



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

ANNO IV - N° 31

NOTIZIARIO ON-LINE

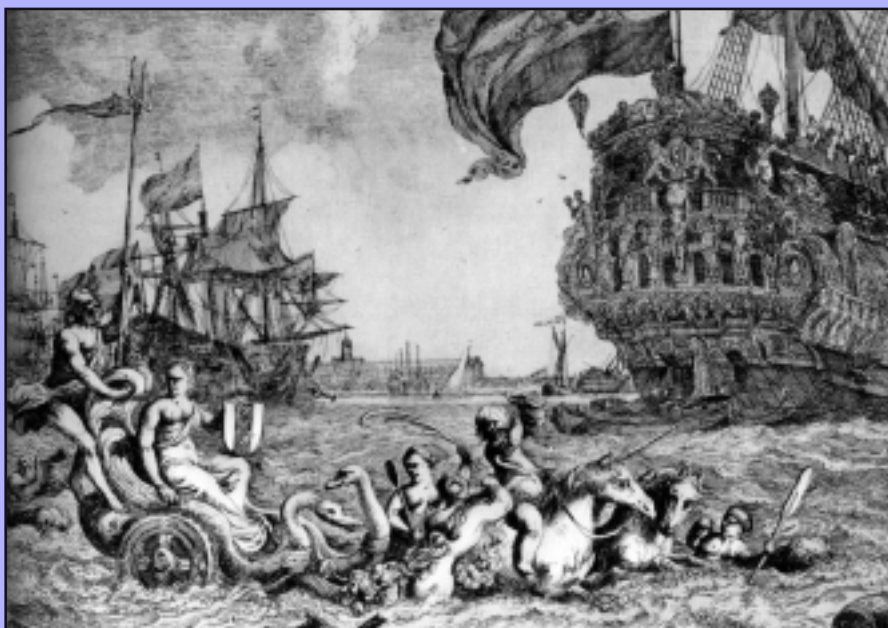
Marzo 2015

SOMMARIO

• Editoriale	pag. 1	• La Marina spagnola	pag. 17
• La Regata Torbay-Dieppe	pag. 2	• Guido "Guy" Giovannelli	pag. 24
• Le Coq Hardi	pag. 6	• Capo Horn	pag. 26
• L'Industria Aeronautica Meridionale	pag. 12		

EDITORIALE

Le novità di questo trentunesimo numero sono il ritorno del comandante Basile che racconta un'altra delle sue indimenticabili regate a bordo del glorioso 'Corsaro II' della Marina Militare; la terza ed ultima puntata sulla storia dell'industria aeronautica napoletana di Francesco Fortunato e Giuseppe Peluso; la storia di trent'anni di vittorie ai vertici del mondo di un team di velisti napoletani uniti insieme su barche che cambiano modello, ma sempre con lo stesso nome. Ci sono poi gl'immancabili appuntamenti con la storia delle Marine Militari di Maurizio Brescia, stavolta la Spagna, e i grandi personaggi della Vela di Franco Belloni. Letture certamente appassionanti per gli amici del Notiziario.



Incisione di Ludolf Backhuysen (1631-1708) ricca di simboli e figure allegoriche, tipiche dell'età barocca.

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

A grande richiesta ritorna sul Notiziario il comandante Giancarlo Basile per raccontarci le sue indimenticabili imprese sul mitico "Corsaro II" della nostra Marina. Nel salutarlo con ammirazione e riconoscenza anche a nome dei tanti lettori che lo hanno reclamato, ricordiamo che il capitolo è riportato dal suo libro "Ricordi di mare e di vela" pubblicato da Editrice Incontri Nautici che ringraziamo per la cortese concessione.



LA REGATA TORBAY-DIEPPE

di **Giancarlo Basile**

La regata Torbay-Dieppe era organizzata dalla Sail Training Association, vecchia conoscenza avendo corso la prima organizzata da quell'associazione, da Torbay a Lisbona, nel 1956 a bordo di *Artica II*, che aveva riportato una brillante vittoria. Vi erano iscritti 36 velieri di 6 nazioni, suddivisi in tre classi: la prima era costituita da due grandi velieri, il *George Fock* della Marina Militare tedesca e il *Sorlandet* della Marina Mercantile norvegese; la seconda, quella a cui era iscritto il *Corsaro II*, comprendeva 7 unità appartenenti alle Marine Militari e Mercantili olandesi e francesi oltre che ad associazioni inglesi e norvegesi; alla terza erano iscritte le altre imbarcazioni minori.

Il percorso non era lo stesso per le tre classi. La prima e la seconda partivano insieme a Torbay, la grande rada vicina a Dartmouth, diretti all'isola francese di Ouessant dove era all'ancora un dragamine che fungeva da boa da lasciare a sinistra, e raggiungere quindi la linea del traguardo al largo di Dieppe navigando nella Manica. La lunghezza del percorso era di 400 miglia. La terza classe partiva mezz'ora dopo le altre due e dirigeva anch'essa per l'isola di Ouessant, ma dopo aver girato la boa costituita dal dragamine, doveva raggiungere Hook of Holland, percorrendo un totale di 600 miglia.

La partenza della prima e seconda classe, fissata per le ore 12 dell'11 agosto, venne rimandata più volte per condizioni meteorologiche avverse, e venne infine data alle 15 dal duca di Edimburgo in persona, imbarcato sullo yacht reale *Britannia*, che costituiva il limite sopravvento della linea di partenza. Il vento era da Ovest forza 7. Il *Corsaro II* era nel frattempo rimasto alla fonda con l'equipaggio pronto ma a ridosso e con due mani di terzaruoli già presi alla randa che venne alzata all'ultimo momento assieme alla trinchetta e al fiocco 3.

A breve distanza era alla fonda l'*Amerigo Vespucci*, che avrebbe partecipato simbolicamente alla sola partenza, dirigendo poi per Amburgo, scalo successivo della sua crociera per gli allievi dell'Accademia Navale. L'incontro col *Vespucci* era stato per noi, dopo sette

mesi di lontananza dall'Italia, particolarmente significativo. Gli eravamo andati incontro al suo arrivo e, saliti a bordo, eravamo stati accolti con grande ospitalità, sentendoci già a casa.

Salpammo un'ora prima della partenza e, col vento sempre burrascoso, tirammo due bordi e ci avvicinammo alla linea di partenza, poco prima della quale vedemmo apparire nella foschia il *Vespucci* che si avvicinava lentamente con le sole gabbie bordate, e sottovento a lui, il *George Fock*, l'altro grande veliero. Una visione quasi irrealistica, così doveva apparire anche al duca di Edimburgo che osservava lo spettacolo fantastico in piedi sulla poppa del *Britannia* col binocolo agli occhi. Quattro secondi dopo il colpo di cannone del via il *Vespucci*, ora in piena velocità avendo nel frattempo bordato i trevi e i velacci, tagliava la linea per primo con andatura al traverso, una partenza stupenda.

Col *Corsaro II* eravamo subito sopravvento al *Vespucci*, tagliammo la linea di partenza immediatamente dopo. Ancora più sopravvento avevamo la goletta della Marina Militare Francese *Etoile*, bellissima con le sue rande auriche non terzaruolate: era la barca più al vento, passò a pochi metri dal *Britannia*, investita dal fumo del cannone che aveva appena dato la partenza. Noi ci mettemmo di bolina e, orzando più di lei, le passammo di prua da sottovento.

Le condizioni del vento e del mare erano favorevoli al *Corsaro II*. Dopo pochi minuti eravamo già in testa, seguiti sottovento dall'*Etoile* e dall'*Alcion*, un ketch inglese al comando del noto Captain Stewart. Ancora più sottovento avevamo il grande *George Fock*, che stringeva una ventina di gradi meno di noi con le sue vele quadre, ma guadagnava sul rilevamento abbastanza rapidamente, dandoci da pensare.

Al tramonto il vento cominciava a calare d'intensità e a mezzanotte eravamo in calma piatta, una situazione preoccupante nel Canale della Manica, uno dei tratti di mare più trafficati del mondo. Cominciò poco dopo una snervante serie di cambi di vele, di virate e di strambate per cercare di utilizzare le bavette di vento

che arrivavano da tutte le direzioni: contammo una trentina di manovre eseguite di notte. All'alba del secondo giorno il vento riprese leggero da Nord Ovest, e il *Corsaro II* procedette lentamente in rotta, su un'andatura al traverso-lasco, sotto spinnaker leggero completamente strallato, bolero, randa, vela di strallo grande e mezzana, la massima invelatura possibile.

Il pomeriggio il vento saltò di circa 180 gradi, provenendo da Est-Sud Est, e rinforzò fino a forza 4: strambammo rapidamente e, sotto la stessa invelatu-

gamine ci urlarono qualcosa che non comprendemmo: i soliti ottimisti erano sicuri che ci informavano di essere i primi ad averci visto transitare!

Sulla nuova rotta avevamo il vento dritto in prua, occorreva bordeggiare. Prendemmo le mure a sinistra andando verso la costa francese dove il mare era presumibilmente più calmo, ma eravamo in dubbio se sarebbe convenuto poi bordeggiare sotto costa, perché la corrente contraria lì avrebbe dovuto essere più forte. Il dubbio venne presto risolto: appena buio,

sotto una raffica un po' più forte sentimmo un crak in alto e, illuminando con una potente torcia sempre disponibile in pozzetto durante la notte, ci accorgemmo che inspiegabilmente si era rotta la crocetta alta di sopravvento, che ora penzolava dalla sartia alta venuta pericolosamente in bando.

Virammo all'istante prendendo le mure a dritta e salvando così l'albero per la seconda volta. Navigammo tutta la notte su quelle mure, non avevamo scelta, addentrandoci nel Canale della Manica. La crocetta rotta era scesa lungo la sartia alta fermandosi al di sopra della crocetta bassa e, oscillando per il beccheggio della barca, andava a toccare la randa con l'estremità rotta, rischiando di danneggiarla. La randa in effetti si aprì: si era semplicemente scucita tra due ferzi bassi per una lunghezza di una trentina di centimetri, probabilmente per lo strofinio della crocetta sulle cuciture.

Occorreva provvedere al più presto, altrimenti la scucitura rischiava di allargarsi per tutta la lunghezza del ferzo. Per fortuna la scucitura era subito al di sotto della prima mano di terzaroli, che prendemmo senza indugio,

e il nostromo, munito di guardapalma, ago e filo, si mise subito all'opera per ricucirla, con qualcuno che gli faceva luce mentre la barca procedeva di bolina beccheggiando. Dopo meno di un'ora di lavoro potemmo mollare la mano di terzaroli e rialzare la randa a



Corsaro II

ra, la velocità finalmente salì a 6 nodi. Alle 21 avvistammo di prua la luce di fonda del dragamine che rappresentava la boa da girare al largo dell'isola di Ouessant e, venti minuti più tardi lo raggiungemmo ed eseguimmo il giro di boa, invertendo la rotta. Dal dra-

segno.

Intanto ci predisponiamo per la sostituzione della crocetta rotta con quella di rispetto che era a bordo. Un lavoro che non poteva essere effettuato prima dell'alba. Vi praticammo dei fori all'estremità interna per poterla collegare allo spezzone rimasto attaccato all'albero mediante una robusta legatura e, per evitare che l'altra estremità dotata di incavo per ospitare la sartia potesse liberarsi dalla stessa quando si trovava sottovento ed era perciò un po' in bando, la munimmo di una cima sufficientemente lunga. Si doveva inserire la sartia nell'incavo, passarci intorno la cima e darle volta a una galloccia che fissammo alla crocetta stessa nei pressi dell'estremità interna, da fissare all'albero.

Bisognava infatti cercare di immedesimarsi nel volontario che, munito di bansigo, sarebbe stato alzato sul lato di sottovento tenendosi costantemente a contatto con l'albero, impresa non facile con la sua inclinazione e i suoi violenti movimenti dovuti al beccheggio, amplificati dall'altezza. Mi offrii io che avevo studiato attentamente come fare e, alle prime luci, venni alzato con una delle due drizze dello spinnaker fino all'altezza della crocetta alta, tenendomi avvinghiato all'albero con le mani e con i piedi.

Appena giunto all'altezza giusta feci segno di dar volta alla drizza e mi legai all'albero con più passate di una sagola che avevo portato con me, facendola passare tra la vela e l'albero fra due cursori dell'inferitura, che per fortuna a quei tempi non era ancora in canaletta, ma su rotaia. Con la seconda drizza dello spinnaker mi mandarono su la crocetta di rispetto, munita delle due cime alle estremità. Naturalmente, per poterla guidare durante la salita senza farla andare a oscillare pericolosamente sottovento all'albero inclinato di una trentina di gradi, impedendomi così di afferrarla, la crocetta venne issata essendo trattenuta da un'altra cima ben tesa verso il basso, che venne filata dalla coperta man mano che si recuperava la drizza.

Funzionò tutto come previsto, ma occorre tempo e, appollaiato lassù avvinghiato all'albero che mi scuoteva allegramente avanti e indietro, ogni minuto sembrava lunghissimo. Il primo problema da risolvere, appena riuscii ad afferrare la crocetta e a liberarla dalla cima che la teneva verso il basso, fu di inserire la sartia in bando nell'incavo dell'estremità esterna della crocetta, cosa tutt'altro che facile con la sartia che si muoveva da ogni parte e potendo usare solo una mano dovendo restare avvinghiato all'albero con l'altra. Dopo vari tentativi ci riuscii e spinsi subito all'esterno la crocetta, appoggiando all'albero l'estremità interna, al di sopra del moncone della crocetta rotta.

Provvidi poi a fare la stretta legatura dell'estremità della crocetta al moncone, con la cima prevista. Non restò che passare la seconda cima, quella fissata all'estremità esterna della crocetta, intorno alla sartia, per poi tesarla meglio possibile dandole volta alla galloccia fissata alla crocetta stessa, in modo da essere

sicuri che la sartia non sarebbe fuoriuscita dall'incavo. Non riuscii a prenderla, il vento la teneva ben rivolta verso poppa, occorreva un mezzo marinaio. Cercai di farlo capire urlando a quelli che erano in coperta, ma sentii che non potevo più continuare, lo sforzo sostenuto per un'ora piena mi stava sopraffacendo, mi venne un conato di vomito. Feci segno in basso di chiamarmi in coperta e quando vi misi piede era già pronto a salire sull'albero il nostromo, Italo Pinna, al quale consigliai di portare su un mezzo marinaio per afferrare la cima che penzolava dall'estremità della crocetta. Gli bastarono 5 minuti e il lavoro venne completato. Eravamo finalmente pronti a virare per prendere le mure a dritta per un lungo bordo. Ma i problemi non erano finiti. Il vento durante la notte successiva, la terza notte di regata, rinforzò fino a forza 6 e girò a Levante, esattamente la rotta che dovevamo tenere per arrivare a Dieppe. Dovevamo ancora bordeggiare col vento in aumento e il mare formato.

Una mano di terzaruoli non bastava, la barca era troppo inclinata: prendemmo la seconda mano e sostituimmo i fiocchi con la trinchettina e lo yankee tre. Con questa invelatura potevamo tener duro anche se il vento raggiungeva la forza di burrasca. Intanto entrambi i verricelli di forza erano andati in avaria. In virata dovevamo escogitare vari sistemi per portare alla giusta tensione le scotte dei fiocchi. All'equipaggio che era in difficoltà ricordai che sul Vespucci esiste un solo argano, quello per salpare l'ancora, le scotte si cazzano a mano: bastava unire le forze alando tutti insieme e passare la bozza prima di dare volta.

Alle ore 8 del quarto giorno, mentre eravamo sui bordi con il solito vento forza 6, venne giù il fiocco yankee. Si era rotto il moschettone di collegamento con la drizza. Lo sostituimmo con un grillo robusto e alzammo di nuovo la vela. Alle 10 scoprimmo che l'alternatore del motore principale, che utilizzavamo per caricare le batterie visto che il generatore era in avaria dalla partenza, non caricava più. Alle 13 il vento calò e girò a Sud: possiamo dirigere in rotta per Dieppe, con andatura al traverso. Alle 17 il vento rinforzò ancora a forza 6 e moto a Sud Est, eravamo di nuovo di bolina con due mani di terzaroli alla randa e mare formato.

Alle 18 girò ancora a Sud Ovest e calò a forza 1. Eravamo al lasco, ma con pochissimo vento e mare molto mosso, una situazione poco invidiabile. Alle 20 il vento calò del tutto, rollavamo allegramente con le vele che sbattevano, nel mare che era rimasto molto mosso. Ormai non ci stupiva più nulla, ci adattavamo immediatamente alla situazione che cambiava di continuo. Così al buio, nella calma di vento ma con la barca che rollava e le vele che sbattevano, ci mettemmo all'opera alla luce delle torce per riparare i due verricelli e l'alternatore. E ci riuscimmo.

Alle 23 eravamo di nuovo in navigazione al lasco a 8 nodi, con la prora sul traguardo, che tagliammo alle ore 5,56 del quinto giorno. Sulla prua del dragamine

olandese Onverdroten un uomo fischiò. Un altro uscì a precipizio dalla plancia coperta e puntò un dito verso il cielo, possibile che eravamo i primi ad arrivare? Sì, avemmo la conferma entrando in porto. 5 ore e 20 minuti dopo arrivò il secondo, il George Fock che, con tutto il vento contrario trovato, non aveva potuto far valere le sue doti velocistiche al lasco. L'ultima barca tagliò il traguardo 22 ore e 38 minuti dopo di noi.

Il gran vincitore della regata era dunque il *Corsaro II*. Le nostre fatiche erano state premiate, eravamo molto fieri, alla premiazione, di aver conquistato tre primi premi:

- Il premio per il primo in assoluto arrivato in tempo reale, una grande coppa d'argento offerta da Sua Maestà la Regina d'Olanda in persona al Comandante Macchiavelli, così pesante che per poco non gli scappò dalle mani.
- Il premio per il primo arrivato in tempo reale della seconda classe, altra coppa d'argento offerta dal Ministro della Difesa Olandese.
- Il premio per il primo arrivato in tempo compensato della seconda classe, un grande medaglione d'argento offerto dal principe Bernardo d'Olanda.

Durante la permanenza a Dieppe ci rendemmo conto della popolarità che aveva suscitato il *Corsaro II* con il successo ottenuto nella regata: la banchina era sempre gremita di gente che veniva ad ammiraci, a chiederci i particolari di come si era svolta la navigazione, dell'organizzazione di bordo, etc. Molto interesse venne destato dalla crocetta che avevamo sostituito durante la regata, volevano sapere come avevamo fatto col vento e mare contrari, quanto tempo avevamo impiegato per compiere il lavoro, il rischio di disalberare che avevamo corso e molto altro. Potemmo così rilevare quanto fosse diffusa la cultura ma-

rinara di quella gente: se si può fare un paragone, infatti, lo era quanto la nostra cultura calcistica.

Da Dieppe a Wilelhmshaven

Dopo una sosta di qualche giorno, mollammo gli ormeggi per l'ultima volta e, il 23 agosto, dopo 5 giorni di tranquilla navigazione, giungemmo a Wilelhmshaven, il porto dell'allora Germania Ovest prossimo al confine con la Germania Est, dove la Marina Militare tedesca aveva offerto al *Corsaro II* una adeguata sistemazione per l'inverno. L'ordine ricevuto da Maristat era di disarmare completamente la piccola nave scuola, riponendo tutte le attrezzature, a cominciare dall'albero di maestra, in un capannone reso disponibile per noi dalla base militare.

Memore della faticaccia che avevamo fatto a San Diego per riarmare lo yacht otto mesi prima, senza la minima indicazione delle tante attrezzature da riportare al proprio posto, mi misi nei panni dell'equipaggio che sarebbe arrivato in primavera e applicai un cartellino ad ogni pezzo, con la corrispondente indicazione di cos'era e di come andava rimontato. Un accorgimento che venne molto apprezzato dal nuovo Ufficiale in seconda, il mio compagno di corso Giovanni Iannucci.

Il *Corsaro II* venne ormeggiato in una darsena molto ben protetta e dotata di un sistema di agitazione dell'acqua intorno alla barca per evitare il gelo della stessa durante i mesi invernali, con possibili danni allo scafo.

La nostra crociera era così completata: dopo otto mesi dall'imbarco a San Diego, densi di avventure per mare e per terra, rimpatriammo in treno, portando con noi un grosso bagaglio di nuove esperienze che ci avevano indiscutibilmente arricchito professionalmente e nel carattere.

L'equipaggio del *Corsaro II* nella crociera del 1962

Capitano di fregata <i>Aldo Macchiavelli</i>	Comandante
Tenente di vascello <i>Giancarlo Basile</i>	Ufficiale in seconda
Tenente medico <i>Luigi Vatalaro</i>	Medico di bordo
Capitano medico <i>Sergio Fontanesi*</i>	Medico di bordo
Tenente commissario <i>Ugo D'Andria</i>	Commissario di bordo
Guardiamarina <i>Riccardo Gorla</i>	Pubbliche relazioni
Guardiamarina <i>Enzo Colitti</i>	Servizio marinaresco
Guardiamarina <i>Benito Maggio</i>	Ufficiale di rotta
Guardiamarina <i>Giorgio de Strabei</i>	Servizio elettrico
Guardiamarina <i>Paolo Giliberti</i>	Servizio telecomunicazioni
Guardiamarina <i>Enrico Salvatori</i>	GuServizio dettaglio e rifornimento viveri
Guardiamarina <i>Franco Barbalonga</i>	Servizio scafo
Sottotenente Genio Navale <i>Marino Vidulich</i>	Servizio scafo e impianti di bordo
Sottocapo nocchiere <i>Italo Pinna</i>	Nostromo
Sottocapo r.t. <i>Cosimo Lippolis</i>	Radiotelegrafista e cuoco
Sottocapo nocchiere <i>Domenico Solari</i>	Marinaio di coperta

* Il Capitano medico *Sergio Fontanesi* sostituì il Tenente medico *Luigi Vatalaro* che dovette rimpatriare sbarcando a Curacao.

È proprio vero, "la fortuna aiuta gli audaci" sempre e in ogni caso anche se si tratta di un gallo! La vicenda che segue succede a Napoli e smentisce totalmente una diffusa espressione ironica, tipicamente napoletana, in cui il gallo posto sopra un cumulo di rifiuti viene utilizzato per indicare qualcuno che crede di essere chi sa chi e invece non è nessuno.

È bastato un simpatico francesismo, un bel logo, un gruppo affiatato di amici cresciuti insieme nella vita e nello stesso club e con la stessa passione, per assicurare, nel difficile mondo dell'agonismo velico, quaranta anni di successi a tutti i livelli a un ardito gallo napoletano salito a bordo di una barca.



LE COQ HARDÌ

di **Roberto Perrone Capano**

Fra i meriti degli armatori Gianpaolo e Maurizio Pavesi, quello di continuare a regatare con costanza, senza pause da oltre 40 anni, e sempre con successo agonistico e marinaro. Soprattutto, in equipaggio prevalentemente dello stesso circolo velico, proseguendo una tradizione assolta -almeno al Circolo Italia di Napoli, negli anni '70 ed '80- dal *Magia II*, Swan 43 dell'armatore Paolo Signorini. Ed oggi proseguita dai vari scafi di *Le Coq hardi* susseguitisi dal 1983 ad oggi, da un primo J24 all'attuale classe monotipo X41 del noto cantiere danese.

L'inizio fu solo per svago, in una famiglia dove papà Giorgio, detto "il Capitano" per meriti filosofici ed anagrafici prima che agonistici, acquistò prima il Brigand 7,50 *Florella* dalla famiglia del prof. Castellino, che a sua volta abbandonava le barche di serie per passare al *Minaldo* di Mino Simeone prima - "*Regginè*", quando ancora c'era l'abitudine di dare nomi napoletani prima che yankee alle barche di famiglia - e poi al *Tuscany G* di Vasco Donnini e Patrizio Bertelli, oggi Mr. Prada.

Poi un "rotolante" Comet 7,70 per regata crociera, curve molto rotonde dello studio Finot per la Comar, il cd comettino; ed a seguire due magnifici Balanzone del cantiere Intercarene di Fiumicino. Il primo, *Siddharta*, armato in testa d'albero. Ed il secondo, *Chiaro di luna*, armato a 7/8 con poppa allungata, entrambi disegni di Sciomachen. *Chiaro di luna* aveva elegantissime murate zebbrate, ad allungarne lo scafo. Design frutto della matita e del foglio trasparente di Maurizio, che da bravo studente del Mercalli di Napoli, liceo scientifico,



sapeva anche cimentarsi al tavolo da disegno.

I due Balanzone quale palestra agonistica dell'altura per Maurizio e Gianpaolo; presto unitisi a Raimondo Cappa, allora in piena carriera bancaria, ed allievo di Giorgio in ufficio. Tanta passione e buon sale in zucca, utile ora al bordeggiare, ora alla messa a punto. *Chiaro di luna* faceva spesso strage nel golfo contro scafi "one design", lottando ad armi pari con il più tirato *Corto Maltese* della famiglia Angelillo, con il *Quarto* di Augusto Masciocchi; ed uno scafo gemello armato da Marino Corona con alla barra Nino Cosentino. Portò a casa un argento agli italiani V classe IOR di Cervia, nel 1981.

Ma se l'agonismo richiede dinamite nelle vene, il detonatore adatto venne fuori nel 1983, durante le vacanze estive Cilentane, dove a San Marco di Castellabate s'incrociavano le strade degli armatori con quella di Francesco de Angelis, pupillo del posto, oltre che compagno di classe di Gianpaolo e di sezione B sempre al liceo Umberto di Napoli con Roberto Perrone Capano, compagno di Circolo da quasi un decennio di Francesco, che nell'estate 1980, porta a casa un titolo europeo juniores Finn, classe olimpica, da Barcellona.

Si aggiunge a bordo, nell'autunno 1983, Roberto Perrone Capano che lascia il timone di "Imp" del dott. Mario Perlingieri per unire le forze, e far da collante con Francesco, con cui condivideva la scuola vela del Circolo Italia, sui FJ e poi nei 420. Prima che 470 e Finn ne dividessero le strade, con ben diversi risultati.

Francesco aveva anche ricevuto il battesimo del mare



foto 1 e 2 - Genova, 1985. J24 (1-98) le Coq hardi.



sul FJ *Tonnerre* insieme a Roberto nell'inverno 1973, e ben ricorda i bordeggi condivisi nel corso dell'ultima prova dell'italiano 420 di Torre del Greco 1976, che non fecero che accrescere il reciproco rispetto "velico". Lungo lavoro diplomatico per convincere Francesco, titubante nel prendere il timone di una barca che nel 1983 regatava ancora per il Circolo Canottieri Napoli, dove Giorgio Pavesi era socio. E soprattutto per convincerlo ad abbandonare le lusinghe di Peppe Leonetti, che aveva messo gli occhi sul giovane Francesco, con disponibilità ad investire in mezzi, per vincere un titolo.

Alla fine, un po' per la furia agonistica di Peppe, spesso un filo oltre le righe; un po' per l'amicizia e la stima nel gruppo, Francesco mollo gli ormeggi aggiungendo il suo cinico e tecnico detonatore al fuoco dei 4 amici, appunto Gianpaolo, Maurizio, Raimondo e Roberto. Così avviando un lungo corso che dal 1984 al 1987 porto tutti insieme a vincere tre titoli italiani in 4 anni (con la defezione del 1986), l'Europeo 1984 ed il mondiale 1987 di Capri.

La barca era un J24 comprato da Giorgio dopo la vendita del secondo Balanzone, per non disperdere la volontà e la tecnica acquisita dai figli sotto il suo primo impulso. Ma era giunto il tempo di fare da soli, e nel 1983, Maurizio 26 enne e Gianpaolo 21enne, fra i musì di Giorgio e Paola "sbarcati" dalla loro barca, inizia un bellissimo corso agonistico che ancora oggi, a distanza di oltre 30 anni tiene ben alto sia il livello agonistico che le motivazioni.

Il nome *le Coq hardi* nasce da un viaggio a Parigi nel Natale 1980, dove il trio in versione turistica era composto da Gianpaolo Pavesi, Gianluca Lamaro, e Roberto Perrone Capano. Uniti da un'adolescenza trascorsa nello stesso parco a Napoli, carriera velica, e dalle rispettive amicizie triestine.

Alfredo, la nostra guida amichevole residente a Parigi, porta il gruppo a Versailles, e ci si ferma in un tempio

del buon bere. il pub del gallo baldanzoso, contraddistinto da un inimitabile logo, e che in francese aveva appunto come nome "*le Coq hardi*". Tanto bel nome, logo, buon bere, musica, compagnia, lasciarono il loro segno nella memoria: sarebbe carino chiamare così una barca, si dissero i tre!

Ed a distanza di 4 anni, ecco l'occasione di un J24 da battezzare. Il logo lo disegna Stefano Mango, amico di sempre. Futuro timoniere di *le Coq hardi* Beneteau 36,7 e drizzista sull'X41, architetto, figlio d'arte, nonché artista del gruppo. Stefano fonde il logo del pub, con quello di una casa editrice, e disegna a mano un gallo baldanzoso su ambo le murate, pitturandolo di rosso fuoco. Le appendici, bulbo in primis, sono invece cura esclusiva di Francesco. Gianpaolo parla con le scotte, Maurizio cura la regia, Roberto le 4 sartie; e Raimondo - anche a causa della rabbia scaturente dalle turbolenze affettive di quel periodo - è ispiratissimo

alla tattica. Sarà presto imbattibile, e per almeno 4 o 5 anni nel golfo di Napoli, sia sulle boe che in altura.

Ci si allena al campionato invernale, dove la prima prova con onda e vento da SW lascia subito capire quanto buona sia l'intesa dei 5 rampolli, e la voglia di far bene. Si plana come dannati, si pompa a più non posso, e si salta sulla prua per accelerare la discesa dalla cresta dell'onda. Insomma si vince e ci si convince tacitamente che si può far molto bene.

Francesco raddoppia presto il suo detonatore, grazie ai race clinics donati da Paolo Signorini, proprio quello del Magia II. Rubrica inserita nella rivista Yacht Racing, cui Paolo l'ha abbonato, non sapendo più rispondere a domande troppo complesse per un marinaio tecnico e bravo, ma pur sempre specialista dell'altura prima che delle classi monotipo. Si fanno in fretta passi da gigante, aiutati dal detonatore che ha testa da ingegnere, e caparbietà a dir poco invidiabile. 8 in matematica a scuola, ma il suo diario scolastico è un tripudio di profili di vele, timoni e derive, prima che delle battute o fantasie adolescenziali. L'ultima regata dell'invernale 1983/84 si salta per impegni di studio, così regalando il titolo al secondo in classifica, sotto lo sguardo incredulo di Alberto Lezzi. Puntiamo un filo più in alto, fu la risposta sincera, senza alcuna presunzione. S'inizia con la settimana di Genova 1984, vinta

caricarlo, provocandolo un filo, quanto basta ad innescare detonatore e miccia per far poi esplodere tutto al momento giusto, cioè quello del colpo di cannone.

I meccanismi sono ora rodati, si prosegue forti di una tecnica nelle regolazioni superiore, quella di Francesco, e della forza coesa e coriacea del gruppo. Se c'è da salire a mano in testa d'albero, perché scappa una drizza e casca lo spi, si sale al volo ripassando in allenamento tutti gli avversari, e prima dell'ammainata. Se non quando Maurizio, per errore, pulisce l'albero con la miscela anziché con la benzina, lasciando incredulo Roberto circa gli effetti collaterali degli antidolorifici contro il mal di testa, che giunge sopra il suo collo puntuale al cambiare della pressione atmosferica.

Si arriva così all'italiano 1984 di Napoli, selezione per l'Europeo, che fu un vero corpo a corpo con "Pall'e cannone" di Peppe Leonetti, timoniere Alberto Signorini detto "o' pimmicio", in napoletano la pulce, ben prima che questo fosse il soprannome di Leo Messi, campione della pedata nel terzo millennio. Con Nino Cosentino alla tattica, Bobo Capolino alle scotte, ed ogni tanto Roberto Mottola di Amato, campione del mondo Tempest 1975 ed oggi Presidente del Circolo

Italia di Napoli in pozzetto. Roberto, quale parente dell'armatore, era obbligato a fare, di tanto in tanto, atto di presenza agonistica. L'irascibile era stato infatti già sostituito da Peppe con una seconda barca nuova, senza lesinare sforzi: "Pall' e' cannone". Pur di vincere il benedetto titolo in casa.

Segui a ruota L'Europeo 1984, vinto all'ultima prova ed in modo astuto e forse anche rocambolesco, da le Coq hardi su Pall'e'cannone di Leonetti/Signorini. L'ultima prova merita un capitolo a parte, e chi avrà voglia di leggere, potrà trovarne il racconto in altre pagine, o nella memoria di chi si contendeva quel titolo senza esclusione di colpi.

Che dire? Che dopo quell'Europeo, l'equipaggio continuò ad allenarsi insieme. Partecipazione-test al mondiale del novembre 1985 in Giappone, dopo l'oro italiano 1985 vinto ad Alassio contro i forti padroni di casa, Agostino Sommariva in primis.

Poi ancora una partecipazione

all'europeo 1986 di Poole, nella Manica, con Aurelio al timone perché assenti Francesco e Roberto per motivi di lavoro. Sempre pronti, con il coltello nella cintura e la..... dura, un po' come cantava Lucio Dalla. Con il fermo proposito di affrontare - e possibilmente da protagonisti - la stagione 1987, che vedeva il mondiale



foto 3 - Capri, 1987. J24 (I-211) le Coq hardi. (foto Venanzangeli)

soggiornando nella mitica Manuelina di Recco. C'è Walter Marino al posto di Raimondo, e ad un figlio di cotanto padre, era vietato il cibo di bassa qualità; e poi c'era il mare fuori la finestra. A Genova si mette a punto la psicologia del gruppo, con Roberto che impara a conoscere gli automatismi mentali di Francesco ed a



foto 4 - Il Beneteau 25 le Coq hardi.

riparo dell'ombrello. E tutti i nordici senza nemmeno il cappello, ma spesso indietro fra le boe.

Gli anni passano, ed i muscoli non crescono di pari passo, forse solo le pance ne seguono il trend ascendente: si passa al Beneteau 36,7 piedi, sempre le Coq hardi, anno 2000, quarta barca della magica serie. Anche lui mette nell'albo d'oro campionati invernali e regate a destra ed a manca, fino all'inverno 2009. Timoniere ora Maurizio, ora Stefano, ora Andrea o Raimondo. Raimondo, che a Gaeta s'innamora di Red Lion, il primo One Ton planante di Bruce Farr, storia della vela, stringendolo un po' troppo forte in partenza al suo petto, fra il motivato panico della famiglia D'Arcangelo, gli appassionati armatori salernitani.

Il 2008 segna il cambiamento della vita personale di famiglia degli armatori, ferita da un evento che colpisce

a Capri, cioè in casa: un'occasione più unica che rara.

Allenamenti intensi per provare le barche nuove del cantiere italiano di Paolo Boido, risultate decisamente più veloci. E via di corsa per avere in noleggio la nuova barca tirata al massimo, così come quelle di Cian, Brady, Brun, etc. Dopo la fallita regata diplomatica con Giorgio e Paola, gli armatori, per provare a fargliela acquistare. Ricordo bene il disgusto di Francesco quando seppe che, post mondiale caprese, Giorgio e Paola desideravano riavere la loro barca per un uso al 100% balneare, dopo il lungo e glorioso prestito dello scafo I 84, pur se pre-pensionato dal più agile I-211. Ma dopo il mondiale 1987, vinto con una prova di anticipo, Francesco prese la strada del professionismo, e l'equipaggio tutto anche; ma in ufficio fra le onde di carta e inchiostro, anziché in mare, fra quelle salate.

Torna a galla lo spirito agonistico di le Coq Hardi nel 1996, sulla neo nata classe monotipo Beneteau 25, dove le Coq hardi Europcar vede Maurizio alla tattica, Gianpaolo alle scotte, Raimondo al timone, ed a prua a turno un pò tutti i ragazzi del Circolo: Stefano Moretti, Riccardo Giordano, Gianluca e Peppe Montella, Andrea Pisaturo, che a turno portano a casa ben tre italiani, e tre europei nel 1998,1999, e 2000 nelle acque di St.Tropez, Nieuwpoort, e Travemunde. Dove i briefing erano spesso alle 7 (a.m.) sotto il diluvio, con i soli napoletani al



foto 5 - Punta Ala 2011. X41 le Coq hardi



foto 6 - Scarlino, 2009. X41 le Coq hardi

pensione d'anzianità.

Roberto in pozzetto anziché sulla prua, alle spalle di Gianpaolo, un principe delle scotte. Il timone passa ad Aurelio Dalla Vecchia, dilettante ammesso dal regolamento di classe al ruolo. Le amicizie i valori ed i legami della vita restano forti e saldi, e si riprende la navigazione con l'aiuto delle leggi del mare.

Alessandro, studente allora 19enne nel campo dei diritti umani, presso la facoltà di legge dell'università Federico II di Napoli. Pochi giorni dopo che il suo

Le Coq hardi non si ferma, Non smette di vincere in mediterraneo, raccogliendo una Roma per tutti ed un campionato italiano altura nel 2011. Poi ancora un argento all'Europeo 2012 di Scarlino ed un campionato del Mediterraneo, ed un'altra seconda piazza al mondiale 2013 di Napoli. Nel mezzo, il gallo è al via di molte grandi classiche dell'altura: Middle Sea Race, regata dei Tre Golfi, la "151 miglia" dell'alto Tirreno. Manca solo la regata della Giraglia, ma è questione di tempo. A luglio 2014, un'impegnativa trasferta con equipaggio sociale nello splendore dell'Hanko fjord, dove il Circolo della casa reale norvegese organizzava il mondiale



foto 7 - Roma per tutti, 2011. X41 le Coq hardi

equipaggio preferito al completo, esclusi i soli Francesco, Raimondo e Stefano, ma rafforzato dalla presenza di "Picchio" Milone alla ruota accanto ad Aurelio, vinceva su Marachella dell'armatore Gimmelli la regata dei Tre Golfi. Barca prestata, come da tradizione degli armatori gentiluomini dei circoli velici napoletani.

Per riprendere forza con gli aspetti positivi della vita, si torna in barca, tutti insieme, nella classe X41. I fratelli Pavesi sono diventati dirigenti d'azienda, le pance sono messe sotto controllo, e di nuovo tutti insieme: la classe è sempre e solo monotipo, ma adatta alla regata sulle boe, all'altura e perfino alla crociera. Francesco torna a bordo, tollerando -solo a tratti- il manipolo di dilettanti, ai quali tuttavia non può raccontare bugie perché troppo esperti, anche se velisticamente in



foto 8 - Regata "tre Golfi", 2013. X41 le Coq hardi (foto Taccola)

classe X41, con il podio sfumato solo nell'ultimo giorno.

Ad maiora *le Coq hardi*, che Eolo e Nettuno ti accompagnino sempre sulle tue rotte.



*Mondiale J24, 1985
Premiazione.*

*(da sin.)
Raimondo Cappa,
Roberto Perrone Capano,
Francesco de Angelis,
Gianpaolo e Maurizio Pavesi.*

*Capri 1985
Mondiale J24*

*(da sin.)
Roberto Perrone
Capano,
Gianpaolo Pavesi,
Francesco de Angelis,
Raimondo Cappa,
Maurizio Pavesi.*



Equipaggio X41:

*(da sin.)
Gianpaolo Pavesi,
Roberto Spata,
Roberto Perrone Capano,
Davide Innocenti,
Stefano Mango,
Riccardo Giordano,
Aurelio Dalla Vecchia.*

*(in basso)
Maurizio Pavesi,
Corrado Sorrignoli,
Vittorio Papa.*



Terza ed ultima puntata della straordinaria ricerca storica condotta dal duo Fortunato-Peluso. Spinti dalla loro grande passione sono riusciti ad accendere i riflettori su una parte poco nota delle iniziative imprenditoriali nel napoletano nel secolo scorso. Affidare per la pubblicazione il risultato della loro inedita ricerca al Notiziario CSTN è stato un piacere per noi e per i lettori, ma ha anche voluto dire metterlo in vetrina. Infatti, siamo stati chiamati dal direttore dell'elegante rivista nazionale 'Arte Navale' per poterlo pubblicare in uno dei prossimi numeri.



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

(terza e ultima parte)

di **Francesco Fortunato e Giuseppe Peluso**

I fratelli Ettore e Umberto Ricci sono non solo i capo-progettisti della I.A.M. ma anche la sua bandiera. Nei mesi subito dopo la fine della Grande Guerra mettono in campo il più grande progetto che hanno concepito nel corso del conflitto e che non ha nulla di bellico. Agli occhi nostri, per molti versi disincantati, si tratta di un'impresa che è poco definire ambiziosa. Una visione basata su enormi multiplani, navi aeree in grado di trasportare passeggeri e merci sorvolando gli oceani, sfruttando lo sviluppo tecnologico innescato dal conflitto per un'esplosiva espansione del trasporto civile che abbia il suo cuore in Italia.

Irrealistico il progetto dei Ricci? Forse sì, solo un sogno dettato dall'ottimismo del dopoguerra e dall'energia di due pionieri del volo. Ma forse non proprio del tutto, perché sorretto da dati, stime e dalle prospettive di tecnologie in rapida evoluzione; quella dei motori di elevata potenza specifica, raffreddati a liquido e quelle metallurgiche delle leghe di alluminio e degli acciai ad alta resistenza. Incidentalmente, il "sogno" dei Ricci ha parecchie affinità con il primo collegamento aereo regolare tra Europa ed America, ovvero quello realizzato con i dirigibili Zeppelin negli anni '20. Le immagini degli interni delle grandi aeronavi tedesche ricordano le idee



foto 16 - Ricci R.1-600



foto 17 - Ricci R.6A esposto a Parigi

dei fratelli italiani, per l'arredamento della loro aeronave. Volare sul Graf Zeppelin o sull'Hindenburg ha effettivamente molto della crociera di lusso, e velocità e tempi di percorrenza non sono molto diversi da quelli preconizzati dai Ricci con il loro "più pesante dell'aria" che, di fatto, si presenta come una vera e propria nave aerea.

Perfino la rivista aeronautica inglese "Flight", il 7 aprile 1921, riporta la notizia di questi progetti:

"Un altro velivolo gigante. Da Torino si segnala che un altro costruttore italiano, questa volta il signor Ricci, sta completando una macchina enorme. La Ricci, a differenza dello sfortunato Caproni, è un quadriplano, con una potenza totale di 5.000 cavalli e un area d'ala di 8.600 piedi quadrati. L'apparecchio è progettato per trasportare 130 passeggeri, e la velocità stimata è di circa 90 mph; il carico utile è di 20 tonnellate."

Poi il 12 maggio dello stesso anno questa stessa rivista riferisce che da Lucrino si segnala che il lavoro dei Ricci si sta ora indirizzando verso velivoli completamente diversi da quelli finora prodotti, per quanto riguarda progettazione e costruzione.

Infatti i due progetti, "R.4" e "R.5", mancando adeguati sostegni finanziari, restano sulla carta e quindi si ripiega su progetti più abbordabili come quello di un idro "Ricci.1" (tipo pri-

mo modello realizzato a Lucrino con scafi FBA) però in versione maggiorata con quattro motori da impiegarsi nel trasporto passeggeri e posta sulla linea Napoli-Palermo-Tunisi-Tripoli. Questo aereo, ribattezzato "R.1-600", compie numerosi voli presso l'idroscalo di Riva Fiorita a Posillipo, una struttura industriale ormai quasi dimenticata che meriterà, un giorno, un approfondimento specifico (foto 16). Dopo questo progetto i due fratelli non disdegnano di impegnarsi sul triplano "Ricci - R.6", monoposto agli

antipodi del "Ricci - R.4", nella gamma delle dimensioni, con i suoi 3,5 metri di apertura alare. Questo aereo viene annunciato il 13 maggio 1920 dalla rivista aeronautica "Flight" che così riporta (foto 17):

"Ha volato presso la società "Industrie Aviatriche Meridionali" di Lucrino, dove è stato costruito, un monoposto alimentato da un motore radiale Anzani, per alte pressioni, di 40hp."

Trattasi di un piccolo triplano terrestre monoposto da addestramento e turismo, o "sportivo" come si dice all'epoca, semplice e robusto. L'aereo è davvero minuscolo, il più piccolo al mondo nella sua categoria, con una lunghezza di appena 3,5mt (11pd), un'apertura alare di 10pd e 4inch, ed una altezza di 6pd e 7inch. Il



foto 18 - R.6B esposto a Parigi



foto 19 - Flight del 29 dicembre 1921

peso totale è di 572 libbre e quello a vuoto di 330lb. Ha un motore di sei cilindri Anzani da 40hp che gli permette una velocità minima di 24mp/h ed una massima di 78mp/h con due ore di autonomia. Compie il primo volo nello stesso 1920 conquistando un primato di velocità.

L'anno dopo è seguito dall'evoluzione biposto, con apertura alare di 4,45mt, denominata "Ricci - R.9". I Ricci presentano entrambi gli aerei al Salone Aeronautico di Parigi del 1921 e al raduno del Bourget dell'anno dopo, raccogliendo grande interesse sulla stampa internazionale (foto 18). Il "R.6" partecipa al concorso bandito nel 1920 dalla Lega Aerea Nazionale, per un "monoposto sportivo per allenamento economico", in gara con altri due piccoli velivoli nazionali; il triplano "Caproni-Pensuti" ed il biplano "Macchi M.16".

Sempre dalla rivista "Flight" del 12 agosto 1920 apprendiamo i risultati di questa gara:

"Si comunica da Milano che il risultato delle prove organizzate dalla "Lega Aerea Nazionale", per una macchina di piccolo turismo, è il seguente: 1° Macchi biplano; 2° Breda-Pinsuti triplano; 3° Ricci triplano. Il premio per la massima altezza è stato vinto da una macchina Breda-Pinsuti che ha raggiunto una quota di 4.200 metri."

Durante la manifestazione per l'anniversario della vittoria del 1920, il piccolo "R.6" decolla dal Pincio a Roma e lancia manifestini sulla città.

Ancora il 17 novembre 1921, sempre la rivista "Flight", tra i velivoli partecipanti al salone aeronautico di Parigi di quell'anno riporta:

"Fratelli Ricci - Questa azienda italiana sta mostrando due piccoli triplani, uno in versione monoposto e l'altro in versione biposto. Momentaneamente la lunghezza delle due macchine non è nota, ma appare essere di solo 15pd circa a giudicare da un disegno."

Il 29 dicembre 1921, terminato il salone, leggiamo ancora (foto 19):

"Lucrino (Baia-Naples), Italy"

In assenza del Pischoff "avionettes" alla Mostra presso il Grand Palais di Parigi, i due triplani esposti dalla ditta italiana sono stati i più piccoli velivoli a motore. Ideati per la produzione a basso costo, e basso costo di mantenimento e esecuzione, possiedono caratteristiche con cui non si è

del tutto d'accordo, ma, come dicono gli inglesi, la prova del budino sarà nel mangiarlo. E noi siamo al



foto 20 - Ricci R.6 al Museo della Scienza e della Tecnica "Leonardo da Vinci" - Milano

corrente che una di queste macchine è stata ampiamente collaudata nel corso di circa 100 voli, e che nessun segno di debolezza strutturale è stata rintracciata. Nonostante si noti l'apparente debolezza di alcuni punti può essere che gli elementi strutturali in questione siano stati fatti sufficientemente resistenti. La conseguenza è una apparente certa debolezza che, tuttavia, è probabilmente più evidente che reale. E' da tener presente che le macchine sono ovviamente l'ultima parola in leggerezza della costruzione e, nonostante la



foto 21 - Produzione dopoguerra

potenza relativamente bassa, dovrebbero avere discrete prestazioni.

In generale i due aerei sono molto simili e, a parte alcune differenze nelle dimensioni, i due tipi si distinguono principalmente dai motori montati. Il tipo "R.6", che è un monoposto, ha un 35-40hp Anzani radiale, mentre il "R.9" è dotato di uno dei piccoli motori a nove cilindri Le Rhone di circa 50-60hp, quasi totalmente incappucciato, molto simile all'R.60. Entrambe le macchine hanno la caratteristica che la fusoliera è di sezione rettangolare di fronte, ma finisce per scorrimento a sezione triangolare verso la coda. Le ali sono triplane ed è notevole il fatto che siano montate con longeroni singoli.

Entrambe le macchine possono essere convertite in idrovolanti sostituendo le ruote con piccoli galleggianti. Questi sono collegati allo stesso carrello, in modo che la conversione è molto rapida da effettuare. Infine si può affermare che il prezzo citato è 25.000 lire per l'"R.6" e 35.000 lire per l'"R.9", è equivalente al tasso attuale di cambio a, rispettivamente, Sterline 270 e Sterline 380. Queste cifre sono certamente interessanti, e ci dovrebbe essere un mercato notevole per delle macchine con una buona prestazione e un prezzo oltremodo ragionevole."

L'aereo ottiene molto interesse e resta il più famoso tra quelli progettati dai Fratelli Ricci ma, non ottenendo ordini, non salva la loro azienda.

In seguito, nel 1932, profilandosi un certo interesse di questi tipi di aerei, per utilizzarli nelle colonie, la "Regia Aeronautica Italiana" ne chiede un prototipo, modifi-

cato solo in piccoli dettagli, per effettuare dei test. Questo secondo "R.6" viene costruito dalla "Società Bacini e Scali di Napoli", avendo nel frattempo chiuso l'azienda dei Fratelli Ricci a Lucrino, e riceve la matricola militare "MM167".

Invece l'esemplare esposto al Museo della Scienza e della Tecnica "Leonardo da Vinci" di Milano risulta ricostruito nel 1967 dallo stesso museo utilizzando alcuni pezzi originali del primo esemplare che, nel frattempo, era stato acquistato da Anzani (foto 20).

Ancora nel 1925, presso la "Società Officine & Cantieri Meridionali", i due fratelli realizzano l'idro "Ricci - R.6bis" (secondo altre fonti "R.5bis"), naturale erede del tipo "R.6". Trattasi di un velivolo sportivo e da scuola, biplano e biposto a scafo centrale, azionato da un motore Combi da 80hp che gli permette una velocità massima di 130km/h. Questo aereo ha una lunghezza di 8,10mt, una apertura alare di 7mt, un peso totale di 50kg ed un peso a vuoto di 350kg.

Nello stesso 1925, presso le Officine E. Cantieri Montofano, il solo ing. Ettore Ricci realizza il terrestre "Ricci - R.7", biplano biposto da turismo e scuola. Azionato anche questo da un motore Combi di 80hp è lungo 6,10mt, largo 8,55mt, alto 2,20mt, una superficie alare di 24mq, peso a vuoto di 370kg, carico utile di 230kg e velocità compresa tra la minima di 60km/h e la massima di 135km/h.

Nella fabbrica di Lucrino i due fratelli, come già riferito, costruiscono anche imbarcazioni marine e nel contempo mettono a punto una loro idea, cui hanno iniziato ad interessarsi nel corso dell'anno 1918. Trattasi di un interessante idroscivolante antisommersibile a scafo centrale cui viene assegnata la sigla "Ricci - R.8-I.A.S.". Con cellula monoplana, a profilo spesso, ha una lunghezza di 10mt, una apertura di 8mt ed è azionato da un motore "FIAT A.12bis". In qualche soluzione tecnica anticipa in parte i futuri aliscafi e durante una prova fatta con mare agitato raggiunge gli 80 km/h. Oggi pochi conoscono gli idroscivolanti ma in quegli anni rappresentano il sinonimo della velocità sull'acqua. In genere sono troppo piccoli per essere utilizzati nei trasporti, troppo elevati i consumi per le alte potenze richieste; l'unico utilizzo possibile restano le gare e le corse ai record.

I Ricci progettano anche un idrovolante da caccia a scafo centrale, denominato "Ricci - R.10", a cellula girevole e ali ripiegabili in modo che possa essere catapultabile da navi e sommersibili.

Durante il 1921 i fratelli Ricci iniziano a Lucrino la costruzione di un grande dirigibile rigido a depressione variabile, il "Ricci - Vaugéan - Gargiulo A.V.3". Inventato da A. Vaugéan, disegnato e calcolato dall'ing. E. Garuffa, ha una lunghezza di 120mt, un diametro di 33mt ed una altezza di 33,70mt. Doveva es-

sere azionato da quattro motori Garuffa di 300hp che avrebbero dovuto imprimergli una velocità di 120km/h al livello del mare ed una velocità di 350km/h a 7.000 metri. Con un volume di 75.015mc ed un abitacolo di 1.903mc è destinato a trasportare 100 passeggeri. Anche questo progetto non viene portato a termine per mancanza di finanziatori e l'aeronave non volerà. L'azienda prosegue le sue attività e i Ricci ingrandiscono la società per dar corso alle ordinazioni di aerei su licenza loro pervenute anche dall'estero, tra cui alcuni idrovolanti "F.B.A." per la Grecia. Ma il favore dei tecnici anche stranieri non si traduce in un successo commerciale. I due fratelli, come già previsto dalle

conclusiva della loro carriera li vede impegnati nel reparto aeronautico della "Società Bacini e Scali di Napoli" dove vengono effettuate revisioni e riparazioni di aerei e idrovolanti. Si ha notizia che uno dei due fratelli abbia servito nei ruoli tecnici della regia Aeronautica, anche nelle colonie d'Africa. Poi i due pionieri scompaiono nell'ombra perché con le loro visioni sono troppo in anticipo sui tempi. Solo dopo la seconda guerra mondiale i due fratelli sono nuovamente impegnati nella progettazione di alcuni interessanti VTOL e di un aereo gigante, un vero transatlantico di 350 tonnellate, con una fusoliera a due ponti e dieci ali tubolari.

Intanto il nucleo dell'industria aeronautica napoletana si consolida attorno alle "O.F.M.", una realtà forse meno "scintillante" nelle sue origini, ma più solida; il reparto aeronautico, acquisito dall'astro nascente ing. Nicola Romeo, è trasformato in "Officine Romeo" e successivamente "Industrie Meccaniche Aeronautiche Meridionali" (I.M.A.M.), che nel 1922 incorpora le strutture napoletane della "I.A.M." abbandonando quelle di Lucrino. La "I.M.A.M.", a ricordo delle sue origini, nella sua ragione sociale continua a riportare la dicitura "Industrie Aviatorie Meridionali" ereditata dalla fabbrica flegrea.

Nel corso della Seconda Guerra Mondiale parte delle strutture di Lucrino sono adoperate dai tedeschi come officine di adattamento affinché i siluri,

costruiti dal "Silurificio Italiano" di Baia, possano essere lanciati da aerei e navi del Reich. Nel settembre del 1943 ciò che resta viene fatto saltare dai guastatori tedeschi in ritirata (**foto 22**).



foto 22 - Cantiere Lucrino

"Industrie Aviatorie Meridionali" per il dopoguerra (**foto 21**), diversificano la produzione ed iniziano la costruzione di motoscafi veloci, barche a motore e a vela. Nel contempo c'è anche il mutamento della ragione sociale dell'azienda, da loro completamente rilevata, e trasformata in "Cantieri Aeronautici e Navali Fratelli Ricci S.A."

Ma le piccole dimensioni del lago di Lucrino inadatte a grandi realizzazioni, la mole d'impegni superiori alle possibilità della piccola società, il fallimento del contratto con la Grecia e la generale sfavorevole congiuntura economica del primo dopoguerra (che trascina nella crisi tutte le imprese già impegnate nella produzione bellica, da quelle grandi come l'Armstrong di Pozzuoli a quelle piccole come altri costruttori locali di aerei) rendono difficile la crescita di questa piccola realtà. Scomparsi finanziari e speculatori, attirati dalle commesse militari e non dalla passione aeronautica, i Ricci sono costretti a vendere la loro azienda; e questo nonostante abbiano prodotto aeroplani di ogni tipo e dimensione.

Come consulenti passano alla "Società Officine & Cantieri Meridionali" presso la quale, come visto in precedenza, realizzano nuovi loro progetti. La fase

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV – Grande Enciclopedia Aeronautica – Mancini 1936
- AA.VV – The Paris Aero Show 1921 – Flight - Dicembre 1921
- AA.VV – Visita ai cantieri di Posillipo – La Via Azzurra - Gennaio 1919
- Francesco Fortunato – IAM e Fratelli Ricci – Fremma Uno – Dicembre 2012
- Giuseppe Peluso – Industrie Aviatorie Meridionali – Pozzuoli Magazine – Febbraio 2012
- Umberto ed Ettore Ricci – Il Volo Transatlantico - La Via Azzurra - Dicembre 1918
- Dott. Ing. Luigi U. Ricci Moretti – Ricordi di Famiglia

La Marina Militare spagnola, una delle più antiche del mondo, è l'erede della storica "Armada Invencible" - 130 vascelli e 24000 uomini - voluta dal re di Spagna Filippo II nel 1587 per contrastare la crescente potenza marittimo-commerciale dell'Inghilterra. A distanza di secoli, con una moderna ed efficiente flotta, l'Armada Española ne perpetua il ricordo come ci racconta e ci mostra l'amico Maurizio Brescia.



La Marina spagnola

Una tradizione navale dal Rinascimento ai giorni nostri

di **Maurizio Brescia**

Questo articolo è stato inizialmente pubblicato sul fascicolo di gennaio-febbraio 2014 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

Dall'impegno navale di Carlo V e Filippo II, dalle "Flotas del Oro" alla Guerra ispano-americana, dalla Guerra civile alle sfide del XXI secolo nell'ambito NATO, la Marina della Spagna - in madrelingua, la *Armada Española* - è l'erede di una tradizione plurisecolare che, abbinata ad una cantieristica oggi (come in

(sebbene, nella seconda metà del secolo, uno dei pionieri nello sviluppo delle innovative unità subacquee fu proprio lo spagnolo Narciso Monturiol), e anche durante la guerra civile - a discapito del fatto che la Marina Nazionalista allineasse gli incrociatori pesanti *Canarias* e *Baleares* del tipo "Washington" - la valenza

delle forze navali spagnole non fu molto significativa. Tuttavia, nel dopoguerra fu avviato un processo di parziale rinnovamento che, tra l'altro, vide l'*Armada* utilizzare la portaelicotteri *Dedalo* (ex portaerei leggera statunitense *Cabot* - CVL-28), poi sviluppatosi con l'entrata in servizio (1988) della portaeromobili *Principe de Asturias*, recentemente passata in riserva a febbraio del 2013. Oggi, l'unità di maggiori dimensioni della Marina spagnola e la nave per operazioni anfibe e a capacità aerea *Juan Carlos I*: Con un dislocamento di 27.000 t e una lunghezza di



L'incrociatore *Canarias* nel suo ultimo aspetto - con il fumaiolo sdoppiato - verso la metà degli anni Settanta; verrà radiato nel 1977. (*Armada Española*)

altri momenti del passato)

all'avanguardia, fa di questa forza armata una tra le più importanti Marine del continente europeo.

Nell'800, l'*Armada* subì un declino abbastanza sensibile

230 m, è dimensionalmente simile al *Cavour* ma dispone anche di un bacino allagabile per mezzi da sbarco; è dotata di "sky-jump" e, nell'hangar, possono essere alloggiati sino a 12 elicotteri o otto velivoli EAV-8B "Harrier II". Due similari unità (di cui una, al pari della *Juan Carlos I*, costruita nei cantieri Navantia di El

Ferrol), stanno per entrare in servizio con la Marina australiana.

Le dimensioni della componente subacquea spagnola sono abbastanza ridotte, con tre soli sommergibili tipo "S-70", (*Galerna*, *Mistral* e *Tramontana*) analoghi agli "Agosta" francesi, oggi in servizio. Tuttavia, nei cantieri Navantia di Cartagena è stata avviata la costruzione di quattro nuovi battelli tipo "S-80", da oltre 2.400 t di dislocamento in immersione e dotati di apparato propulsivo di tipo AIP. Il primo battello (*Isaac Peral*) entrerà in servizio nel 2015, e gli altri tre seguiranno tra il 2016 e il 2019.

Il nucleo principale di unità di superficie è costituito dalle cinque recenti fregate lanciamissili, di progettazione e costruzione nazionale, classe "Alvaro de Bazán", da 5.800 t di dislocamento a pieno carico. Equipaggiate con un sistema radar di ricerca aerea Lockheed Martin SPY-1D, imbarcano 48 pozzi per missili antiaerei "Standard" e "Sea Sparrow", oltre a due elicotteri antisom SH-60B. A queste unità si affiancano le sei "Santa Maria" (entrare in servizio tra il 1986



La portaerei *Dedalo* (ex USS-Cabot), in servizio con la *Armada Española* dal 1967 al 1988. Dopo la sua radiazione, l'unità fu trasferita negli USA ove ne fu tentata la trasformazione in nave museo, ma - per la mancanza di fondi e a seguito di numerose polemiche sulla reale destinazione finale del progetto - la ex-*Dedalo* venne demolita nel 2002. (Armada Española)



La portaeromobili *Principe de Asturias*, in servizio dal 1988 al 2013. Passata in riserva in seguito a tagli nel comparto difesa, è stata tra le prime unità di questo tipo ad entrare in servizio al mondo; il progetto derivava da piani dell'U.S. Navy per una cosiddetta "sea control ship", poi non costruita a favore delle più tradizionali portaerei a propulsione nucleare. (Armada Española)

La portaeromobili/nave
d'assalto anfibio *Juan
Carlos I* in navigazione
poco dopo l'entrata in
servizio (settembre
2010). (Armada
Española)



Una recente immagine
della fregata lanciamissili
portaelicotteri *Alvaro de
Bazán* in navigazione.
l'unità porta il nome di
uno degli ammiragli
spagnoli che
combattono alla
battaglia di Lepanto del 7
ottobre 1571. (Armada
Española)

"Impressione
artistica" dei nuovi
sommersibili con
propulsione AIP tipo
"S-80", di cui quattro
unità sono
attualmente in
costruzione. (g.c.
Cantieri Navantia)





Il sommergibile *Mistral* (tipo "S-70", analogo agli "Agosta" francesi) ai lavori a Cartagena il 19 ottobre 2011. (Armada Española)

Il sommergibile *Mistral* (tipo "S-70", analogo agli "Agosta" francesi) in manovra nel porto di Las Palmas. (Armada Española)



Il sommergibile *Galerna* del tipo "S-70". Della classe "S-70" fanno parte tre unità - *Galerna*, *Mistral* e *Tramontana* - mentre una quarta (*Siroco*) è passata in riserva nel 2012.

e il 1984), del tutto analoghe alle "O.H. Perry americane", mentre tra il 2004 e il 2009 - con l'entrata in servizio dei "Bazàn" - sono state radiate le cinque "Balears", derivate dagli "Knox" dell'U.S. Navy ma armate con un lanciatore singolo per missili "Standard" e quindi prive delle sistemazioni elicotteristiche (hangar e ponte di volo) a poppa.

Nel campo dei pattugliatori, tra il 2011 e il 2013 i cantieri Navantia di Puerto Real hanno consegnato i quattro grossi "Meteoro" da 2.900 t di dislocamento: unità "marine" e adatte a impieghi oceanici, sono

armate con un cannone Oto Melara "Compatto" da 76/62 e imbarcano un elicottero con relative sistemazioni aeronautiche; più anziani - ma ancora validi - i quattro più piccoli "Serviola" da 1.270 t, mentre sono state declassate in questo ruolo le quattro ex-corvette della classe "Descubierta" ancora in attività, la cui entrata in servizio tra il 1980 e il 1982 segnò la rinascita della cantieristica militare spagnola dopo un lungo periodo di stasi durato dalla fine della Guerra civile sino alla fine degli anni Settanta.

Il naviglio per la guerra di mine comprende i sei dragamine della classe "Segura", entrati in servizio tra il 1999 e il 2005, versione ingrandita dei "Sandown" britannici costruiti dai cantieri Izar di Cartagena. In proporzione,

25 febbraio 2007: la fregata *Canarias* (del tipo "O.H. Perry statunitense) in manovra nei pressi di El Ferrol, transita di fronte alla fortificazione denominata "Castillo San Felipe". (Armada Española)



Il moderno pattugliatore *Meteoro* in navigazione al largo di Cadice nel 2011. (Armada Española)



La corvetta *Infanta Elena*, oggi impiegata, insieme ad altre tre unità classe "Descubierta" ancora in servizio, nel ruolo di pattugliatore d'altura. (Armada Española)





Il rifornitore *Cantabria*, in servizio dal 2010. (Armada Española)

Tre cacciamine tipo "Segura" all'ormeggio nella base di Cartagena. (Armada Española)



Il moderno pattugliatore *Rio Segura*, entrato in servizio nel 2010 con la Guardia Civil - Servicio Marítimo. (Armada Española)

5 febbraio 2012; la fregata *Reina Sofia* durante un'operazione di rifornimento laterale da un'unità dell'U.S. Navy. (U.S. Navy)



è maggiormente sviluppata la componente anfibia che - in aggiunta alla possibilità di impiego in questo settore del Juan Carlos I - allinea le due moderne LPD *Galicia* e *Castilla*, repliche della similare Rotterdam della Marina olandese e una cui versione maggiorata (classe "Largs Bay", su tre unità - si veda: M. Brescia, Le navi anfibe della Royal Navy, in "Marinai d'Italia - sett. 2010) è in servizio con la Marina britannica da alcuni anni. Sono inoltre in servizio due navi trasporto veicoli (*El Camino Español* e *Martin Posadillo*), acquisite dall'armamento mercantile e modificate per le esigenze logistiche dell'Esercito e della Marina spagnoli. Uno strumento navale di questa complessità necessita di un adeguato gruppo di rifornitori, costituito dal *Patiño* e dal più grande e versatile *Cantabria*: unità re-



La nave scuola *Juan Sebastian de Elcano* in navigazione con tutte le vele a riva. (Armada Española)

centi, del tipo AOR, costruite - rispettivamente - dal cantiere Izar di El Ferrol e dal Cantiere Navantia di Puerto Real. Sono inoltre in servizio un nave salvataggio/rimorchiatore d'altura (*Mar Caribe*) e la nave recupero sommergibili *Neptuno*.



Un elicottero SH-60B della Marina spagnola. (Armada Española)

Tra le unità ausiliarie più note dell'Armada Española non va dimenticata la nave scuola a vela Juan Sebastian de Elcano, il cui eponimo era uno dei comandanti di Ferdinando Magellano, che sostituì il navigatore portoghese - dopo la sua morte - nella guida della spedizione che per prima circumnavigò il globo tra il 1519 e il 1522. Tecnicamente, l'Elcano - in servizio dal 1928 - si configura come una "goletta a gabbiole a quattro alberi", ossia un bastimento con fiocchi e alberi attrezzati con vele auriche, mentre sulla parte alta del trinchetto sono armati tre pennoni che consentono di issare a riva altrettante vele quadre.

In Spagna non esiste una Guardia Costiera autonoma, le cui funzioni sono espletate dalla Guardia Civil - Servicio Marítimo che impiega numerose vedette e piccoli pattugliatori. Nel 2008 è stato acquisito sul mercato civile un grosso rimorchiatore che, denominato Rio Tajo, è utilizzato come pattugliatore; infine, nel 2010, i cantieri Gondan di Castropol hanno consegnato alla Guardia Civil il moderno pattugliatore Rio Segura, da 2.100 t di dislocamento a pieno carico, armato con tre m.g. da 12,7 mm e equipaggiato con un'infermeria, attrezzature antinquinamento e un ponte di volo per elicotteri a poppa.

Le forze aeree della Marina spagnola comprendono un totale di 16 "Harrier" (quattro EAV-8B e dodici EAV-8B+), 12 elicotteri Sh-60B, altrettanti AB-212, 12 SH-3D (di cui tre in versione "early warning") e, in aggiunta altri velivoli leggeri ed elicotteri di piccole dimensioni.

Le principali basi dell'Armada Española sono ubicate a El Ferrol (costa atlantica settentrionale, nei pressi di La Coruña), Rota (poco a nord di Cadice), Cartagena (costa mediterranea), Las Palmas (Isole Canarie) e Mahon e Porto Pi (Isole Baleari).

Un EAV-8B "Harrier II plus" della Marina spagnola in appontaggio. (Armada Española)



I profili dei grandi personaggi della Vela che Franco Belloni continua a scrivere per il nostro "Notiziario" sono dei piccoli rari tesori che a volerli trovare non possono essere letti da nessun'altra parte. Seguendo per più di sessant'anni le regate e gli ambienti velici internazionale Franco ha avuto il privilegio di conoscerli personalmente e la sua arguzia di giornalista raffinato gli ha permesso di raccoglierne non solo le capacità marinare, ma anche le qualità umane e lo spirito.



Guido "Guy" Giovanelli. La tradizione continua

di **Franco Belloni**

Conoscere Guido "Guy" Giovanelli non era difficile. Sicuramente, dagli anni Cinquanta, lo trovavi tutti i mercoledì a colazione all'Yacht Club Italiano di Genova seduto al tavolo dei soci. Gentiluomo dall'aspetto e dal modo di fare, t'ispirava subito simpatia e ti faceva sentire, anche la prima volta che lo incontravi, a tuo agio.

Grande appassionato di vela, che aveva iniziato a praticare sin da ragazzo. Non poteva essere altrimenti. Era il figlio di Francesco "Cesco" Giovanelli, un uomo che è stato dalla metà degli anni Venti a tutti quelli Trenta l'indiscusso protagonista delle regate di Genova e della Costa Azzurra. Progettava le sue barche che affidava per la costruzione ai Cantieri Navali Baglietto di Varazze, lo stesso cantiere che costruirà *Ea* del figlio. Barche che portava abilmente al timone in regate tanto da vincere per ben quattro volte la Coppa d'Italia. I suoi avversari erano i migliori timonieri nordici e la famosa velista francese, Virgine Hériot, un'assidua delle regate della "Settimana di Genova" al Lido d'Albaro, organizzate dal Regio Yacht Club Italiano, dal 1924.

Francesco Giovanelli era anche un arguto e competente scrittore sulle riviste nautiche di "fatti" della vela e, inoltre, autore di due libri: *Le barche a vela vanno a vela* pubblicato nel 1937 e *La Regata e la sua Legge* stampato la prima volta nel 1942 e riproposto dall'Unione Società Veliche Italiane (USVI) nel 1948. Come scrive l'Autore nella breve prefazione "Questo libro non insegna l'arte di vincere la regata. Ne parla". Un libro, che è stato utilissimo a molti velisti.

Vivere con un padre come il suo, la reazione di un ragazzo poteva essere quella di odiare la vela o di amarla. Guido Giovanelli scelse di amarla. Ed è stato un bene per la vela d'altura mediterranea. Inizia ad andare in barca giovanissimo sia sulle derive. si ricorda *Lalla* della Serie Ligure Lega Navale di 4,25 metri progettata da Bernardino Baglietto e costruita nel suo Cantiere nel 1912, diffuse in Liguria sia sui 6 e 8 metri Stazza Internazionale del padre. Nel 1924, Guy poco più che ventenne fa parte dell'equipaggio di *Mebi*, diventato di

proprietà del torinese Carlo Nasi, e partecipa all'Olimpiade di Parigi a Le Havre. Un'altra presenza olimpica nel 1928 a quella di Amsterdam nello Zuiderzée nell'equipaggio di *Bamba*, timoniere il padre, che si classifica quarta e, infine, riserva nel 1936 all'Olimpiade di Berlino a Kiel.

All'inizio degli anni Cinquanta Giovanelli ritorna alle regate. Questa volta a quelle d'altura o, com'erano chiamate allora, di crociera. Con Filippo Cameli ordina ai Cantieri Baglietto una grande barca della 1a classe RORC (Royal Ocean Racing Club), con queste caratteristiche: lunghezza fuoritutto 19,30 m, lunghezza al galleggiamento 14,14 m, larghezza 3,67 m. rating RORC 48,02, stazza 27,00 t, dislocamento 18,00 t, superficie velica RORC 133,57m². Deve essere potente, veloce e da tempi duri. La chiamano *Ea*, il nome di una delle barche del padre. Il progetto di *Ea* è firmato da Vincenzo Vittorio Baglietto e dal nipote Pietro che danno a Giovanelli e a Cameli una barca per vincere in tempo reale, ma con un rating che consenta anche una buona classifica in tempo corretto, senza comprometterne la velocità. *Ea* è anche confortevole per le crociere che alternano le regate.

Nel 1953, l'anno del varo, partecipa subito alla prima edizione della Giraglia ed è prima sotto la pioggia al traguardo di Sanremo con il francese *Amity* di Rossignol: un arrivo da *photofinish* da indurre la giuria, anche in seguito a una protesta, a classificarle ex-aequo. Ritroviamo *Ea* prima al traguardo di Sant-Tropez nel 1956 e di Sanremo nel 1959. Nelle classifiche delle nove edizioni della Giraglia alle quali *Ea* partecipa non troviamo nessun primo in tempo corretto essendo penalizzata dal rating e la sua migliore classifica sono un terzo nel 1956 e nel 1959.

La Giraglia è l'inizio della "regata per la regata". Nello stesso anno è organizzata la Sant'Agaro-Formentor (117 miglia) dove *Ea* per la prima volta conquista il primo posto assoluto in tempo corretto, il primo premio e il primato di velocità pura, il Nastro Azzurro del Mediterraneo per il 1953. Lo riconquista

nel 1956 nelle regate Port Vendres-Minorca-Barcellona (320 miglia) e nella Barcellona-Minorca-San Antonio Abad (243 miglia). Nel 1954 vince il Trofeo Losange d'Or, messo in palio dall'Yacht Club de Monaco, per la barca prima nella classifica generale della Calvi-Lerici (108 miglia) e della Lerici-Monaco (142 miglia). Nel 1963 l'ultima Giraglia. Giovanelli non abbandona l'altura, e lo trovi al timone, anche per molte ore di seguito, sulle barche degli amici.

Guido Giovanelli, è anche un attivo dirigente. Vicepresidente dello Yacht Club Italiano dal 1958 al 1975 e presidente nel 1972-73 del Comitato Internazionale per le Regate nel Mediterraneo, per ricordare gli incarichi più prestigiosi.

Il 16 dicembre 1974 l'Assemblea dei soci dell'Yacht

Club Italiano, all'unanimità, lo nomina vicepresidente onorario del Club. In occasione della consegna di una targa per le sue benemeritenze, nel suo commosso discorso, forse presagio della sua non lontana scomparsa, morirà nel maggio 1976, Giovanelli raccontò che, l'ultima volta che aveva passato la Giraglia, un gabbiano bianco aveva lungamente seguito la sua barca volteggiando. *"Mi parve" – disse – "che in quel gabbiano vi fosse l'anima del mio Amico René Levainville. Voi che tante volte ancora proverete la stessa gioia che ho sempre provato io passando questo scoglio, guardate sempre in cielo, vi prego, presto il gabbiano della Giraglia non sarà più solo"*.



Genova, 1959. Guido Giovanelli sullo yacht "Ea" con la regina Federica di Grecia.

Il progetto di Ea, iniziali della figlia del primo armatore, il Cavaliere Guido Giovannelli, si rifà a quello di Miranda IV, un'altra costruzione di Baglietto del 1950 ispirata a piani dell'inglese Laurent Giles. La barca ha partecipato a nove edizioni della Giraglia, vincendone tre in reale. Poi è scomparsa dal Mediterraneo e alla fine degli anni Sessanta è stata segnalata lungo le coste della Francia atlantica. Nel 2006, in seguito a un fallimento, è stata acquistata a Les Sables d'Olonne a un'asta giudiziaria da Paolo Giorgetti della Classic Yachts Management di Milano, per conto del nuovo armatore. Trasferita via camion presso il cantiere Sibma Navale di Imperia, è stata sottoposta a un restauro integrale da Mario Quaranta, specialista dei refitting. Nel 2008 ha preso parte alle Vele d'Epoca di Imperia. Ea è costruita in triplo fasciame di mogano incrociato su ordinate di frassino. dall'Archivio Barche d'Epoca delle Officine Panerai

Dalla rivista "Mare" della Lega Navale Italiana (giugno 1954) riportiamo un bell'articolo che racconta la storia del mitico Capo Horn, punto geografico all'estremo Sud del continente americano dove s'incrociano tre oceani e dove, ai tempi eroici della navigazione a Vela, molti marinai ci hanno lasciato la vita e tanti altri si sono coperti di gloria.

CAPO HORN

All'estremo sud dell'America Meridionale, di fronte all'Antartide, nella zona dove convergono tre Oceani – Pacifico - Atlantico, Australe - una isoletta di pochi chilometri quadrati, disabitata, scoscesa e brulla, perennemente spazzata dai venti e aggredita dalle onde, segna un punto cruciale delle rotte veliche, tristemente famoso per le vittime che ha causato durante quasi tre secoli: uomini e navi. Da largo il navigante avvista una massa scura, spesso coperta da neve: 400 metri di roccia a picco sul mare, il Capo Horn!

La sua notorietà declinò d'un colpo quando la vela cedette il posto al vapore, perché i piroscafi potevano evitarlo passando per lo stretto di Magellano. La apertura del canale di Panama infine tolse ogni importanza a queste rotte meridionali e di regola la navigazione tra Pacifico ed Atlantico non è più soggetta ai pericoli del tempestoso Mare di Drake, come è stata chiamata la zona comune ai tre Oceani, nei paraggi di Capo Horn.

I velieri invece non potevano insinuarsi, se non con gravi difficoltà, nello stretto di Magellano, per l'incostanza dei venti, i pericoli dei ghiacci e soprattutto per la violenza delle correnti; ed anche un altro passaggio, il canale di Beagle, più a sud, era quasi del tutto trascurato, perché non presentava dei vantaggi sulla rotta esterna. Quando, col perfezionamento dei metodi della navigazione astronomica, si poté fare del punto, i velieri preferirono passare molto al largo, per evitare sorprese, senza curarsi dell'avvistamento di quelle terre, spesso incerte e sempre rischioso, perché obbligava ad avvicinarsi ai pericoli della costa in regime di correnti forti e variabili.



Il capitano olandese Shouten, che scoprì l'isola nel 1617, la chiamò Hoorn, dal nome del villaggio natìo; ma gli Inglesi, tratti forse in inganno dall'assonanza, adottarono la denominazione di Horn (corno), che prevalse e che è giustificata dalla forma falcata della costa occidentale dell'Isola.

La sua latitudine, 56° circa, corrisponde nell'Emisfero nord, a quella di Edimburgo, ma la temperatura vi è notevolmente più

bassa; le giornate di calma si possono contare sulla punta delle dita, sia pure delle due mani ed i venti di ponente sono tra i più impetuosi che si conoscano, perché il percorso delle grandi correnti aeree non trova ostacoli a quella latitudine. Le masse di aria allora assumono velocità straordinaria e sollevano le onde più alte osservate. Aggiungete al programma le nebbie, le correnti, gli "icebergs" e la temperatura eccessivamente bassa ed avrete un quadro completo della situazione.

Ai tempi della vela gli Inglesi avevano coniato un aggettivo per distinguere i marinai che avevano superato il Capo Horn; li chiamavano "horners" e tale appellativo costituiva una specie di brevetto onorifico, che all'epoca eroica del primo sviluppo dei traffici oceanici britannici, ossia i tempi della regina Elisabetta, era sanzionato dal compiacimento sovrano.

Ed in alcuni casi persino i corsari venivano creati Cavalieri per avere superato il terribile Capo, con le loro navi armate alla caccia dei Galeoni spagnoli.



L'America Meridionale termina come si sa, con un complesso di isole separate tra loro e dal continente, da una rete molto complicata di canali, sul tipo di fiordi norvegesi, angusti, soggetti alle raffiche dall'alto, percorsi da correnti variabili come maree di notevole intensità. La presenza dei ghiacci aggiunge un altro pe-



ricolo alla navigazione, quindi non c'è da meravigliarsi se il numero dei naufragi laggiù registri un primato, anche perché le coste aperte sono scarse di ridossi, sparse di scogli e poco note. Il Capitano Schouten vi perdette una nave, prezzo della sua scoperta; e dal canto suo Magellano perse una delle sue navi al passaggio dello Stretto.

Ma le insidie della natura furono spesso aggravate dalle perversità umana, e vediamo il corsaro Drake nelle sue crociere all'agguato dei pingui carichi spagnoli, provenienti dalle coste occidentali dell'America Meridionale, lasciare in quei paraggi tre navi su cinque in una sola missione.

Semplici episodi della guerra di corsa; ma i disastri assumono ben altre proporzioni nella guerra, diciamo co-

per raggiungere Tahiti, sua mèta, fu costretto a seguire la rotta opposta, ossia per levante, molto più lunga, virando in poppa. Durante questo viaggio della *Bounty*, cominciato sotto una cattiva stella, avvenne il primo ammutinamento della marina da guerra britannica, che la storia ricordi; prologo della tragedia dei famigerati ribelli di Pitcairn, isola sperduta nel bel mezzo del Pacifico, all'incirca sul tropico del capricorno, dove essi sbarcarono per sottrarsi alle sofferenze della vita di bordo.



Parlando del Capo Horn e della Terra del Fuoco non si può tacere della storica crociera effettuata in quei paraggi, poco dopo il 1830, dalla nave da guerra bri-

tannica *Beagle* che aveva a bordo Charles Darwin, il ben noto naturalista inglese. In quel viaggio egli raccolse gran parte di quegli elementi che costituiscono la base della teoria, chiamata poi Darwinismo in omaggio al genio di lui, di cui tutti conoscono ormai i principi generali, esposti nell'opera capitale "*Dell'origine della specie*". Il nome della nave fu dato a quel passaggio tra l'Atlantico e il Pacifico, esistente a sud dell'isola Grande della Terra del Fuoco, passaggio che troviamo sulla carta con la dicitura "Canale di Beagle". Nella parte orientale esso divide il territorio cileno al Sud, dal territorio Argentino al Nord; e su questo sorge la città più meridionale del mondo: Ushuaia, già sede di un penitenziario ed ora centro di allevamento di pecore e di pesca. Nell'isola di

Navarino, posta di fronte a Ushuaia e perciò in territorio cileno, sono riuniti i superstiti Fuegini, che prima occupavano la Terra del Fuoco ed alcune isole minori, ed ora attendono rassegnati ed impotenti l'estinguersi della loro razza, minata dalle malattie e dall'alcolismo, triste eredità del contatto forzato con i bianchi.

Alcuni anni addietro un rumeno, chiamato Popper, un vero furfante, trovò delle sabbie aurifere su di una spiaggia a sud dell'Isola Grande ed organizzò una ricerca dell'oro. Dopo i primi fantastici successi, egli perse la testa, tanto da proclamarsi sovrano di quel territorio, che nessuno ancora aveva reclamato e la sua impresa degenerò in stravaganze e, peggio, in crudeltà inaudita a spese degli indigeni. Egli stesso si divertiva personalmente alla caccia all'uomo e come se ciò non bastasse, offriva una moneta d'oro coniata con la sua effigie, per ogni testa di Indio. Finì assassinato a Buenos Aires. Non sarebbe facile impresa compilare una statistica dei passaggi al Capo Horn nei due sensi, compiuti dai superbi velieri che osavano affrontarne i pericoli; ma possiamo ben affermare che la marina italiana dell'ottocento vi occuperebbe uno dei bei primi posti per merito delle navi liguri.

Le grandi navigazioni sulle rotte dei due capi - Capo



sì ufficiale.

L'ammiraglio Anson, allora Commodoro, fu mandato in Pacifico con nuove unità per debellare le forze navali spagnole, comandate dall'ammiraglio Pizarro e predare le coste americane. L'avversario gli mosse contro, ma nel Mare di Drake la sua flotta investita in pieno da una tempesta, fu ridotta a mal partito, ed Anson ebbe via libera. Anche egli però fu conciato in malo modo dalla stessa bufera, sicché quando poté alfine trovare un rifugio, a più di 1200 miglia a Nord nella lontana isola di Juan Fernandez nota per l'avventura di Robinson Crusoe, le perdite di uomini e navi erano già gravissime. Ma i superstiti, ridotti ancora di numero per le malattie, riuscirono nel loro intento e trasportarono a Londra immensi tesori, predati agli Spagnoli. Dei 3500 partiti, tornarono soltanto 200!

Anson, a buon diritto, rimane una delle più grandi figure della storia navale britannica.

Men fortunato di lui fu il comandante Blight, che prese parte al bombardamento di Copenhagen, agli ordini di Nelson.

Egli doveva andare in Polinesia, in missione pacifica, dall'Inghilterra; ma dopo più di un mese sui bordi non riuscì a superare il Capo Horn. Dovette rinunciarvi e,

Horn e Capo di Buona Speranza - erano effettuati da bastimenti, che raggiungevano le 3.000 tonnellate quando l'acciaio sostituì il legno nella costruzione degli scafi e che avevano un'attrezzatura completa a vele quadre su quattro o cinque alberi. I nostri velieri di linee e di qualità marine eccellenti, non inferiori a quelle di famosi "clippers" americani, caricavano in Europa per l'Estremo Oriente, passando per il Capo di Buona Speranza; di là portavano del riso in California o del carbone nei porti Cileni. Continuavano poi la circumnavigazione per l'Europa, trasportandovi legnami da San Francisco oppure nitrati dal Cile. In quest'ultimo tratto il Capo Horn veniva superato nelle migliori condizioni, ossia da ponente verso levante, con vento regolarmente a favore.

Il passaggio in senso inverso non si poteva evitare invece dall'Atlantico alle coste occidentali delle due Americhe, se non a costo di un'enorme perdita di tempo. Nel caso delle nostre navi era frequente il trasporto di quegli emigranti, che furono il nucleo delle nostre comunità, specialmente in Cile, in Perù e in California. I velieri non avevano che sistemazioni di fortuna per i passeggeri e possiamo immaginare le amenità della vita di bordo durante quelle lunghe navigazioni in mari tempestosi!

Oltre alle navi scomparse senza lasciare tracce, si cita il caso della *Santa Maria* di Genova, di cui non si seppe nulla per cinque anni, in capo ai quali lo scafo fu trovato per caso alla deriva in Atlantico, raso come un pontone. Sulla fine dell'equipaggio permane il più fitto mistero.

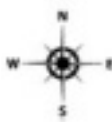
Il veliero *Italia* di Chiavari, in seguito a incendio a bordo, naufragò all'Isola Tristan da Cunha, dove parte dell'equipaggio si stabilì definitivamente, creando il ceppo dei Lavarello e dei Repetto, tuttora esistente.

Accanto a queste tragedie figurano dei viaggi fortunati come quelli della *Diana* di Moneglia di sole 150 tonnellate, e dell'*Italia* di Nervi, di 300 tonnellate, comandata da Nino Bixio. Il primato dei numeri di passaggi pare sia tenuto, con 24 traversate, da un Capitano Schiaffino di Chiavari e sarebbe interessante cercare negli Archivi dell'Araldica Italiana se questo umile, ma onesto marinaio sia stato, anche lui nominato cavaliere

come i corsari della Regina Elisabetta, meno umili, ed anche meno onesti. Probabilmente Capitano Schiaffino, da buon ligure, avrà accumulato un bel gruzzolo e non sarà corso dietro alla croce né al nastrino all'occhiello. *"Le onorificenze si accettano, non si domandano"* diceva un vecchio Comandante.



Porto Maurizio (Imperia) Monumento ai marinai che hanno passato Capo Horn



Il 16 febbraio scorso, lo skipper Matteo Miceli, a bordo del suo *Eco40*, ha doppiato Capo Horn diventando il sesto velista italiano a firmare l'impresa in solitario dopo Ambrogio Fogar, Giovanni Soldini, Simone Bianchetti, Pasquale de Gregorio e Alessandro di Benedetto.