiegabile con finalità belliche.

Le necessità militari danno un inevitabile spinta alla costruzione di idrovolanti di ogni tipo e destinati a vari tipi di missione. In Italia se ne producono molti sia su progetto italiano sia su licenza. Alla Regia Marina va riconosciuto il merito di standardizzare presto i mezzi, per evitare la moltiplicazione di "tipi" che affligge in notevole misura i corpi aerei del regio Esercito.

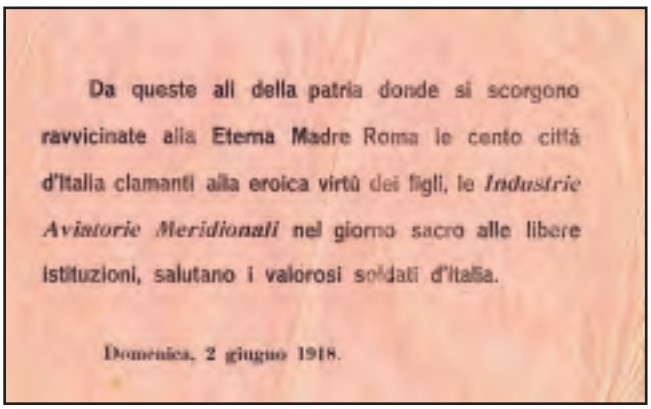
L'idrovolante più usato dagli italiani nel corso del conflitto è il "Franco-British Aviation" (F.B.A.), costruito su licenza; un biplano a scafo centrale, monomotore da caccia, ricognizione e piccolo bombardamento. Si tratta del primo idrovolante del suo genere di successo, commercializzato dall'imprenditore francese Louis Schreck, che ne ha acquisito tutti i brevetti negli anni immediatamente precedenti al conflitto. Di questo aereo ne sono costruiti 2.870 soltanto in Francia. Specializzati come caccia sommergibili, gli "F.B.A." possono pattugliare per quattro ore consecutive, alla velocità di 140km/h e sono armati di mitragliatrice "Lewis Ravelli" e bombe sub-alari antisommergibili. Hanno due uomini di equipaggio, una lunghezza di 10,10mt, una altezza di 3,30mt, un'apertura alare di 14,50mt, una superficie alare di 41,70mq, un peso di 1.050kg, un motore da 150hp, una velocità di 145km/h, una tangenza di 4900mt e un'autonomia di 600km.

L'Italia ne produce oltre 1.000 esemplari così distribuiti: 100 costruiti dalla "S.A. Savoia" di Bovisio (con motore I.F. V4b), 60 costruiti dalla "F.lli Zari" di Bovisio (con motore I.F. V4b), 406 costruiti dalla "S.I.A.I." di Sesto Calende (con motore Gnome e I.F. V4b), 120 costruiti dalla "Ducrot" di Palermo (motore I.F. V4b), 140 costruiti dalla "I.A.M." di Napoli (motore I.F. V4b e I.F. V6), 103 costruiti dalla "Cives" di Varazze (motore I.F. V4b) e 93 costruiti dalla "Gallinari" di Marina di Pisa (motore I.F. V4b e I.F. V6).

Per quanto riguarda quelli allestiti dalla "I.A.M." risulta che nel secondo semestre 1917 sono approntati solo 4 velivoli, che salgono a 44 nel primo semestre 1918, a 52 nel successivo, e 40 nel 1919 a guerra ormai terminata. Dunque a Lucrino ne sono costruiti 140 per l'aviazione della Regia Marina oltre ad esemplari destinati all'uso civile. I motori "Isotta Fraschini V4b" e poi i migliorati "V6" sono fabbricati presso lo stabilimento che l'azienda possiede al Pascone a Napoli coinvolgendo, nella loro costruzione, anche altre

foto 7

aziende napoletane tra le quali la "Ingamo & Di Lauro".
L'idro "F.B.A." tipo "H" è un ottimo combattente ma è giudicato un aereo alquanto "pericoloso". Dagli aviatori italiani è amato e temuto allo stesso tempo in quanto tende ad andare in vite nelle virate e ha un minimo scarto tra la velocità massima e quella minima di sostentamento. Il generale Alberto Briganti ricorda, nelle sue memorie, che scherzosamente tra gli aviatori la sigla "F.B.A." sta per "Fate Bene Attenzione". Inoltre il carico utile limitato lo rende poco adatto a missioni di bombardamento importanti; ciò, unito alla notevole autonomia ed a velocità massima buona ma non esaltante, lo profilano come un ottimo ricognitore. Soffre l'usura più di altri modelli e gli esemplari non resistono a lungo nell'uso continuato.
Intanto Bruno Canzio Canto non perde di vista l'espansione civile della fabbrica e Giuseppe Alba racconta che, nonostante sia in atto l'orrendo massacro di uomini determinato dalla prima guerra mondiale, il 28 giugno del 1917 un idrovolante della "Industrie Aviatorie Meridionali", con alla guida il pilota Ruggero Franzoni e col motorista Francesco Romanuzzi, compie i voli postali Napoli-Palermo e ritorno.
E' il primo collegamento del genere, in Italia, che tenta di essere non solo sperimentale ma continuativo, seppure non regolare. Un avvenimento che incide sullo sviluppo dei moderni mezzi delle nostre comunicazioni postali e in quella occasione è emesso, usando affrancature da espresso modificate con un apposito timbro, un secondo francobollo di posta aerea (**foto 7**) dopo lo sperimentale, e primo al mondo, emesso per il volo Torino-Roma e ritorno il precedente 22 maggio. L'idrovolante, in versione civile, alleggerito delle armi ma con maggior capacità di carburante per aumentarne l'autonomia, parte da Napoli alle ore 6.24 ed ammara a Palermo alle ore 9.25, tra l'entusiasmo della folla e gli inni della banda cittadina.
Per l'occasione è distribuita una cartolina illustrata da Paolo Bevilacqua ed il benvenuto agli aviatori (che oltre la posta portano un messaggio augurale del sindaco di Napoli ed un numero speciale de "Il Mattino") è dato dal Prefetto, dal Sindaco, dal Comandante del Corpo d'Armata, dal Capitano del Porto e dal rappresentante delle "Industrie Aviatorie Meridionali", società proprietaria del velivolo, Cav. Uff. Salvatore Teresi. Il velivolo riparte alle ore 17.00 per Napoli dove arriva l'indomani avendo sostato, causa una imprevista nebbia, a Capo d'Orlando.
Il servizio postale con l'idrovolante continua poi in modo saltuario con cadenze variabili per assumere una frequenza regolare a partire dalla seconda metà degli anni '20.
Intanto Napoli, per la presenza di complessi industriali e militari, la notte del 10 marzo 1918 è bersaglio di un bombardamento aereo da parte di un dirigibile tedesco Zeppelin L.59 che, partito dalla Bulgaria, sgancia 24 bombe sul porto militare, il gazometro, Mergellina e gli impianti siderurgici di Bagnoli; provocando pochi danni, a causa dell'imprecisione dello sgancio, ma la morte di 16 persone e molti feriti. Il gigantesco dirigibile, il più grande mai realizzato fino ad allora, si allontana dalla città e dagli incendi che ha provocato indisturbato così come è giunto. E' alla sua seconda missione: la prima è stata un avventuroso, anche se infruttuoso, tentativo di rifornire le truppe tedesche isolate in Africa Orientale.
Quale conseguenza del bombardamento viene schierata a Pozzuoli una squadriglia di idrocaccia "F.B.A.", così il lago di Lucrino diventa la base di una Sezione Difesa istituita a tutela del territorio napoletano ed è la stessa "I.A.M." ad interessarsi della loro manutenzione.
Come nota a margine, ricordiamo che questo bombardamento è stato anche il movente del primo impiego di Capodichino, allora Campo di Marte, come base aeronautica militare perché vi vengono schierati due caccia, pagati con una sottoscrizione il cui principale azionista fu il Banco di Napoli. Questi due aerei non avranno occasione di impegnarsi in combattimento prima della fine della guerra.
Altra azione propagandista della fabbrica di Lucrino domenica 2 giugno 1918 con il lancio su Roma, effettuato sempre da un suo idrovolante, di un volantino che inneggia alle virtù dei valorosi soldati italiani nel giorno delle Sacre Istituzioni (**foto 8**). Solennità questa che dall'anno 1861, con la proclamazione dell'unità nazionale, si festeggia la prima domenica del mese di giugno di ogni anno per celebrare l'Unità


Da queste ali della patria donde si scorgono ravvicinate alla Eterna Madre Roma le cento città d'Italia clamanti alla eroica virtù dei figli, le *Industrie Aviatorie Meridionali* nel giorno sacro alle libere istituzioni, salutano i valorosi soldati d'Italia.

Domenica, 2 giugno 1918.

d'Italia e lo Statuto del Regno.
(... fine parte prima)

Sul vecchio "Annuario Navale" del 1915, dopo l'Inghilterra e la Germania viene la volta della Francia, un'altra nazione dove gli sport nautici hanno avuto ed hanno un'antica e diffusa tradizione.

L A MARINA DA DIPORTO

Francia

di ***Gino Albi***

(terza puntata)

In Francia il diporto nautico ha origine antica ed ha avuto uno sviluppo organico che giovando al mantenimento di un adeguato posto fra le nazioni dedite al diporto nautico, corrisponde oggi esattamente alle esigenze morali che rappresenta con tre coste che sono diverse per condizioni idrografiche oltre allo sport nautico ufficialmente classificato e riunito in società e di carattere ed importanza internazionale fiorisce tutto un diporto popolare che nello sviluppo sempre crescente del materiale e dei volontari aderenti dimostra la vitalità del sentimento nautico e la possibilità di un ulteriore aumento nell'avvenire.

Uno dei maggiori centri dello sport nautico è Parigi dove la Senna è spesso teatro di regate a remi o di barche automobili od anche traguardo di arrivo di grandi crociere: ciò meraviglierà ciò meraviglierà meno se si pensa che il porto di Parigi, per quanto interno, è di una intensità commerciale di primo ordine molto superiore a quella di grandi centri marittimi del Nord Europa. Nel nord la parte dove avvengono le grandi regate si trova a Le Havre, dove annualmente si tiene la settimana speciale dedicata allo sport nautico e che raccoglie i rappresentanti sia della Germania e dell'Inghilterra, che dell'America. Molto più numerosi sono i centri di riunione del sud della Francia: Marsiglia, Cannes, Nizza, Antibes sono sedi di importanti riunioni le quali poi trovano la maggiore manifestazione nella settimana di Nizza ed in quella di Monaco che, agli effetti del diporto nautico, può considerarsi come francese, per la vicinanza con gli altri porti della Francia e per il numero delle navi lusorie francesi che vi prendono parte.

Lungo le coste della Francia si contano oltre cento società nautiche che hanno notevole vitalità e sono riunite sotto le grandi ali del Yacht de France che ha sede a Parigi. Questo Club comprende la società Union de Yachts Francaise e la società d'encouragement de la navigation de plaisance. Lo Yacht Club de France ha la veste di autorità nazionale per rappresentare verso gli stranieri la marina da diporto francese ed emana da esso il più grande incitamento allo sviluppo della navigazione di piacere. Nelle file sono più di quattrocento soci oltre i soci onorari, fra i quali si contano molti re nati nelle loro manifestazioni nautiche. Il naviglio autorizzato a battere la bandiera del Yacht Club de France comprende novanta piroscafi, trentadue velieri muniti di motori meccanici e 148 velieri fra i quali non mancano numerose grandi golette da crociera e da regata e sono rappresentate le più importanti classi della stazza internazionale. Lo stato accorda a questa associazione dei privilegi speciali che rendono più facile l'esercizio del diporto nautico e cercano di favorirlo in ogni manifestazione. Si tentò ultimamente di dar vita ad una associazione nazionale dello Yachting francese ma prevalse invece il concetto di formazione di una commissione permanente per diramare le contese sorte per motivi di stazza o di regate; e tale commissione ha dato buoni risultati.

YACHT CLUB DE FRANCE
FONDE EN 1867

Accanto allo Yacht Club figurano degnamente il Cercle de la Voile di Parigi, il Club nautico di Nizza e la società delle regate di Havre, la stagione del diporto nautico si apre ogni anno in mediterraneo con affluenza di oltre 50 velieri ed ha un seguito di riunioni brillanti che finiscono poi tutte a Monaco dove sono completate con le corse dei battelli automobili i cui progressi sono dovuti alle grandi esposizioni di Monaco ed alle importanti regate che ogni anno vi si corrono. Poi la stagione prosegue nella Manica dove si corre la grande settimana di Europa a cura specialmente della società delle regate di Havre; è importante in questa riunione la corsa

della Coppa data da Circolo della Vela di Parigi. Trattasi in sostanza di sei mesi circa all'anno in cui il diporto nautico ha continue manifestazioni che attraggono non solo gli appassionati, ma numerosi forestieri e terraioli.

La marina da diporto francese, e specialmente quella che fa teatro delle sue gesta la costa azzurra, è l'unica marina da diporto con la quale ha occasione di misurarsi la modesta forza costituita dal nostro naviglio lusorio.

Due grandi manifestazioni ci riguardano più da vicino: la regata per la coppa di Francia e quella per la coppa d'Italia

La coppa d'Italia venne donata da S. M. il Re d'Italia al R: Yacht Club Italiano nel 1903 e viene corsa ogni anno per 10 anni. I Francesi riuscirono per qualche tempo a trattenerla in Francia ma poi tornò presso di noi.

La Coppa di Francia dà motivo pure a delle interessanti regate che acuiscono la cortese lotta con l'Italia che fu sempre degnamente rappresentata. Le riunioni di Monaco dettero origine all'affermazione vera e propria della motonautica sia da regata che da crociera accanto ai campioni francesi e inglesi, non mancarono i campioni italiani il cui risultato fu ovunque apprezzato per le vittorie ottenute; ma qualche anno noi non figuriamo al posto già avuto nel 1904 e 1905 ed è a ritenere che difficilmente riprenderemo il posto che ci spetta in una industria nascente nella quale avremmo potuto conseguire risultati magnifici.

Malgrado le considerazioni che abbiamo fatto sul diporto nautico in Francia, esso è oggi alquanto in decadenza nel senso del numero e della qualità. La creazione di più numerose società di yachting anziché aumentare ha diminuito l'efficienza del diporto nautico allargando le forze ma al tempo stesso facendo diminuire la possibile intensità delle manifestazioni. La varietà delle coste, e più ancora le distanze che separa le coste del nord e del sud concorre ad impedire la riunione di tutte le forze. Nelle ultime riunioni in certe classi speciali, non fu nemmeno possibile avere un numero di partenti sufficienti a giustificare il numero dei premi da conseguire. Si direbbe quasi che la costituzione organica della marina da diporto ha grandemente sofferto dell'aumento che sono ancora da creare le maggiori società capaci di accentrare. Ma questa constatazione non diminuisce il valore della navigazione da diporto Francese, la molteplicità delle manifestazioni e la popolarità degli elementi che vi prendono parte. In mediterraneo le forze sono alquanto più riunite e le conseguenze sono migliori, per cui, noi italiani abbiamo spesso di fronte, nelle poche manifestazioni nostre, dei concorrenti seri ed allenati cui non si può competere senza avere almeno sufficiente allenamento ed equivalente materiale.

Della importanza dal lato del diporto nautico, la Francia occupa il quarto posto ed appare da questo; che essa ha perduto di fronte all'incremento tedesco che ha sorpassato tutte le altre nazioni. La sua marina da diporto può essere calcolata oltre cinque volte superiore alla nostra.

(continua)

Sotto il nome di Straulino, storia e attualità: sinergie per il futuro della Vela.

Sabato 20 dicembre c.a., nella sala del Consiglio comunale di Minturno (Latina), la Sezione di Scauri-Formia della Lega Navale Italiana, brillantemente presieduta dal dinamico Sergio Ianniello, coadiuvato da Luigi Montanaro, ha organizzato un convegno durante il quale, sotto l'apparente presentazione dell'interessante attività svolta dalla Sezione, si è in realtà verificata una straordinaria novità per lo sport velico italiano: l'incontro della storia di questo nobile sport con le più giovani generazioni di ragazzi impegnati nella vela.
Con un impegno davvero encomiabile la piccola Sezione - in questo caso "piccolo è bello" - ha realizzato un importante programma nel quale, incrociando attività storico-culturali, tecniche artigianali con quelle sportive sono state coinvolte anche le Sezioni della Lega Navale Italiana di Varazze e di Ventotene, Il Comprensorio Scolastico locale, l'Associazione Italiana Classe 29er, l'Associazione LIFE di Napoli e il Circolo Nautico Vela Viva di Formia. Tutte insieme queste istituzioni "hanno deciso di recuperare due barche storiche della classe Star per insegnare ai giovani che si allenano sugli skiff (29er) e a tutti i ragazzi delle scuole, il valore della tradizione e la storia della vela italiana, in onore dell'ammiraglio Agostino Straulino", il più grande timoniere italiano di tutti i tempi ed uno dei più forti del mondo.
Significativo l'intervento d'apertura del sindaco di Minturno, Paolo Graziano, che ha ringraziato i responsabili della locale Sezione dichiarando pubblicamente che il Comune è orgoglioso del loro operato.
La parte storica della serata ha visto inizialmente la proiezione di un'intervista appositamente realizzata con il presidente onorario della FIV Carlo Rolandi, grande timoniere e prodiere di Straulino nell'Olimpiade di Napoli (1960). Paolo Rastrelli, del Centro Studi Tradizioni Nautiche (CSTN), nel centenario della nascita di Straulino (1914-2014) ha tracciato un profilo dell'ammiraglio mettendo in evidenza le sue imprese sportive e il suo impegno di fedele ufficiale di Marina in pace e in guerra. Sono anche intervenuti il campione italiano 2000 della classe Star Luca Simeone (sfiziosissime le interviste a lui dei giovanissimi velisti locali), il Capitano di Fregata Giuseppe Di Monica, direttore della Sezione Velica della Marina Militare di Napoli e il comandante del gruppo velico delle Fiamme Gialle, Enzo Di Capua. A dare un tocco d'internazionalità la presenza del francese Didier Jezequel figlio del mitico progettista navale degli '70/'80.
In ultima analisi la serata di Minturno è stata, in ultima analisi, la prova provata che il passato non muore mai e il futuro nasce ogni giorno.

LIBRI IN VETRINA… raccomandati

ROMANZETTO DI AMORI, DI MARI E DI BATTAGLIE

(Storico diacronico demenziale)
di ***Renato Ferraro***, Franco Di Mauro Editore,
Sorrento (Napoli) dic. 2014, pag. 220, € 18,00

Chi ha la fortuna di conoscere Renato Ferraro, verace e poliedrico napoletano, uomo di profonda cultura, poliglotta e raffinato intrattenitore, si fionderà a leggere tutto d'un fiato questo romanzetto che egli stesso, autoironico come sempre, definisce nel sottotitolo storico, diacronico, demenziale.

"… L'argomento marinaro, lo sfondo storico, il passo lieve e ironico della prosa" ne fanno "un libro scoppiettante di humor, di saggezza, di follia: scoppiettante di trovate, di anacronismi, di attualizzazioni, compaiono nel IX secolo personaggi come Garibaldo, un Duce che ha sempre ragione, un Gabriel che ricorda D'Annunzio, un Quasimodus da non confondere con il 'diversamente abile' personaggio di Hugo, citazioni da Manzoni e Leopardi, un Valerius Maximus che potrebbe essere Manfredus chissà… Moltio divertenti i personaggi di Yusuf-Giuseppe-Bepi e quell'Hotte-loh che non poteva non incontrare una Desdemona" (1)

A chi non ha la fortuna di conoscere Renato Ferraro, si consiglia di leggere questo libro perché non potrà avere occasione migliore per incontrare un uomo davvero piacevole, divertente, un filosofo neoplatonico dei nostri giorni.

Già ammiraglio comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, due lauree, saggista, recensore, traduttore dal tedesco e dall'inglese di libri di storia, di narrativa e di poesia. Inarrestabile nel suo dinamico attivismo culturale, suona anche assiduamente il basso nella prestigiosa Statuario Band di Roma.

Un libro, semplice, leggero ma carico di contenuti, che certamente avrà il successo che merita.

1 - virgolettato da un commento di Giuseppe Conte.

ZISKA Serie Speciale 5.50 costruita nel 1910 dal Cantiere Costaguta per il Duca degli Abruzzi.