



www.cstn.it

NOTIZIARIO

CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

LEGA NAVALE ITALIANA

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

ANNO V - N° 55

NOTIZIARIO ON-LINE

Marzo 2017

SOMMARIO

- | | | | |
|--|---------|--|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Gli Anglo-napoletani a Capo Noli | pag. 17 |
| • Veleggiando d'inverno nel Golfo di Napoli... | pag. 2 | • Anemometro | pag. 19 |
| • Da Trieste a Rio de Janeiro | pag. 6 | • Carlo Nigra | pag. 23 |
| • Gli yacht firmati Bugatti | pag. 11 | • Le Copertine della Rivista LNI | pag. 24 |
| • Vecchia <i>Sirah</i> | pag. 14 | | |

EDITORIALE

Tra il precedente numero di febbraio e il presente di marzo abbiamo inviato a tutti i Lettori inseriti nella

nostra mailing list il primo "NUMERO SPECIALE" del Notiziario CSTN dedicato alla memoria dell'Ammiraglio Luigi Durand de la Penne in occasione del XXV Anniversario della sua scomparsa (1992). È stato un gran successo grazie a un'idea di Carlo Rolandi che ci ha messo a disposizione il raro materiale da lui conservato e all'Istituto Idrografico della Marina che ci ha autorizzati a riprodurre anastaticamente un libretto da loro curato nel 1985.



Brigantino a Palo raffigurato in ex voto del Santuario di Nostra Signora di Reggio (Vernazza) per "Grazia ricevuta nelle acque del Capo di Buona Speranza"

Hanno collaborato:

*Franco Belloni, Carmine D'Isanto, Giovanni Iannucci,
Maurizio Elvetico, Paolo Rastrelli, Carlo Rolandi*

Giovanni Iannucci, il nostro 'Omero' della vela d'altura, in attesa di tornare a riaprire il cassetto di suoi ricordi e a raccontarci le vicende che lo hanno visto protagonista, si è prestato gentilmente a tradurci dall'inglese un singolare articolo: "Winter sailing in the bay of Naples" tratto dalla rivista americana "THE RUDDER" del 1906 che ci ha fatto pervenire in redazione l'amico Admeto Verde. Giovanni non si è limitato alla semplice traduzione, fatta a regola d'arte grazie al suo fluent inglese, ma ha anche corredato l'articolo con una piacevole nota sulla figura dell'interessante autore.

Veleggiando d'inverno nel Golfo di Napoli

di L. de Breda Handley

“Vedi Napoli e poi muori” è il detto più comune in Italia; ma vedi Napoli e dopo ci vivi per sempre sarebbe un detto più appropriato per uno yachtsman. Il Golfo di Napoli è un vero e proprio paradiso per piccole barche a vela. Là l'inverno è appena conosciuto e dalla fine di un anno all'altro una flotta di graziose imbarcazioni spiegano le loro bianche ali alla brezza e solcano le acque blu.

Quando fa caldo lo sport è praticato solo dai locali e da un gruppetto di Americani, che hanno fatto di Napoli la loro casa. In quella sfortunata città è ancora radicata la memoria di quella terribile epidemia di colera che, negli anni passati, si estese su di essa come un devastante flagello e gli stranieri la evitano, in estate, senza rendersi conto che le norme sanitarie attuali rendono il ripetersi di tali epidemie praticamente impossibile. Tuttavia, appena l'aria si rinfresca ed il posto è di nuovo considerato sicuro, la gente si precipita al mare da ogni parte e gli yacht club si animano di grande attività.



Il Golfo è particolarmente adatto per la vela invernale, grazie al generale stato di calma delle acque, alle brezze costanti che prevalgono tutto l'anno ed alla deliziosa natura temperata del suo clima. Alti contrafforti, che si estendono dall'interno fino a Capo Miseno, lo proteggono dal nord e con Nisida, Procida ed Ischia formano una notevole barriera, contro la quale i gelidi soffi della Tramontana mutano la loro forza in furia impotente. Può essere inverno fuori e la brina può bussare proprio alle porte di Napoli, ma la primavera ed il sole perpetuo regnano dentro. Sono pochi i giorni nei quali andare a vela diventa impossibile.

Di norma, il tempo è perfetto per lo yachting. Un cielo senza nuvole, l'acqua come uno specchio ed il Maestrale, che soffia da mezzogiorno al tramonto con forza costante, tiene le belle barche sbandate e le manda a correre pazzamente in giro, fra una quantità di spruzzi e di schiuma.

Solo in rari intervalli s'incontrano buriane, ma quando arrivano sono brutte e sembra che vogliano rifarsi con la qualità di quello che manca loro in quantità. Generalmente sono annunziate da un

improvviso salto del vento, seguito da calma piatta, poi pesanti nuvole nere si ammassano all'orizzonte, raffiche rabbiose spazzano le acque plumbee ed in pochi attimi il terribile Libeccio urla sinistro nel sartame. Lo yachtsman prudente riduce vela al primo segno della tempesta e dirige in tutta fretta per il porto più vicino: sa che in qualche ora il Golfo sarà una massa infuriata di schiuma e grossi frangenti rimbomberanno sulla costa rocciosa, pronti a ridurre in atomi qualsiasi barca tanto sfortunata da arrivare a portata della loro potenza. Ci sono, tuttavia, porti sicuri distanti poche miglia, come Ischia, Baia, Castellammare, Torre del Greco e Sorrento, tutti con ancoraggi ridossati dove si può stare al riparo fino a che il mare si sia calmato. Queste libecciate non sono mai pericolose per un marinaio esperto ed in fondo finiscono per aggiungere un po' di pepe allo sport.

Una delle più piacevoli caratteristiche tipiche del Golfo di Napoli e di qualsiasi altra parte del Mediterraneo, per quanto lo riguarda, è la totale assenza di correnti di marea. C'è solo una differenza di pochi pollici fra l'alta e la bassa marea e non vi sono correnti apprezzabile provocate da tali variazioni. Questa particolarità piacerà certamente molto a coloro che hanno provato il piacere di bolinare in posti quali Plum Gut, nel Sound, contro una forte corrente, in particolare se c'era motivo per avere fretta.

La maggior attrattiva del piccolo golfo è, però, la bellezza del paesaggio che lo circonda. Si possono fare innumerevoli traversate, entro poche miglia dai circoli nautici, in posti al contempo belli e famosi per la loro storia e tutti sanno quanto è più attraente lo yachting quando vi sia un obiettivo in vista.

Cosa può essere più piacevole di una traversata verso l'incantevole Isola di Capri in una di quelle splendide giornate che si possono vedere solo in Italia?

Chi scrive è stato di recente ospite di un eminente Napoletano in una traversata di quelle. Una ventina le miglia separano il Sailing Club dall'Isola e si partì di mattina presto. Quando mollammo



l'ormeggio, una debole, leggera brezza di terra stava appena iniziando a stendersi ed il suo respiro pungente, profumato della dolce fragranza di fiori d'arancio, gonfiava appena le vele.

Sulla superficie cristallina del Golfo fluttuava la foschia del mattino, ma si schiarì mentre uscivamo, in silenzio, fuori dal frangiflutti.

In cielo non una nuvola, l'orizzonte una massa di colori vivaci ed il sole sorgente che faceva capolino

dalla sommità delle colline.

Contornato da sfumature dorate, la sagoma scura del Vesuvio, da cui si alzava, nella tranquilla aria del mattino, il suo eterno pennacchio di fumo bianco.

Una volta al largo, il vento si mise in prora e raffichette incostanti fecero sfileggiare le vele per cui assumemmo una rotta più ad Ovest.

Verso le dieci si alzò improvvisamente una bella brezza da Ovest. Fu alzato il fiocco a pallone, le scotte lasciate e in meno di un'ora e mezza eravamo a Capri e demmo fondo ad un centinaio di metri dalla Grotta Azzurra.

Ci demmo da fare poi con la telegrafia a gesti, che portò al nostro fianco uno sciame di piccole barche, i cui occupanti vociavano e si contendevano il privilegio di portarci a vedere la grotta. Vedendo che alcuni di noi erano stranieri, furono prontissimi a chiedere quaranta centesimi a persona, invece della normale tariffa di venti centesimi. Ma il nostro intermediario era un loro concittadino e li

affrontò ad armi pari. Offrì loro dieci centesimi, consapevole che era la maniera più rapida per farli ragionare, e fu subito raggiunto un accordo al prezzo giusto. Sistemata la cosa, ciascun membro del gruppo imbarcò su di una delle piccole barche, ciascuna capace di due sole persone, e procedemmo ad esplorare la famosa Grotta.

Non tenterò di descrivere questo capolavoro dell'opera della natura, cosa che troppe rispettabili penne hanno già fatto. Tornammo alla luce del giorno pienamente appagati dei nostri intimi desideri, scendemmo a terra sulla vecchia banchina e lasciammo che le traballanti carrozzelle, in attesa del nostro arrivo, ci portassero su, all'Hotel Quisisana.

Era stata ordinata per noi una colazione rigorosamente napoletana. Deliziose piccole ostriche (Ostriche del Fusaro), un saporito piatto di pesce (Zuppa alla Marinara), gli onnipresenti maccheroni, pollo arrosto, un'insalata di "Cicoria" con un tipico condimento all'acciuga, frutta di ogni genere e, per mandare giù tutto, un nettare profumato, color ambra, detto "Capri Bianco".



Dopo colazione, un breve tragitto in auto su ripide strade zigzaganti

in salita per uno sguardo al panorama dall'alto e, dopo una visita al "salto di Tiberio", il grande precipizio dal quale si dice che facesse saltare giù i suoi nemici, tornammo a bordo e mettemmo in vela.

La brezza era aumentata notevolmente e notammo con piacere che il ritorno si poteva fare in un solo bordo al lasco stretto. Quando uscimmo dal ridosso dell'isola ed incontrammo tutta la forza del vento, la barca sbandò sempre di più fino a che l'acqua arrivò in coperta e le manovre in forza cominciarono a scricchiolare ed a gemere, ma il timoniere la tenne in rotta perché era il costante, vero vento dell'Ovest che soffiava ed egli sapeva che ci avrebbe portato a casa senza variazioni.

Lentamente, le case bianche sul Marina si arrampicarono nel campo visivo, poi gradualmente crebbero in dimensione e raggiungemmo nuovamente il Sailing Club, proprio mentre il sole scompariva dietro Ischia in uno splendore di magnifici colori.

Capri non è che una delle molte mete che possono essere raggiunte in barca perché, sebbene nel Golfo vi siano solo una dozzina di punti veramente buoni dove si può sbarcare, in ciascuno di essi si può trovare trasporto e un breve tragitto può portare il turista ad un certo numero di posti famosi per visitare i quali c'è gente che viaggia migliaia di miglia. Fra di essi Torre del Greco, Baia, Ischia, Procida, Sorrento, Meta, Pompei ed Ercolano sono solo alcuni di quelli che possono essere raggiunti via mare.

I grandi Yacht sono quasi sconosciuti a Napoli e i quaranta piedi sono all'incirca la dimensione dei più grandi scafi da diporto, mentre la maggior parte dei velisti preferisce barche più piccole che si adattano meglio all'ambiente. L'Italia ha fatto recentemente rapidi progressi nella costruzione di barche e, con l'eccezione di pochissime barche da regata inglesi e Americane, la flotta napoletana è fatta in casa. Queste barche sono, tuttavia, robuste e veloci.

La principale organizzazione nautica a Napoli è il Sailing Club ed il suo direttivo ha adottato un'eccellente politica per rendere popolare lo yachting e perché fosse alla portata di tutti. Essi costruiscono, posseggono e regatano con barche del club. Tutti i soci hanno il privilegio di usare queste barche ad eccezione di quando si deve regatare, quando gli equipaggi che devono farlo hanno il comando totale. Questi equipaggi sono scelti da uno speciale comitato e rappresentano i migliori

uomini disponibili. C'è una grande rivalità fra i soci per rappresentare il club perché i regatanti dilettanti hanno acquisito fama attraverso le loro brillanti vittorie.

Tale sistema non sarebbe applicabile in America, ma è il favorito a Napoli, dove gli uomini della buona società sono spesso poveri ed hanno solo i loro titoli ai quali essere grati per la loro posizione.

Naturalmente, coloro che possono permetterselo, sono proprietari di yacht privati, ma anch'essi preferiscono regatare con le barche del club, specialmente nelle classi monotipo, nelle quali i tanti concorrenti rendono accanita la competizione e la condotta della barca diventa un fattore d'importanza vitale.

L'aristocrazia napoletana si è dedicata allo sport con entusiasmo e i leaders dello "smart set", quali il Principe Fondi, il Marchese Caprara, il Conte Rossi ed il Barone Zezza, sono fra i suoi sostenitori, ma anche gli Americani sono molto interessati allo sport della vela e l'ultimo giorno di regata, riservato interamente ad equipaggi di dilettanti, ha visto una trentina di Americani su circa cento regatanti.

Fra gli Americani di rilievo, che sostengono lo sport, vi sono Mr. Robert Handley, probabilmente il miglior timoniere di piccole barche a Napoli, Mr. E. C. Vickers e Mr. A. Stolte. Queste persone, oltre a regatare, spesso organizzano gite per i loro amici e più di un Americano che ha visitato Napoli è tornato conservando il ricordo di una deliziosa veleggiata nel bellissimo Golfo.

Presentazione dell'autore

Luigi de Breda Handley (1874 – 1956) nacque a Roma da madre italiana, dalla quale prese il cognome, aggiungendo anni dopo quello del padre, lo scultore americano Francis Montague Handley. Nel 1896 si trasferì a New York,



cambiò il nome di battesimo in Louis e prese la nazionalità statunitense, dedicandosi nel tempo libero alla caccia, al nuoto ed alla pallanuoto.

Nel 1904 partecipò ai Giochi Olimpici di St Louis nei quali vinse la medaglia d'oro nella gara di staffetta 4x50 iarde stile libero

e partecipò anche al torneo di palla- nuoto



(Nella fotografia a sinistra, de Breda è in primo piano con il pallone) nella squadra che vinse la Medaglia d'Oro. Tuttavia, questa seconda medaglia non venne riconosciuta sembra per irregolarità nell'organizzazione del torneo.

Cessata l'attività agonistica, fondò la sezione femminile di nuoto del suo circolo e, fra le altre atlete, allenò Ethelda Bleibtrey, che vinse tre medaglie d'oro (100, 300 e staffetta 4X100) ai Giochi olimpici di Anversa nel 1920, e Gertrude Ederle, prima donna a traversare la Manica a nuoto nel 1926 (Nella fotografia a destra, de Breda da dirigente sportivo e allenatore). De Breda, noto anche per aver compilato la premessa alla voce "Nuoto" dell'Enciclopedia Britannica, è considerato

da molti storici dello sport l'unico Italiano ad aver partecipato ai Giochi Olimpici di St. Louis. Durante i suoi frequenti viaggi in Italia si fermava a lungo a Napoli ed il suo scritto offre una panoramica della vela locale a quei tempi ed il racconto di una particolare veleggiata nel Golfo con la visita alla Grotta Azzurra ed una classica colazione all'Hotel Quisisana.

GRANDI IMPRESE

In tempi in cui le traversate oceaniche sono all'ordine del giorno e le dirette satellitari hanno azzerato ogni spazio portando gli spettatori sulle barche che volano a 25/30 nodi, un po' di storia patria sull'argomento lunghe navigazioni d'altri tempi non guasta per ricordare le imprese pionieristiche di anni fa.

(da "MOTONAUTICA - Vela & Motore" aprile 1948)



di A.C. (Artù Chigiato)

V arata un anno fa a Chioggia, ha fatto vela lo scorso giugno 1947 una imbarcazione da crociera espressamente studiata per un lungo viaggio e dotata di autonomia che le consentiva di stare in mare parecchi mesi senza bisogno di rifornimento.

Il progetto di questo viaggio trae forse origine dal noto libro di Roberto degli Uberti "Soli attraverso gli oceani" che con le sue ampie descrizioni di piccoli scafi che hanno superato perigliose traversate oceaniche, ha colpito l'interesse di alcuni nostri ottimi sportivi cui da tempo l'idea di una lunga navigazione per mari lontani aveva acceso la fervida fantasia. All'iniziativa di Felice Maestri di Reggio Emilia, Capitano di Lungo Corso vantante un passato di lunghe navigazioni al comando di piroscafi da carico si associarono con entusiasmo il Conte Vettore Grimani di Venezia, il Dr. Muchi Stenta di Lussinpiccolo e il Rag. Bruno Tabacchi di Venezia.

Questo equipaggio completato in un primo tempo anche dal vecchio lupo di mare Cap. Augusto Hreglich di Lussinpiccolo non lasciava dubbio sull'esito dell'ardua impresa.

E come ogni impresa rischiosa dà tanta maggior soddisfazione quanto più limitati sono i mezzi per attuarla, così si volle nello studio del progetto dare la preferenza ad uno scafo di appena 12 metri in coperta in luogo di una imbarcazione sulle 20 tonn. di tipo atlantico che l'Ing. Chigiato aveva in un primo tempo progettata.

Vento Perso, sempre sui disegni dell'Ing. Chigiato, venne armato a ketch. Questa suddivisione della superficie velica in numerosi elementi, quantunque di minor rendimento nelle andature di bolina, presentava molti vantaggi di manovra e consentiva di utilizzare svariate combinazioni di vele nei momenti favorevoli e



In centro, l'organizzatore della spedizione Cap. Felice Maestri; a sinistra, il Co. Vettore Grimani, ottimo navigatore e competente motorista; a destra, il Dr. Muchi Stenta che alla professione di medico unisce il ruolo di nostromo e radiotelegrafista.

in quelli difficili.

Per le andature in poppa era stata anche sistemata una vela quadra, mentre ricchissimo era il corredo delle vele di ricambio e delle mute di fortuna.

Chi ebbe l'occasione di assistere a questa eccezionale partenza non poteva non rimanere colpito dalla enorme quantità di materiale che era stato caricato a bordo: il Cap. Maestri, organizzatore di primo ordine, aveva voluto quasi esagerare nelle scorte e nei ricambi per sentirsi preparato ad affrontare ogni imprevisto. Nelle piacevoli conversazioni avute durante l'allestimento si rispecchiava in lui l'effetto della esperienza propria ed altrui, ricavata attraverso un accurato studio delle relazioni di precedenti traversate oceaniche; dalle infinite cuciture delle vele di Alain Gerbault, dai consigli del Cap. Schilimbach, ai libri di bordo del *Typhoon*, del *Sea Bird*, dell'*Islander*, ogni volta si manifestava l'opportunità di una modifica, di

un rinforzo di un ricambio. Si può dire che con poco d'altro si sarebbe potuta armare una seconda imbarcazione eguale, tale la varietà delle riserve; come per esempio un timone completo da applicarsi in caso di emergenza fuori del profilo di poppa, un'infinità di cordami, di sartie, di bozzelli, di ancore, di catene, di parti del motore, un secondo boma completo, un pennone, bussole, fanali, pompe, radio trasmittente e ricevente, accumulatori, serbatoi, verricelli, un dinghy, un battello di gomma, insomma tutto doppio e tutto stivato con un'arte particolare.

Certo, chi ha visto a terra oltre a tutto ciò la massa dei viveri, dello scatolame, delle bottiglie, degli indumenti, dei libri, dei portolani, delle carte nautiche, del complicato corredo da «sommizzatore» di Vettore Grimani, cacciatore sottomarino, partito armato di vari fucili subacquei e terrestri, di macchine fotografiche per riprese sott'acqua, di bombole e maschere per lunghe esplorazioni sul fondo, chi ha visto l'infinita gamma di apparecchiature tecno-elettriche di Muchi Stenta, medico, meccanico e radiotelegrafista della spedizione, avrebbe scommesso che tutto ciò non poteva trovar posto a bordo. Solo un paziente lavoro per lo sfruttamento di ogni più piccolo spazio - con gli inventari alla mano per raccapezzarsi nelle successive ricerche - ha permesso di sistemare tanto volume in così piccola barca.

Una visita alla cucina, provocava l'invidia di ogni buona massaia: una cucinetta a petrolio montata su giunti cardanici, un forno per il pane e un completo corredo di servizi inossidabili consentivano non solo di provvedere al pranzo in navigazione, ma anche di offrire larga ospitalità durante le soste nei porti ai molti amici e visitatori che hanno seguito con ammirazione il realizzarsi di questo viaggio.

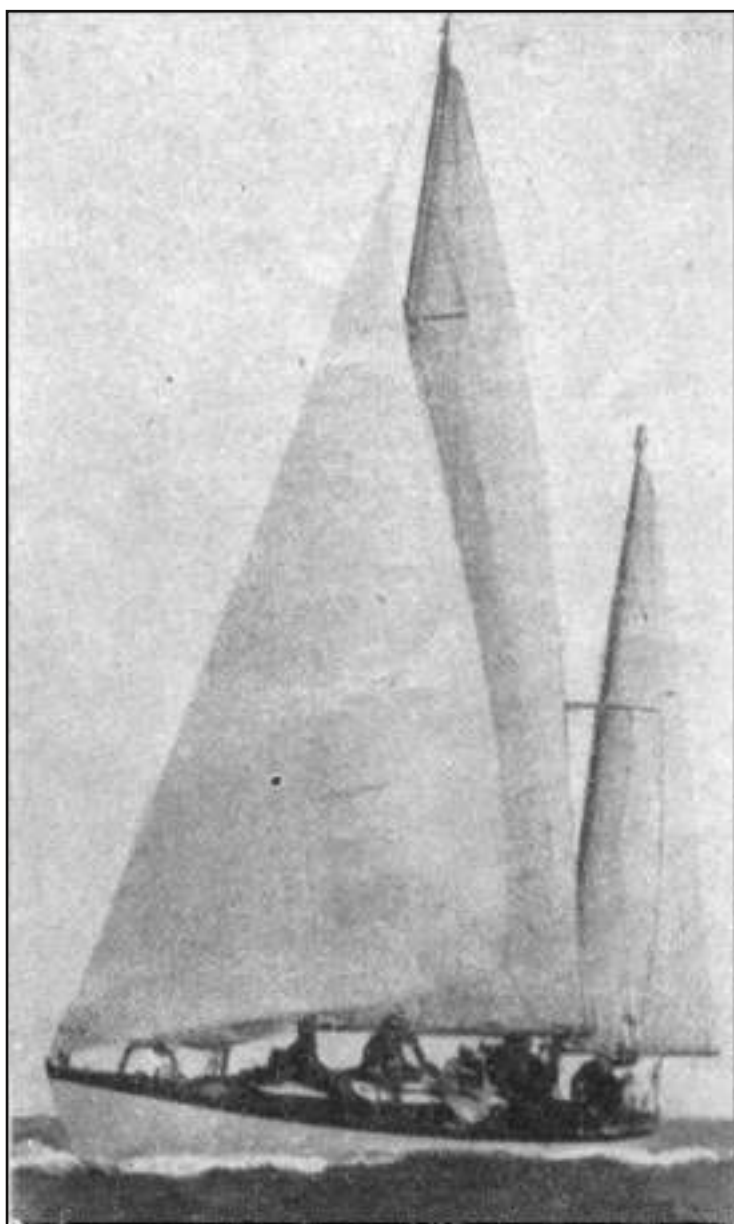
Lo scafo è stato costruito con larga eccedenza di spessori e con ricerca dei materiali più adatti ad assicurare una robustezza eccezionale. La sua forma con poppa a canoa è stata suggerita dall'esperienza di altre imbarcazioni del genere che hanno dimostrato buona tenuta marina e maggior docilità di timone specialmente con mare al giardinetto.

Le misure dello scafo sono:

Lunghezza ft. m 12,20; al gall, m 9,75; largh. mass. m 3,25; immersione m 1,90; dislocamento tonnellate 10,7. - Sup. vel. normale (con vele Zadro) mq 75.

L'andatura è apparsa dolce e veloce, mentre le 4 tonn. e mezza di piombo in chiglia garantivano un alto grado di stabilità e di sicurezza. L'opera viva è stata tutta ricoperta in rame per meglio resistere all'azione dei parassiti nei mari caldi.

Il motore ausiliario "Slanzidiesel" era di soli 8 cav, data l'intenzione di navigare prevalentemente a vela e pensando di utilizzarlo solo per



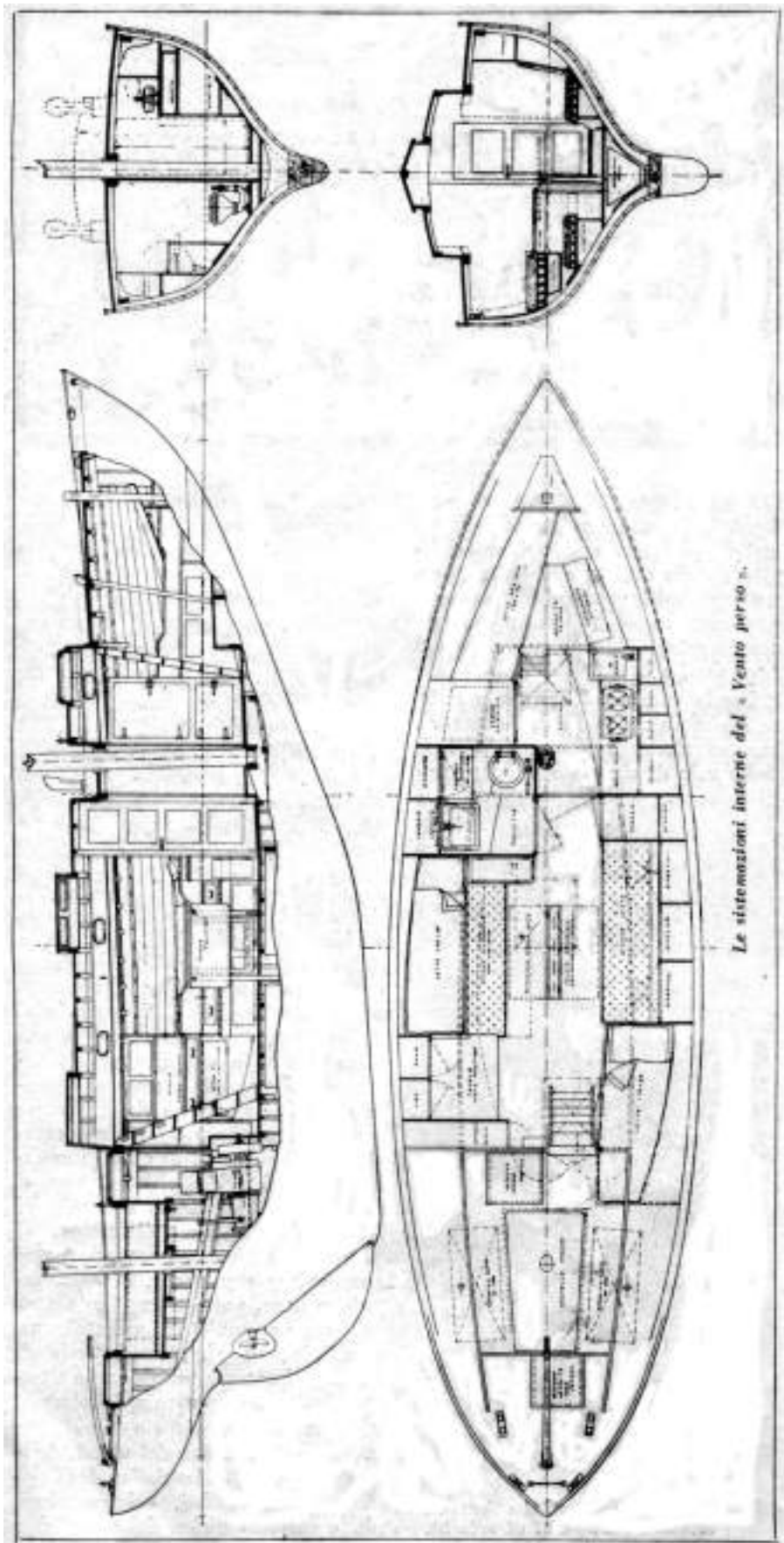
*Alle prove della velatura il « Vento per-
so » rivelava ottime doti di velocità.*

portarsi fuori delle calme equatoriali. A motore il *Vento Perso* raggiungeva con poca fatica un cammino di quattro miglia e mezzo e il serbatoio della nafta consentiva un'autonomia di circa 800 miglia. Di grande capienza erano anche i serbatoi per l'acqua, costruiti in lamiera di ferro e internamente cementati. Una rete di tubazioni permetteva il travaso nelle diverse casse di rispetto e da ultimo nel "serbatoio giornaliero" piazzato sopra la cucina che in teoria avrebbe dovuto dosare la disponibilità di acqua giorno per giorno. L'impianto elettrico, perfettamente stagno, poteva funzionare anche con lo scafo allagato. Ogni cuccetta aveva la sua lampada perché i membri dell'equipaggio, lettori accaniti, si portarono dietro una vasta biblioteca che non avrebbero certo esaurito neppure in due anni di navigazione.

Il Cantiere SAINOM ha dedicato la massima diligenza nella esecuzione della coperta, degli osteriggi, nelle commesure tra falca e i corsi, intorno agli alberi, alla mastella, alle mastre, al trincarino in modo da evitare qualsiasi infiltrazione. Inoltre una dotazione di cappe singole e generali completava il fitto inventario.

Mentre non vi era appunto da fare sulla preparazione del viaggio, data la cura meticolosa con cui ogni cosa era stata preveduta, incognita era invece rimasta la mèta, perché nessuno dei componenti volle mai pronunciarsi sul programma e tale riserbo torna ad onore della serietà dell'impresa.

Nelle relazioni pervenuteci, come si vedrà dall'estratto del giornale di bordo, la tappa dalle isole Canarie a quelle del Capo Verde è stata la più dura e anche pericolosa. Vento e mare avevano raggiunto una violenza estrema. La manovra era diventata così difficile e delicata che la parola di ordine a bordo era una sola: proibito sbagliare. Vettore Grimani così rapporta: "Il 6 ottobre il mare diventò pauroso, onde enormi si abbattevano sulla barca e tutto era bianco dalla spuma degli alti rompenti. Un vento impetuoso traversava la distesa e sembrava che



Le sistemazioni interne del « Vento perso ».

il disastro potesse sopraggiungere da un momento all'altro. Ridotta la velatura alla piccolissima randa di fortuna di appena 10 metri quadrati, la violenza del vento e del mare era lo stesso tale da consigliare l'uso dell'ancora galleggiante e del getto d'olio per placare

almeno un poco la furia dei frangenti. Dopo ben 6 giorni di ardua navigazione durante i quali l'equipaggio era esausto per non poter nè riposare in cuccetta, nè prepararsi alcun cibo, l'avvistamento del faro di Puerto Mindelo fu salutato con vera gioia inferiore solo all'orgoglio di essere usciti vittoriosi da una prova così impegnativa".

La vera traversata atlantica da S. Vincenzo di Capo Verde a Pernambuco è stata invece molto più facile. Un vento costante e teso e la quasi assenza delle calme equatoriali ha portato il *Vento Perso* in soli 14 giorni

all'altra sponda, il che denota l'alto rendimento della piccola imbarcazione.

La meta raggiunta di Rio de Janeiro sembra segni una sosta. Il *Vento Perso* sarà messo in disarmo perché parte dell'equipaggio ha dovuto rientrare in Italia e così si son potuti conoscere a viva voce molti particolari di un tal viaggio vissuto sui pochi metri quadrati di questa piccola nave il cui albero di maestra portava per la prima volta al vento dell'oceano il gagliardetto della Compagnia della Vela di Venezia. (A. C.)

ESTRATTO DEL GIORNALE DI BORDO

- Partenza da Trieste alle 16,20 del 25 giugno 1947.
- Arrivo a Ortona alle 11,30 del 29-6
- Partenza da Ortona alle 23.30 del 30-6.
- Arrivo a Bari alle 10,30 del 2 luglio
- Partenza da Bari alle 7 del 15-7.
- Arrivo a Brindisi alle 19,30 del 15-7
- Partenza da Brindisi alle 8 del 16-7.
- Al traverso di S. Cataldo, alle 1.15 del 16-7.
- Al traverso di Capo Colonna alle 23,45 del 17-7.
- Al traverso di P. Stilo alle 13 del 18-7.
- Al traverso di Messina alle 18.5 del 19-7.
- Fondo per pranzo a Caronia alle 11,30 del 20-7.
- Arrivo a Palermo alle 9,30 del 21-7

- Partenza da Palermo alle 19,30 del 4 agosto.
- Al traverso di Capo S. Vito alle 12 del 5-8.
- Incontro con la petroliera *Rapallo* e scambio di notizie alle 19 del 6-8.
- Al traverso di Capo Blanc alle 6,30 del 7-8.
- Al traverso di Capo Bougaroni alle 22 dell'8-8.
- Arrivo in Algeri alle 22,30 del 10-8. Da Palermo Mg. 516. Da Trieste Mg. 1318.

- Partenza da Algeri alle ore 0 del 16-8.
- Al traverso di Capo Teneo alle 21 del 16-8.
- Al traverso di Cupo Sabinat alle 18,10 del 18-8.
- Al traverso di Punta Europa alle 23,40 del 19-8.
- Arrivo a Tangeri alle 9 del 20 8. Mg. 147.
- Partenza da Tangeri alle 8,30 del 24-8.
- Al traverso di Capo Spartel entrando nell'Atlantico, senza mezzana alle 9,45 del 24-8.
- Al traverso di Capo Cantili alle 21.10

- A Bahia Bianca (Canarie) dalle 8.30 alle 15,30 del 29-8.
- Arrivo a Las Palmas alle ore 8 del 30-8. Da Tangeri Mg. 664. Da Trieste Mg. 2459.

- Il 13 settembre da Las Palmas a S. Cruz de Tenerife in ore 9.40.

- Il 1 ottobre alle 16 partenza da Santa Cruz.
- Al traverso di Punta Alona alle 21,35 del 1-10.
- Alle ore 2 del 2 ottobre nel mettere in moto il motore si trova che il tubo di scarico, corrosivo, perde abbondantemente. Si chiude la valvola di scarico e si decide di poggiare su San Sebastian de la Gometa dove si arriva alle 16. Riparato coi propri mezzi lo scarico si riparte alle 7.30 del 3-10.
- Il 4-10 con 1 mano di terzaruoli.
- Il 5-10 con 2 mani di terzaruoli.

- Il 6 e 7 ott. con vela di fortuna.
- L'8 e 9 con una mano di terzaruoli alla randa.
- Alle 5,30 del 10-10 arrivo a S. Vicente Cabo Verde. Da S. Sebastian mg. 801; da Trieste mg. 3323.
- Alle 21,30 del 20-10 partenza da S. Vicente. Randa con una mano di terzi.

- Dal 21 al 24-10 con randa e balon alla media di 112 mg. nelle 24 ore.
- Il 25 -10 dalle 21 alle 24 accompagnamento di un branco di capodogli. Dal 27 al 29 piovaschi.
- Il 30 ottobre alle 22 passaggio dell'Equatore.
- Il 31 ottobre e 1 novembre piovaschi.
- Il 2-11 alle 4.30 si avvista l'isola Fernando de Noronha.
- Il 4-11 alle 15,10 in porto a Recife (Pernambuco). Da S. Vicente mg. 1804; da Trieste mg. 5127. La traversata dell'Atlantico si è compiuta in 352 ore con la media di mg. 5,12 all'ora.
- Partenza da Recife alle ore 12 del 15-11. Alle 16,30 si rompe la ferramenta di testa dell'albero di mezzana che teneva la sartia volante e la sartia alta. Dopo vari tentativi di improvvisate un incappellaggio in cavo d'acciaio si fissa il top, mediante due drizze di rispetto che si trovano già guarnite.
- Il 16-11 alle 3,30 un pescecane si mangia il log.
- Il 17-11 alle 21.15 al traverso di Aracaju.
- Il 18-11 vento contrario e mare grosso obbligano al bordeggio.
- Il 19 continui piovaschi impediscono di osservare.
- Il 20 pioggia tutto il giorno. Alle 0,30 un piroscavo dà la posizione.
- In porto a Bahia alle 20 del 20-11. Da Recife mg. 520; da Trieste mg. 3647.
- Partenza da Bahia alle ore 10 del 3 dicembre diretti a Rio.

- Il 7-12 un pescecane si mangia la seconda ed ultima elica del log.
- Il 9-12 in 6 ore il barometro scende da 761 a 754!
- Il 10 dicembre alle ore 10 fondo a Rio de Janeiro. Da Bahia mg. 850. Da Trieste mg. 6497.



Il varo a Chioggia il 26 aprile 1947.

TRADIZIONI

Fantastica la storia di Ettore Bugatti pubblicata da Franco Belloni su "Yacht Digest" ott/nov. 1995. Bugatti, classico esponente del genio italico, spirito innovatore, spinto da uno straordinario talento e senza alcuna base teorica specifica, passa alla storia progettando e costruendo motori, auto, aerei e perfino imbarcazioni. Fondatore della casa automobilistica che porta il suo nome, una delle più esclusive al mondo. Le sue vetture da corsa si sono affermate al Gran Premio di Monaco, alla Targa Florio e alla 24 Ore di Le Mans. I suoi motori in campo motonautico hanno conquistato importanti record.



GLI YACHT FIRMATI BUGATTI

di *Franco Belloni*

I Bugatti furono una famiglia di artisti che espressero le loro capacità e attitudini in campi diversi, ma sempre con successo. Il nonno Giovanni Luigi scolpiva i monumentali camini delle case delle ricche famiglie milanesi. Il padre Carlo, creò dei mobili coniugando con grande abilità il legno alla madreperla, al cuoio e al rame con uno stile personale, ma che farà storia; fu, inoltre, pittore e cesellatore. Rembrandt, fratello di Ettore, fu anch'egli un abile scultore ed ebbe notevole successo esponendo in Francia e in Belgio.

Ettore Arco Isidoro Bugatti (Milano 1881-Parigi 1947) (foto), ebbe una mente eclettica e con i suoi progetti spaziò dalle automobili ai motori per aeroplani, dalle automotrici alle navi e alle barche da diporto. Artista anche suo figlio Jean, morto trentenne in un incidente automobilistico, che disegnò impareggiabili carrozzerie.

La fama di Ettore, che non era laureato in ingegneria, si deve alle sue vetture, tutte con una linea inconfondibile e con soluzioni tecnologiche innovative. Auto da corsa, che si distinsero nelle gare più importanti con piloti come Nuvolari e Varzi, per ricordare solo due nomi italiani, e auto da gran turismo, per i ricchi *rentier* del tempo.

Tra gli scafi messi in vendita all'asta per barche da collezione organizzata a Montecarlo il 16 settembre scorso c'era anche uno "You-You"; una bella lancetta progettata nientemeno che da Bugatti. Ettore Bugatti ebbe di fatto un grande interesse per la nautica sia a motore che a vela.

La produzione di Bugatti in proprio, dopo aver lavorato come progettista in Germania alla De Dietrich e alla Deutz, iniziò il 1 gennaio 1910 con la Tipo 13, in Alsazia a Molsheim, grazie all'aiuto di un amico spagnolo, il

barone Augustin de Vizcaya. Nasceva così la "Automobiles Ettore Bugatti", una fabbrica che occuperà un posto importante nella storia dell'auto.

Una storia che si concluderà con la progettazione della Tipo 451, una vettura da gran turismo di cui fu costruito solo qualche esemplare.

Nel 1963 però, quando l'Hispano-Suiza prese il controllo della Bugatti, cessò la produzione delle automobili. Delle 7800 automobili costruite da Ettore Bugatti, dal 1910 al 1940, ne sono rimaste circa 2000, per la maggior parte funzionanti.

Tra tutte le vetture costruite da Bugatti, ricordiamo la Tipo 41 Royale, ovvero "la vettura costruita per i re che





Un'auto Bugatti degli anni '30.

dan. I risultati però avevano dato ragione al costruttore.

Il motore era quello della Tipo 50 con compressore, il primo motore di Bugatti con due alberi a camme in testa e due pignoni anteriori per il loro comando, con otto cilindri e una cilindrata complessiva di 4972 cm³, in grado di superare 200 Cv a 4000 giri/minuto.

Ancora a Venezia il 17 settembre 1932 Ruspoli con il "Niniette II" (Celli-Bugatti) migliorava il suo record portandolo a 105,69 chilometri/h. Non contento dei risultati ottenuti, nel

nessun re ha mai comprato". Della Royale furono costruiti solo sei esemplari, (il prototipo nel 1926), di cui solo tre furono venduti. Secondo un testimone dell'epoca la Royale poteva raggiungere in rettilineo quasi 200 chilometri l'ora. Dopo le vittorie nelle gare automobilistiche, Ettore Bugatti ebbe signifi-



"Niniette II" motoscafo dei record

cative affermazioni anche nella motonautica. In Italia ad usare con successo i motori Bugatti sulle sue imbarcazioni fu il principe Carlo Maurizio Ruspoli all'inizio degli anni Trenta. Ruspoli certamente fu indotto a correre con i motori Bugatti dal cognato, il duca Armand de Gramont, grande amico e cliente di Ettore (durante la prima guerra mondiale gli aveva messo a disposizione un capannone a Levallois-Perret dove realizzò i primi motori d'aviazione).

Ruspoli debuttò con il motore Bugatti nella classe 6 litri nelle gare internazionali di Venezia, nel settembre del 1931, con il "Niniette", (soprannome di Lidia, la secondogenita di Bugatti), costruito dal cantiere veneziano dei fratelli Celli. Pur dimostrando di essere velocissimo nelle due prove alle quali aveva partecipato, era stato costretto al ritiro per avarie, comprensibili essendo lo scafo varato il giorno prima della gara e il motore non ancora a punto.

Ma Ruspoli non tardò a prendersi la rivincita, che fu anche quella di Bugatti. Il 12 novembre, sempre a Venezia, stesso scafo e stesso motore ma questa volta perfettamente a punto, conquistava il record mondiale di velocità della classe racer 6 litri con 101,80 chilometri/h. Lo scafo di Ruspoli, lungo 6,50 metri e largo 1,90 con timone anteriore e trasmissione diretta, aveva suscitato commenti e critiche per avere ben cinque re-

1933 tentava con successo di migliorare ancora. Dopo

CLASSE RACER 6 LITRI

Velocità

12 novembre 1931:

Venezia - "Niniette" (Celli-Bugatti) - Km 101,80

17 settembre 1932:

Venezia - "Niniette II" (Celli-Bugatti) - Km 106,69

16 maggio 1933:

Tremezzina - "Niniette II" (Celli-Bugatti) - Km 106,87

Fondo

3 giugno 1934:

Tremezzina - "Niniette IV" (Celli-Bugatti) - Km 86,09

CLASSE RACER 1/2 LITRI

Velocità

1 novembre 1933:

Tremezzina - "Niniette III" (Celli-Bugatti) - Km 93,443

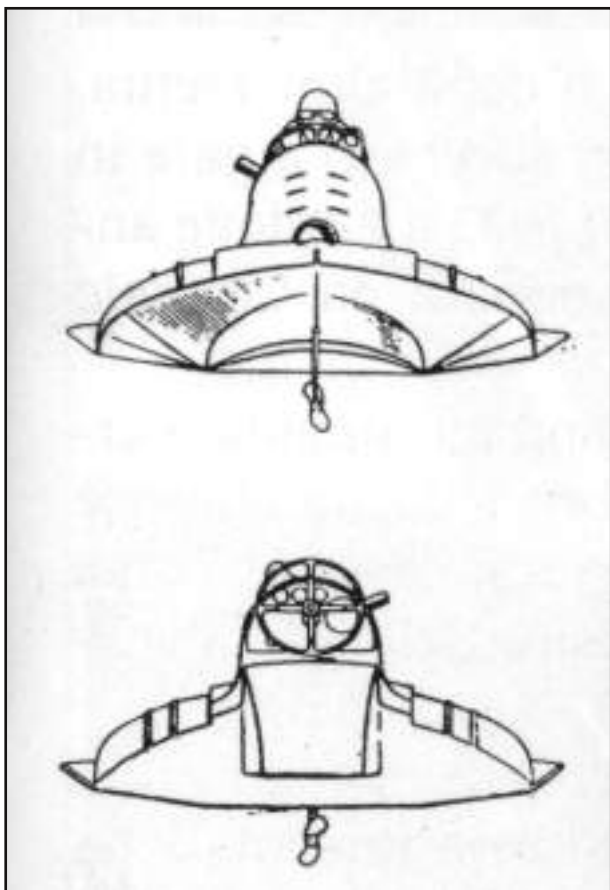
17 dicembre 1933:

Arona - "Niniette III" (Celli-Bugatti) - Km 94,83

I record di Carlo Maurizio Ruspoli



aver ricevuto dalla Bugatti il "Niniette II" con il motore messo a punto per la nuova stagione, il 16 maggio sulla base misurata dell'Associazione Motonautica Italiana Lario, davanti alla Tremezzina (lago di Como), portava il suo record a 106,87 chilometri: un record che non durava molto, perché Theo Rossi di Montelera con "Rava-



nello" (Baglietto-Maserati) lo superava con 113,43 chilometri, il 5 ottobre a Bracciano.

Il "duello" Rossi-Ruspoli continuava nei racer di litri 1½, dove il primo deteneva con "Montelera XII" (Cinti-Maserati) il record mondiale di velocità con 91,55 chilometri.

Con il nuovo "Niniette III", sempre costruito da Celli con un motore Bugatti di 1500 cm³, otto cilindri con compressore, derivato dal famoso 2300 cm³ da corsa della Tipo 51, otteneva 93,443 chilometri il 1 novembre 1933, sulla base della Tremezzina.

Il record di Rossi era battuto.

Non pago di questo risultato, il 17 dicembre (i giornali dell'epoca parlano di "clima glaciale"), ad Arona migliorava ancora il suo record portandolo a 94,83 chilometri.

Nel 1934 Ruspoli a Tremezzo, stabiliva il nuovo record di fondo dei racer di 6 litri con 86,09 chilometri con il "Niniette IV" (Celli-Bugatti).

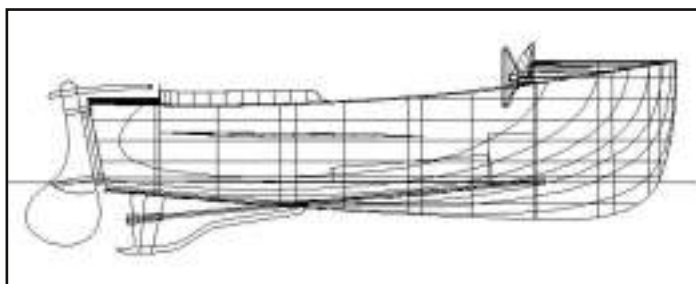
Ruspoli aveva partecipato con successo a gare in Italia e all'estero, vincendo nel 1933 a Gardone anche la Coppa dell'Oltranza, donata da Gabriele d'Annunzio.

Un'altra soddisfazione in campo motonautico arrivava a Bugatti il 27 novembre 1937 da Maurice Vasseur, uno dei più noti piloti francesi, che con il motore della Tipo 50 B otteneva a Saint Cloud sulla Senna, con media record, 133,8 chilometri. L'interesse di Ettore Bugatti per la navigazione non si era limitato a fornire e assistere Ruspoli nella motonautica. Non riuscendo a realizzare i suoi progetti navali (un transatlantico lungo 35 metri e largo 2,50, una motosilurante e altre unità) progettò il suo yacht a vela, che venne costruito nel 1939 a Trouville dal cantiere Macario. Era lungo fuori tutto 27,50 metri, al galleggiamento 21 metri con circa 300 metri quadrati di superficie velica. Lo scafo fu varato a Pasqua del 1940 e nel maggio, per l'invasione tedesca, fu rimorchiato a Le Havre e da qui portato a Falmouth (Inghilterra) dove rimase per tutta la guerra.

Durante l'occupazione tedesca di Parigi Bugatti acquistò l'ex cantiere Deconninck, a Maisons-Laffitte sulla Senna a 21 chilometri a nord ovest di Parigi. Nel cantiere avrebbe dovuto essere costruita una piccola imbarcazione da diporto in legno, lo "You-You", in tre versioni, rispettivamente di 2,80, 3,30 e 4 metri con un motore di 5 Cv, il Tipo 75, sistemato a prua.

La morte di Bugatti pose fine a questo progetto, di cui restano un paio di scafi, di cui uno per l'appunto recentemente messo all'asta.

Anche il cantiere fu venduto.



STORIA DELLA VELA

LEGGETE QUESTO ARTICOLO! È un appello agli amici lettori appassionati delle regate veliche. Sembra una semplice cronaca di una regata Star nel Golfo di Napoli di 75 anni fa. Invece è molto di più. Due grandi campioni, il napoletano Guido Postiglione e il palermitano Mario Ducrot, già impegnati nel conflitto della seconda guerra mondiale, durante una breve licenza si sfidano in quella che sarà la loro ultima regata. Il primo dopo una prigionia ritorna a casa, il secondo non ritornerà mai più e il suo nome è tra i caduti dispersi ad El Alamein.

(da "Motonautica - Vela e Motore" giugno 1941)

NOSTALGIA DELLA VELA CHE NON C'È PIÙ

"VECCHIA SIRAH"

di **Aniello DI MARTINO**

Anche quest'anno Pierino Ferrari, socio del R.C.C. Savoia, ha graziosamente messo in palio una coppa per imbarcazioni Stelle. Ancora una volta il senso agonistico dei nostri sportivi della vela si cimentava in una competizione che per singolari circostanze acquistava un interessante particolare per il ruolo dei protagonisti e per le imbarcazioni da essi timonate con grande perizia nautica. I risultati tecnici della regata (sulla cui descrizione di proposito ci dilunghiamo più del

solito) attraverso gli equipaggi che li hanno conseguiti, ci hanno portato non meno significative considerazioni che dovrebbero far riflettere non pochi critici in erba tra gli stessi militanti della vela. Regata di bravi del diporto velico italiano questa competizione di cui andremo a dire. Pertanto eccovi gli equipaggi. Guido Postiglione, già campione europeo della classe Stelle, qui di passaggio, sentita la nostalgia dell'agonismo velico, scendeva in gara a bordo della fedelissima

vecchia (non per vetusta) *Sirah*, campione europea della serie, malgrado che il suo circolo, il R.C.C. Napoli, gli mettesse a disposizione barche della serie di più recente costruzione. Manovriere Lucrino Monaco che pur essendo un esperto timoniere della serie, non disdegnava di passare al ruolo di manovra dimostrando con ciò che, quando è in giuoco il prestigio dei colori sociali, il "ruolo" non conta, conta la buona riuscita. Mario Ducrot, socio promotore del R.C.I.V. (Gruppo Sicilia), uno dei meglio quotati militanti della vela palermitana, due volte campione italiano della serie Stelle, anche lui di passaggio per Napoli, sportivamente scese in lizza su una barca non "conosciuta" per lui, *Stella del Sud*, di più recente costruzione della precedente, di proprietà di Pierino Ferrari. Alla manovra Marcello Campobasso, l'attuale asso del R.C.C. Italia nella serie dei 12 p. S. I., Mario Farina, uno dei più esperti timonieri napoletani di Stelle, particolarmente distintosi lo scorso anno alle regate nazionali della serie e ai Littoriali di Trieste, scendere in gara con una barca "anziana", *Orsa*, del R.C.C. Savoia, famosa anch'essa per aver vinto uno dei primissimi campionati europei della serie in acque estere. Alla manovra il giovanissimo Roberto Schettino. Quarto



fra cotanta elezione, Nino Cosentino, campione italiano di vela nei 12 p. S. I., misurarsi per la prima volta con stellisti di particolare rilievo, timonando *Hidra* del R. Nautico Club Nautico alla manovra Eugenio Masciocchi, il campione campano universitario dell'anno XIX nella serie dei 12 p. S. I.

Veniamo alla descrizione della regata che per un'ora circa entusiasmava tecnici e folla di appassionati, agli occhi dei quali ancora una volta emergeva l'animosità agonistica degli sportivi della vela i quali, anche in circostanze eccezionali, malgrado il poco allenamento, sapevano con tenacia di volontà e spregiudicato senso agonistico non venir meno alle loro tradizioni di atleti del mare. La competizione ha luogo con vento fresco da libeccio e mare mosso, su un percorso a triangolo di circa tre miglia, da ripetersi due volte, delimitato nei vertici da tre boe rispettivamente collocate all'imboccatura del porticciolo di Santa Lucia (boa di traguardo), all'altezza del Molo S. Vincenzo (boa di levante) e del Castel dell'Ovo (boa di ponente). Alla partenza, con vento in poppa, quasi simultaneamente tagliano il traguardo *Orsa*, *Sirah* e *Hidra*. *Stella del Sud*, che pochi secondi prima del via si manteneva sottovento all'allineamento, all'abbassarsi dell'ultimo disco nero, si dirige a lasco sulla boa di partenza, piazzandosi sulla poppa degli avversari. Pertanto, a causa della maggiore velocità datale dall'andatura a lasco, e per trovarsi sulle vele degli altri concorrenti, riesce quasi improvvisamente a porsi in testa. Il lato in poppa vede *Stella del Sud* sempre in vantaggio, con buon distacco, mentre *Sirah* e *Orsa* s'ingaggiano a vicenda, seguite da *Hidra*, che si trova molto sottovento. La boa di levante viene girata per prima da *Stella del Sud*, seguita da *Orsa*, *Sirah* e *Hidra*. Virata la boa le imbarcazioni fanno un lungo bordo a terra con mure a sinistra, durante il quale *Sirah* riesce ad ingaggiarsi con *Stella del Sud*, che mantiene però la sua posizione di favore. Cosentino tenta un bordo al largo, nella speranza di guadagnar cammino, ma il tentativo gli riesce infruttuoso, mentre Farina segue la regata dei primi due. Dopo diversi bordi in cui Postiglione con la sua condotta di gara cerca di insidiare la posizione della barca di Ducrot, la boa di ponente viene virata nel seguente ordine: *Stella del Sud*, *Sirah*, *Orsa*, *Hidra*.

Nel lato a gran largo *Stella del Sud* aumenta il distacco, e conclude a suo favore il primo giro, mentre le posizioni delle altre tre imbarcazioni restano invariate, iniziando così il secondo giro e rimontando la boa di levante. Nel lato a stringere *Sirah* e *Stella del Sud* danno luogo ad una lotta piena di fasi emotive: Postiglione con brevi, ma continui bordi in fuori, obbliga Ducrot a seguirlo, guadagnando lentamente e

progressivamente cammino sul suo immediato competitore, il quale, malgrado la sua classe, non riesce a contrastare l'andatura del giallo-rosso. I due antagonisti continuano così il bordeggio, finché *Sirah*, passata con mure a dritta a prora di *Stella del Sud*, le vira immediatamente sulle vele. Intanto per la sua posizione *Stella del Sud* perde cammino, ma con bella ripresa, poco dopo, riesce, da sottovento, ad appaiarsi e quindi ad ingaggiarsi nuovamente con *Sirah*. Così ingaggiate le due barche continuano per qualche tratto, finché virando simultaneamente, iniziano l'ultimo bordo verso la boa di ponente. Postiglione, che



(da sinistra) Guido Postiglione e Mario Ducrot.

è venuto a trovarsi sottovento, con abile orzata e susseguente puggiata, disimpegnatosi, mette l'avversario nella propria scia. La boa di ponente viene doppiata nel seguente ordine: *Sirah*, *Stella del Sud*, *Orsa*, *Hidra*.

Nell'ultimo lato a gran largo Ducrot si avvicina nuovamente a Postiglione, che si difende con rapide orzate. A circa cento metri dal traguardo, quando le due barche sono ancora vicinissime, il vento rionda. Ducrot manda il suo manovriere, l'ottimo Campobasso, a "traversare" il fiocco. *Sirah* sembra fermarsi, e, sotto le vele dell'avversario, stramba. Quando la manovra di Ducrot sta per aver buon esito, il vento torna a soffiare al largo: *Sirah* riprende la sua corsa, che le permette di tagliare per prima il traguardo d'arrivo, seguita a pochi secondi da *Stella del Sud*, e quindi *Orsa* e *Hidra*. Ancora una volta la vecchia *Sirah*,

timonata dal suo abituale imbattibile timoniere, conquistava un altro alloro.

Quest'affermazione odierna ci porta a ribadire il concetto, che una barca, anziana che sia, purché aggiornata con le innovazioni tecniche, e specialmente se condotta in regata dall'abituale timoniere, rende sempre, anche se si trova in gara con imbarcazioni di più recente costruzione. E' forse un principio assiomatico questo, che la barca fa il timoniere e il timoniere fa la barca, integrandosi a vicenda, e non va esclusa la collaborazione del manovriere. Ci permettiamo di rilevare ciò come indicazione a molti giovani atleti che, a corto di esperienza, quando hanno deluso in regata, subito si precipitano a darne la colpa alla "vecchiaia" dell'imbarcazione. Il che non è sempre esatto. Ciò va preso "cum grano salis". L'anzianità o meno di un'imbarcazione gioca sul risultato tecnico della regata fino a un certo punto. Quando l'imbarcazione poi ripetiamo, è sempre tenuta in efficienza, può, se ben condotta, tener testa ad imbarcazioni meno anziane, data l'identità dei piani

com'è nel caso delle Stelle e dei monotipi in genere. Così, in questa regata dei Canottieri Savoia, malgrado il numero esiguo dei partecipanti, (altri iscritti, per ovvie ragioni, non avevano potuto mantenere l'impegno dell'iscrizione) aveva un ottimo successo tecnico.

Se i timonieri hanno tenuto fede alla loro tradizione di atleti, anche una lode va ai rispettivi manovrieri; l'abilissimo Marcello Campobasso e il bravo Lucrino Monaco, che date le condizioni agitate del mare sapevano onorevolmente disimpegnarsi, così Roberto Schettino e l'accorto Eugenio Masciocchi. Ogni ulteriore illazione sui risultati della regata e sulle nostre considerazioni, la lasciamo a quanti, che conoscendo gli uomini e le barche protagoniste, possono tirare le somme nel modo migliore che crederanno.

"Vecchia Sirah!" fu il grido di acclamazione che proruppe dal petto degli spettatori. Anche noi qui ne abbiamo voluto raccogliere l'eco come un simbolo, come un monito per i giovanissimi della vela.



Napoli, 1935. Campionato d'Europa Star.

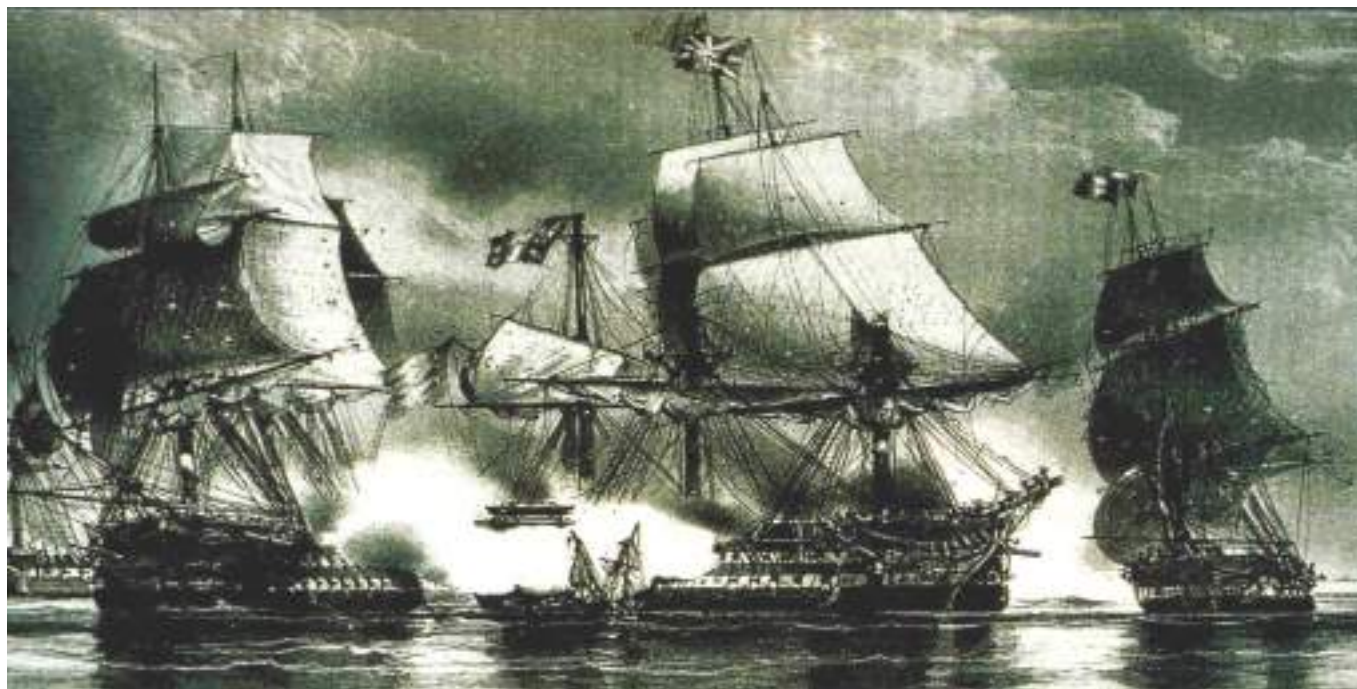


I campioni europei Star 1935 Postiglione-Gianturco su "Sirah" con il Presidente della FIV barone Fassino e il cav. Guido Fiorentino.

Dalla rubrica "Anniversari Navali" sulla rivista della Lega Navale "L'Italia Marinara", marzo 1921 riportiamo un ricordo della battaglia di Genova combattuta nel 1795 al largo di Capo Noli (Genova) tra le flotta francese e la flotta inglese-napoletana.

GLI ANGLO-NAPOLETANI A CAPO NOLI

(13-14 Marzo 1795)



La "Ça-ira" nave da 84 cannoni della flotta francese impegnata sotto le bordate della "Agamennone" nave da 64 cannoni inglese.

Il 20 luglio 1793 il Governo di Napoli si era segretamente alleato con l'Inghilterra, stipulando, fra l'altro, che avrebbe aggiunto all'armata inglese del Mediterraneo alcuni suoi vascelli in linea, quattro fregate ed altrettanti legni minori. E, fedele ai patti, allorché Tolone si diede agli Inglesi, ed essi l'occuparono chiedendo l'aiuto dei Napoletani, degli Spagnoli e dei Sardi, il re di Napoli inviò colà tre vascelli (di cui uno, il "Tancredi", era comandato da Francesco Caracciolo, quattro fregate, due corvette e due brigantini, navi tutte che ben si comportarono in quella spedizione.

La ribellione di Tolone e la vittoria del 1° giugno 1794, riportata dalla squadra inglese di lord Howe sulla divisione francese comandata da Villaret incaricata di proteggere l'approdo in Francia delle vettovaglie che giungevano dall'America, avevano conferito all'Inghilterra l'assoluto predominio sul Mediterraneo e sull'Atlantico. Ma ciò nondimeno i Francesi non si diedero per vinti.

Villaret, ufficiale ammiraglio che vantava luminoso

passato e che aveva fatto pagare molto cara la sua citata vittoria a lord Howe, si accinse energicamente ad armare in Brest quante navi gli erano scampate dal disastro. Altrettanto fece a Tolone - ritornata in potere dei repubblicani - l'ammiraglio Martin, il quale, con non minore energia, seppe far uscire dal ruinato arsenale una bella squadra, la stessa che ebbe ad incontrarsi il 13 marzo 1795 con l'armata inglese governata dal vice ammiraglio Hotham, ed alla quale erano aggregate tre navi napoletane: il vascello da 74 cannoni "Tancredi", ancora comandato dal Caracciolo, e le fregate da 32 cannoni "Minerva", comandante De Vera, e "Pallade", comandante Almagro.

L'incontro ebbe luogo presso Capo Noli, procelloso promontorio su cui sovrasta l'omonima città, celebre per le importanti pagine della sua storia.

Ventuno erano i legni inglesi, oltre i tre napoletani; venti erano i francesi, Erano perciò all'incirca eguali le forze avversarie; ma la quasi assenza di vento e la sua variabilità impedirono alle due squadre di ordinarsi a battaglia.

Durante tale manovra, il vascello francese "Ça-ira", avendo l'alberatura guasta in seguito ad un abbordo poco prima accadutogli, rimase sottovento e non poté raggiungere l'ammiraglio Martin, per cui fu subito assalito dalla avanguardia inglese. In suo soccorso mosse tosto generosamente l'altro vascello francese "Censeur", il quale riuscì ad andargli dappresso, ma rimase però anch'esso separato dal grosso della squadra. La notte interruppe il combattimento, ma all'alba del 14 quei due vascelli, ridotti ormai a combattere da soli contro gli anglo-napoletani, dovettero soccombere e, dopo lunga e disperata difesa, caddero in preda dell'Hotham.



Francesco Caracciolo.

I bastimenti napoletani che si trovavano all'avanguardia riceverono non pochi danni:

il "Tancredi" fu colpito da molti colpi nello scafo, che gli uccisero un uomo e ne ferirono cinque, ed ebbe assai danneggiato l'albero di trinchetto; la "Minerva" fu colpita da tre

proiettili che le cagionarono qualche avaria e le ferirono quattro uomini.

Il Caracciolo si distinse assai per valore personale non meno che per arte militare, e cooperò efficacemente a

quella vittoria; anzi si vuole - ma ciò è molto discusso - che il "Censeur" si arrendesse solo al "Tancredi", comandato dal Caracciolo, e che inalberasse, forse anche per astio contro gli inglesi, l'insegna napoletana anziché la britannica.

Certo è che l'ammiraglio Hotham lodò molto Caracciolo, e gli assegnò

alcuni prigionieri francesi, della qual cosa, però, molto si preoccupò il governo di Napoli, il quale, temendo il contagio delle idee liberali di quei tempi, così scrisse al Caracciolo :

"Una circostanza di pena è stata per S.M. quella di sentire che sul "Tancredi" e sulla "Pallade" si trovi un numero di prigionieri francesi. La comunicazione fra i nostri equipaggi (che sono ottimi sudditi e costumati) e codesta gente priva di principi e di sensi di religione e di dovere, ed animata unicamente da spirito di sferatezza e disordine, non può che tenere agitato l'animo religioso di S. M. ed il suo paterno cuore. Si aspetta dunque la M. S. che da Livorno si saranno trasportati in Corsica detti prigionieri, onde col loro depravato commercio non restino infetti gli equipaggi della nostra divisione".



Ammiraglio Louis Thomas Villaret.



Il vascello da 74 cannoni "Tancredi".



La fregata da 32 cannoni "Minerva".

STORIA DELLE INVENZIONI

Nella comprensione dello stato dell'atmosfera in ambito locale, necessaria alle previsioni del tempo, sono senz'altro da annoverare le misure delle condizioni dell'aria e lo stato del cielo. Se il più antico dato meteorologico misurato è stato quello della direzione del vento, solo nel '600 si cominciarono ad eseguire misure di temperatura, umidità e pressione dell'aria e si dovrà attendere il XIX sec. per avere una misura quantitativa appropriata della velocità del vento.

Anemometro

di *Maurizio Elvetico*

Non è difficile immaginare come potesse sentirsi l'uomo in età remota di fronte ai fenomeni naturali, da quelli a carattere regolare e ripetitivo come l'alternanza del giorno e della notte, le stagioni, il sorgere e il tramontare delle stelle a quelli di minore regolarità ma che segnavano in modo piuttosto drammatico la sua esistenza come i fulmini, i tuoni, il vento impetuoso. In questa condizione si comprende la nascita di quelle forme di culto legate alla natura, tipiche di tutte le civiltà antiche.

Nella necessità di riconoscere ciò che accadeva nel proprio luogo di esistenza, le popolazioni antiche sedentarie impararono ad orientarsi ed una delle prime azioni fu quella di suddividere il cerchio dell'orizzonte in quattro parti utilizzando punti di riferimento del territorio come una montagna, il deserto, un villaggio o la posizione del sole all'alba o al tramonto.

Furono probabilmente le popolazioni agricole, attente alla pioggia e alla temperatura per le loro colture e nella difesa dalle condizioni atmosferiche, ad essere costrette a sviluppare una capacità di osservazione dei fenomeni atmosferici e non devono aver messo molto a notare le differenze qualitative nelle nubi e nei venti riconoscendo soprattutto in quest'ultime manifestazioni del cielo alcune caratteristiche proprie: direzione, intensità, regolarità con cui soffiano, temperatura, grado di umidità, fattori complessivamente legati all'evoluzione del tempo atmosferico.

Nella Grecia antica se il sole agli equinozi poteva rappresentare la linea di orientamento geografico est-ovest, i venti settentrionali, freddi e intensi e i venti meridionali, riconoscibili per le piogge calde e per i temporali in arrivo da sud fornirono, con molta probabilità, pur con le dovute approssimazioni, il senso di orientamento nord-sud.

Solo più tardi i greci appresero dai marinai fenici che la stella Polare poteva dare indicazioni più precise del nord.

Ben diverso era l'orientamento nella Mesopotamia dei Sumeri, degli Assiri e dei Babilonesi che, condizionati dalla presenza trasversale dei fiumi Tigri ed Eufrate, posero il loro nord in corrispondenza del nord-ovest del mondo Greco e occidentale in generale.

Al nomade l'associazione tra le caratteristiche dei venti e la loro provenienza fornì un primo senso di orientamento geografico che marinai e pescatori, capaci di sfruttare il vento per spingere le loro imbarcazioni,

perfezionarono con la loro sensibilità ed esperienza, una crescita di competenze (è l'antropologia del Prometeo incatenato di Eschilo) favorita da una diffusione delle idee che si affiancava all'uso militare, allo sviluppo del commercio e alla migrazione delle persone



La Barca solare o celeste degli Egizi.

reso possibile dalle navi.

Quando non esisteva ancora la bussola la direzione del vento e del moto ondoso rappresentavano un mezzo di orientamento in navigazione, di giorno per assenza di stelle e di notte con cielo coperto. Soprattutto in alto mare per la favorevole situazione di venti predominanti e a regime stabile.

Quando poi il vento calava il marinaio seguiva la direzione delle onde che per un certo periodo persiste; quel fenomeno che oggi chiamiamo *fetch*. Così le principali rotte d'altura risultavano coincidere con determinati venti regnanti. La vela quadra, con le sue andature portanti, consentiva di mantenere la rotta con la direzione del vento, percorrendo lunghi tratti alla massima velocità.

Si può così comprendere le origini antichissime di quel sistema di direzioni noto come rosa dei venti che da quattro direzioni, come ben descritto da Omero, ebbe anche versioni a 10 o 12 direzioni per poi stabilirsi nella versione ad otto venti come si possono scorgere raffigurati sulla Torre dei Venti ad Atene, una costruzione ottagonale di 12 m risalente al I sec. a.C. che con le sue meridiane era anche orologio, con in cima un mostravento a forma di Tritone, figlio di Poseidone dio del mare.



Rappresentazione dei bassorilievi della Torre dei Venti - da: "Antiquities of Athens" di Stuart e Revett - 1762.



La Torre dei Venti ad Atene a N dell'Acropoli.

Tra i greci il vento è *anemos* che è anche soffio, respiro e da cui discende la parola latina *animus*, anima, origine e centro del pensiero, della volontà, della coscienza.

Nel mondo occidentale furono proprio i greci a condurre i primi studi sui fenomeni atmosferici, in particolare sui venti.

Tra di loro il filosofo greco Aristotele (384 - 322 a.C.) che nel suo "Meteorologica", frutto di lunghi studi ed osservazioni, ponendo alla base delle sue spiegazioni il principio della doppia esalazione, fornisce una prima spiegazione sull'origine del vento: dal riscaldamento della terra ad opera del sole si genera un'esalazione doppia: una umida, simile al vapore, l'altra secca, simile al soffio. L'esalazione umida è alla base del meccanismo di formazione delle nubi, della pioggia, della neve e delle sorgenti dei fiumi, della rugiada, della brina, ecc.; l'esalazione secca, altamente infiammabile, produce le

comete, le stelle cadenti, i venti, i terremoti, ... Le esalazioni si producono continuamente anche se in modo differenziato tanto da originare nubi e venti in quantità diversa a seconda delle stagioni. Quando è più abbondante l'esalazione vaporosa si hanno gli anni piovosi ed umidi; quando prevale l'esalazione fumosa gli anni saranno ventosi e secchi.



Sarebbe interessante soffermarsi più a lungo sull'opera del filosofo greco che per quantità e varietà di argomenti trattati costituisce un documento prezioso per la ricostruzione storica della scienza nell'antica Grecia ed i cui principi hanno rappresentato una base indiscussa delle conoscenze dei fenomeni naturali per quasi 2000 anni.

C'è un passo interessante in *Meteorologica* che ci fa comprendere come i venti provenienti da nord e da sud abbiano avuto una decisiva importanza nella definizione dell'orientamento geografico: "i venti in gran parte soffiano da sud a nord o da nord a sud. perché il nord ed il sud sono gli unici luoghi dove non arriva il Sole ... perché il suo corso è sempre da levante a ponente. Per questo stesso motivo le nubi si accumulano ai lati [della traiettoria solare], e quando si avvicina il Sole si producono le esalazioni umide e quando si allontana verso il luogo opposto sorgono piogge e tempeste. Conseguentemente, dovuto alla traslazione verso e dai tropici, si producono l'estate e l'inverno, e sale l'acqua e scende di nuovo. Dato che cade più acqua nei luoghi verso i quali e dai quali ritorna il Sole -cioè nord e sud-; dato che deve aversi una maggiore esalazione là dove

la terra riceve più acqua ...; e dato che questa esalazione è vento, dovrebbero nascere lì la maggior parte e la più importante dei venti."

Contributi alla conoscenza dei venti del Mediterraneo si ebbero con il navigatore e geografo Timostene di Rodi, citato due secoli dopo da Strabone (60 a.C. - 21 d.C.), il più famoso geografo e storico greco dell'antichità, autore della *Geografia* in cui riporta anche le esperienze del filosofo Posidonio (135 - 50 a.C.) che per i suoi studi viaggiò in tutto il Mediterraneo descrivendo usi e costumi dei popoli ma anche l'uso dei venti nelle rotte d'altura.

Anche Plinio il Vecchio, ammiraglio e studioso romano del I secolo d.C., nella poderosa opera *Naturalis historia* descrive i venti utilizzati dai marinai della sua epoca riportando per ogni vento la doppia denominazione, latina e greca.

Un valido approfondimento degli argomenti accennati fino ad ora lo si trova nel bel testo *De rebus nauticis - L'arte della navigazione nel mondo antico* di Stefano Medas, archeologo subacqueo e navale, presidente dell'Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale (ISTIAEN) di Venezia.



Durante il Medioevo non si ebbero evidenti progressi nello studio dei venti se non per la semplice comprensione del loro impiego come energia di azionamento dei mulini, ideati nella Persia orientale intorno all'VIII, IX secolo e comparsi in Europa circa due secoli dopo.

Un nuovo interesse, legato alle condizioni ambientali si ebbe con la fine del periodo medioevale, soprattutto per quella spinta alla conoscenza funzionale che caratterizzò il Rinascimento.

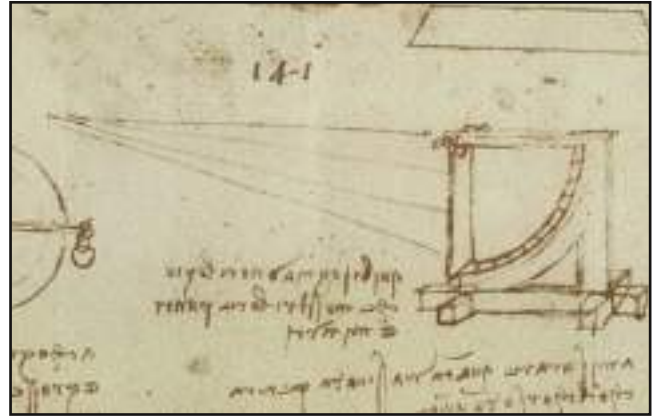
L'architetto e umanista genovese Leon Battista Alberti (1404 - 1472), nel suo "De re aedificatoria" del 1452, che si ispira all'opera *De architectura* di Vitruvio del I sec a.C., appena ritrovata, fornisce impulso ed interesse all'architettura e all'urbanistica nei riguardi delle condizioni climatiche e specialmente del vento in quella che oggi chiamiamo ventilazione naturale.

Per poter valutare l'intensità del vento o con una espressione tipica dell'epoca, per poter "pesare" il vento, descrive l'impiego di uno strumento costituito da una semplice piastra rettangolare capace di ruotare intorno a un fulcro sotto l'azione della forza del vento. Si tratta della prima intuizione di quello strumento che quasi due secoli dopo sarà chiamato anemometro, da *anemos* e *metron* (vento e misura).

Leonardo da Vinci (1452-1519), già inventore dell'igrometro, non poteva non porre l'attenzione verso questo nuovo strumento senz'altro utile nei suoi studi sul volo. Partendo dalla descrizione di Alberti ne elabora un modello, detto a "lamella" o a "pennello", costituito da un semplice legno graduato dotato di una lamina che si sposta in funzione della forza del vento (Codice Atlantico foglio 675). Per poter ricavare la velocità del vento

suggerisce di affiancare allo strumento un orologio: "A misurare quanta via si vada per ora col corso d'un vento. Qui bisogna un orologio che mostri l'ore, punti e minuti".

Leonardo definisce così lo strumento di misura della velocità del vento la cui forma non ricorda nemmeno vagamente i mulini a vento già ampiamente diffusi in tutta Europa.



Disegno di Leonardo da Vinci tratto dal Codice Atlantico.

Tra la fine del Cinquecento e l'inizio del Seicento si ebbe lo sviluppo del cosiddetto metodo scientifico, introdotto per la prima volta da Galileo Galilei, in cui l'attività sperimentale, accompagnata da misure, ebbe un ruolo centrale nel raggiungimento della conoscenza della realtà che ci circonda.

Le ricadute di un tale nuovo modello di studio investirono numerosi campi delle scienze. Così la meteorologia si orientò ad un approccio sperimentale eseguendo rilievi sistematici delle grandezze dell'aria anche avvalendosi dei nuovi strumenti di misura, favorendone il perfezionamento e lo sviluppo di nuovi.

Fu merito dell'*Accademia del Cimento* (1657 - 1667) (cimentare: mettere alla prova, sperimentare), un'accademia scientifico-culturale di Firenze fondata da Leopoldo de' Medici, ad organizzare, a partire dalla seconda metà del Seicento, la prima rete di rilevamento in varie città europee con invio dei dati, rilevati a intervalli regolari di tempo, alla sede di Firenze.

Nel 1667 il fisico inglese Robert Hooke (1635 - 1703), che gli ingegneri conoscono per una legge sui corpi elastici come le molle che porta il suo nome (in effetti si interessò di svariati campi, dalla biologia alla geologia, all'architettura; basta solo citare che il termine cellula fu di suo conio), sviluppò una propria versione basata sul principio del pendolo.

La spiegazione fisico-matematica dell'azione del vento su una superficie sarà fornita vent'anni dopo nell'opera "Principia" di un altro fisico inglese, Isaac Newton (1642 - 1727), ritenuto il fondatore della moderna meccanica dei fluidi. È la legge delle tre proporzioni: "la forza esercitata su un corpo immerso in un fluido è proporzionale all'area investita, al quadrato della velocità e alla densità del fluido".



L'anemometro a "pendolo" di R. Hooke.

strumenti ancora grossolani.

Si dovrà attendere il XIX secolo, con la classificazione delle nubi da parte di Luke Howard nel 1803 e quella sui venti di Francis Beaufort nel 1806, che diede la possibilità di quantificare, pur in maniera empirica, il vento in mare (ved. Notiziario n. 35), per avere nella diffusione delle condizioni meteorologiche informazioni più affidabili e universalmente comprese.

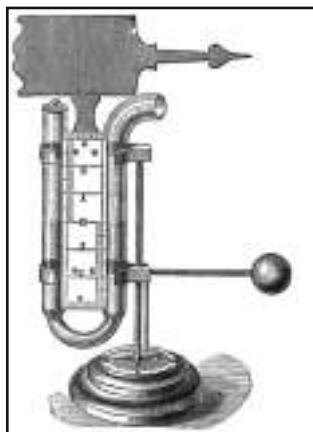
Nel 1846 il fisico, astronomo e meteorologo irlandese John Robinson (1792 - 1882) realizza un anemometro costituito da un asse verticale fornito di quattro bracci ognuno con all'estremità una coppa sferica. La rotazione dell'alberino era trasmessa a un contatore meccanico che permetteva



di conoscere il numero dei giri in un periodo di tempo da cui poter ricavare la velocità del vento secondo il principio, sperimentato da Robinson, che le tazze si muovono ad un terzo della velocità del vento.

L'anemometro a tazze fu rapidamente popolare nella comunità scientifica in America e in diversi paesi europei divenendo lo strumento standard per la misura della velocità del vento.

Tra l'anemometro di Hooke e quello di Robinson nu-



Anemometro a pressione di Lind.

merosi sono stati gli inventori che si sono cimentati nel produrre strumenti di misura del vento, anche sollecitati da un'esigenza divenuta sempre più impellente: la ventilazione delle gallerie delle miniere di carbone. Nella rivista "Quarterly Journal" della società meteorologica inglese del 1882 lo storico navale Sir John Knox Laughton (1830 - 1915) riporta per tale periodo un lungo elenco di inventori di strumenti di misura della pressione, dell'inclinazione e della velocità del vento, con soluzioni anche valide scientificamente come l'anemometro di Lind del 1775, in sostanza un manometro capace di misurare la pressione del vento, ma che non ebbe vita lunga per il ridotto campo di impiego.

Nel 1926 venne sviluppato dal fisico e meteorologo canadese John Patterson un anemometro a tre tazze che con i successivi miglioramenti della Brevoort & Joiner in USA nel 1935, si è dimostrato lo strumento più adatto alla misura della velocità del vento per la linearità delle misure, minore errore e di più rapida risposta alle raffiche rispetto all'anemometro a 4 tazze. Patterson riuscì anche a sperimentare che il fattore di scala f , inteso come rapporto tra la velocità del vento e quella delle tazze, varia tra 2 e 3, non solo da uno strumento all'altro, ma anche, in minore misura, in funzione della velocità del vento in uno stesso unico strumento. Questo naturalmente significa che la calibrazione non può essere completamente lineare.

Negli anni a venire sono stati realizzati altri tipi di anemometri anche se quelli a tazze rappresentano il tipo più diffuso tanto da vederlo negli aeroporti, sulle navi, sulle stazioni meteorologiche per la sua robustezza ed affidabilità unite ad una omnidirezionalità che ne facilita l'installazione.

Tra i nuovi strumenti l'anemometro ad ultrasuoni, nato negli anni 50 del secolo scorso, il cui funzionamento si basa sulle proprietà delle onde acustiche che percorrendo una tratta vengono influenzate dai movimenti d'aria circostanti, ma particolarmente sensibile alle condizioni ambientali quali umidità e quindi la pioggia che l'elettronica moderna riesce a compensare ma a rendere lo strumento più complesso.



Anemometro e mostravento in testa d'albero di un moderno yacht.

RIFERIMENTI

Aristotele, "Meteorologica" - trad. di Lucio Pepe - Guida Editore 1982

Negretti & Zambra, "A Treatise on Meteorological Instruments" - 1864

Autori vari, "Weather Warnings" - 1877

Patterson J. 'The cup anemometer', Trans. Roy. Soc. Canada, 1926.

PIONIERI DELLO YACHTING

L'ingegnere Carlo Nigra (1856-1942), figlio di un'importante famiglia del canavese, ha avuto una brillante carriera come architetto e studioso dei monumenti e dell'arte. Personaggio eclettico, noto fotografo, con passioni per la musica (organista e pianista), l'acquarello, l'alpinismo. Ha praticato l'automobilismo, la motonautica e lo yachting. Il profilo che segue è tratto da "Genoa Jib - Cento anni di vela in Italia" di Carlo Tagliafico e Tino B. Delfino, Editrice Marietti Spa).

CARLO NIGRA

Architetto, nato nel 1856 e scomparso il 22 febbraio 1942, fu il pioniere dello sport della vela e del motore sui nostri laghi (lo trasportava con un apposito carrello trainato da cavalli dal Lago Maggiore a quello d'Orta) fu infatti il suo *Ninfea*.

Quando la vela era praticamente sconosciuta importò sui laghi il *Myriam* (ex *Rosetta* di Guédon di Bordeaux) un lugger da 2.6 tonnellate che, nel 1895, insieme ad una decina di altre imbarcazioni, formava il primo nucleo della flotta del Regio Verbano Yachting Club, costituito quell'anno, per iniziativa del Nigra, sotto la presidenza del principe Gilberto Borromeo. Il Nigra ne fu vice presiderite e Fazio Dal Pozzo (altra bella figura di yachtsman) segretario. Iniziava l'epoca d'oro della vela sui laghi con l'intervento del Duca degli Abruzzi che faceva costruire da Linton Hope uno scafo appositamente per il Verbano, il *Rochet*. Parlare di Nigra yachtsman significherebbe fare la storia dello sport nautico sul Lago Maggiore e su quelli di Avigliana, Como e Ginevra che conobbero, per molti anni, la sua passione ed i suoi meriti marinari.

Apprezzato collaboratore della "Rivista Nautica", fu uno dei fondatori

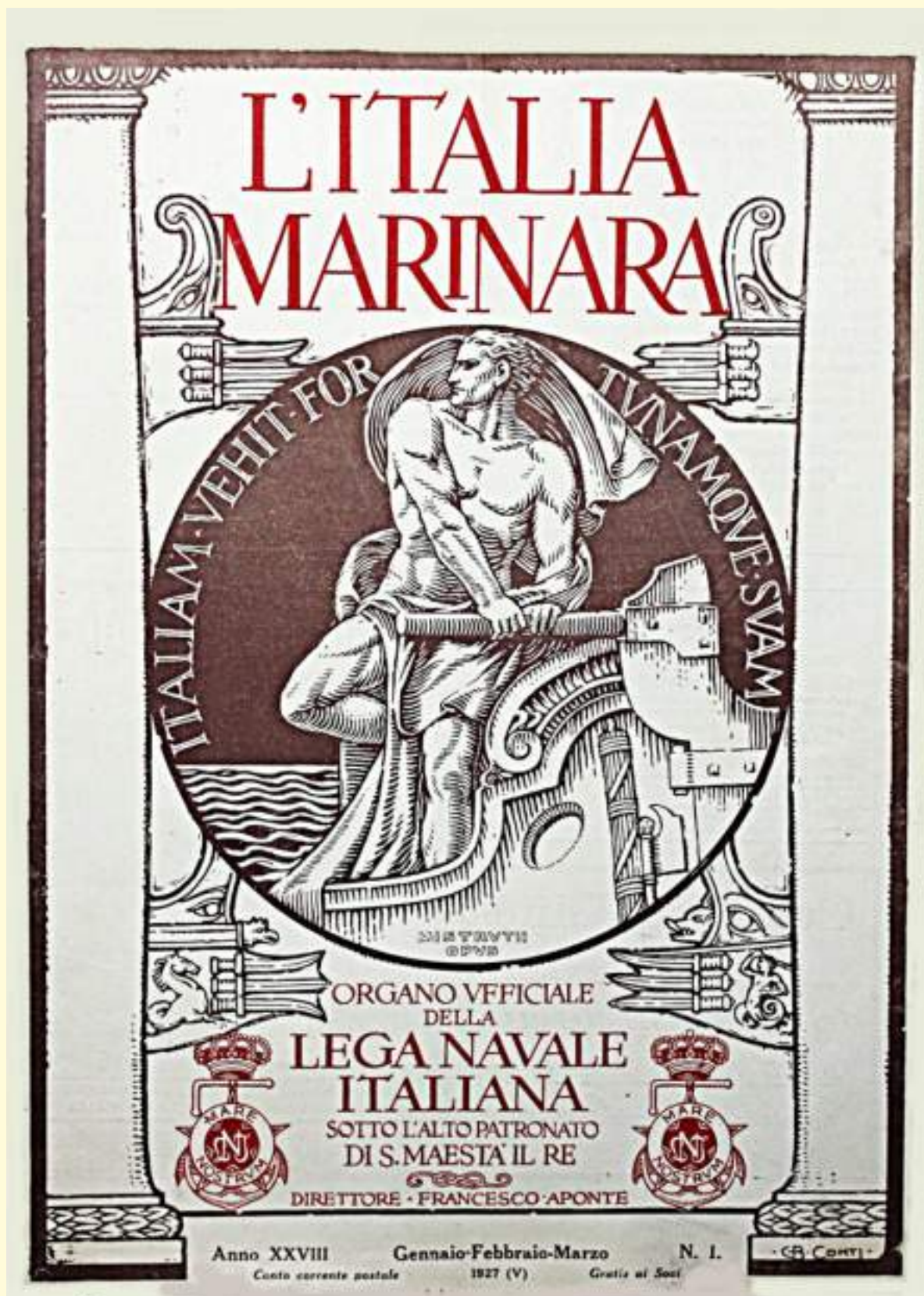


della Unione Nazionale della Marina da Diporto, e diede il suo valido contributo alla costituzione del Corpo Volontari Motonauti che tanto si distinse nella Prima guerra mondiale.

Nel 1923 pubblicò una piacevole cronaca sulla crociera compiuta con il 6,50 S.N. con cabina *Naya*, insieme a Fazio Dal Pozzo sul Lago di Garda. Continuando nella sua felice opera di pioniere fondò, a Torino, il Club Nautico Piemontese con sede nautica sul Lago di Avigliana dove, per tutto l'anno, si svolgevano regate: una magnifica palestra, per addestrare ed allenare equipaggi che si distinsero poi nelle più importanti regate sui laghi d'Italia, della Svizzera, nel Mediterraneo e sulla Senna.

*"Rosetta"
lugger di 2,6 tonn. del 1898.*

LE COPERTINE DELLA RIVISTA DELLA LEGA NAVALE



Copertina "L'ITALIA MARINARA" Gennaio-Febbraio-Marzo 1927, periodo in cui la rivista della Lega Navale ha adottato questa denominazione.