



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° 57

NOTIZIARIO ON-LINE

Maggio 2017

SOMMARIO

- | | | | |
|---|---------|--|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Cannoni navali Armstrong | pag. 19 |
| • Il primo solitario degli Oceani | pag. 2 | • Lampada da tempesta | pag. 23 |
| • 1967 "La Meloria" | pag. 6 | • Bandiera abbrunata | pag. 26 |
| • Nino Cosentino | pag. 12 | • Libri ... in vetrina | pag. 27 |
| • Del mare e dei destini | pag. 14 | • Le Copertine della Rivista LNI | pag. 28 |

EDITORIALE



CENTRO STUDI: . . . NESSUNO DORME!

Ultimato il trasferimento degli oltre 6000 volumi e dei 15000 numeri dei periodici della biblioteca del "Centro Studi" nei nuovi locali al Molosiglio presso la Sezione di Napoli della Lega Navale, adesso sarà necessario rivedere il ricollocamento fisico con il data base informatico e quindi i paramenti per rintracciare il materiale già archiviato e quello che, speriamo, continuerà a giungere.

Abbiamo sempre sottolineato che il CSTN non è assolutamente un "deposito di libri" come qualcuno erroneamente tende a definirlo, ma una realtà viva e pulsante, in continua attività ed in continuo contatto con l'esterno. Ecco l'ultimo messaggio in ordine di tempo ricevuto dalla nostra Segreteria. Giunge da Treviso e da un'idea di quanto si va sostenendo.

"Buonasera. ... Con fatica sto cercando di informatizzare tutto il materiale prodotto da Artù e Alvisè Chiggiato con lo scopo di pubblicare un libro sulle loro opere. Sono felice di aver trovato nel vostro Centro Studi molto materiale interessante di cui solo in parte ero a conoscenza ..."

"Marina olandese con nave di 3° rango" olio su tela di A. Stork (1644-1740).

Hanno collaborato:

Franco Belloni, Stefano Benazzo, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Giovanni Iannucci, Giuseppe Peluso, Paolo Rastrelli, Claudio Ressmann, Carlo Rolandi

Ospitare un articolo di Claudio Ressmann è sempre cosa molto gradita, per chi cura il Notiziario e per i lettori che continuano a manifestare il loro gradimento. La professionalità, la competenza e la meticolosità con le quali redige i suoi racconti, ricchi di straordinari particolari che ne accrescono l'interesse, sono frutto di anni di giornalismo dei quali molti passati al servizio della Rivista Marittima, prima e della Lega Navale poi.

Non ci stancheremo mai di ricordare il suo impegno nel sostenere la nascita del "Centro Studi" e quella del nostro "Notiziario", ne tanto meno la recente donazione della sua biblioteca personale. Attivissimo e carico di ricordi, adesso che dovrebbe godersi la meritata pensione, continua a pensare a collaborare con noi.

Grazie Claudio.



Il primo "solitario" degli Oceani

di **Claudio Ressmann**

Moltissimi velisti si interessano oggi alle imprese oceaniche compiute in solitario, affascinati da eventi collegati alla conquista di record prestigiosi, conseguiti isolatamente o nel corso di regate da parte di skipper dai nomi famosi. Sempre da soli a bordo, anche se rispetto al passato il loro isolamento fisico, grazie ai progressi delle telecomunicazioni satellitari, è attenuato dalla presenza sia pure virtuale di team di esperti in grado di fornire precise indicazioni sulla rotta da seguire.

I materiali forniti dalle attuali tecnologie e la presenza virtuale di affidabili consiglieri mancavano del tutto alla fine del secolo XVIII a quei temerari che si accingevano a compiere imprese impegnative in solitario come la circumnavigazione dei mari del globo.

UNO SPIRITO IRREQUIETO

Il primo di questi temerari è stato, poco più di un secolo or sono, il navigatore Joshua Slocum.

Per cercare di comprendere le motivazioni che spinsero quest'uomo di mare, all'epoca ultracinquantenne, a compiere un'impresa sportiva del genere è necessario conoscere le tappe fondamentali della sua avventurosa e tormentata esistenza, dalle cui vicende emerge, come costante, una istintiva passione per il mare.

Slocum nacque il 20 febbraio 1844 a Mount Hanley, nella Contea di Annapolis, Nuova Scozia, una delle province marittime canadesi, in una fattoria sulle pendici della North Mountain, catena montuosa che da un lato domina la vallata di Annapolis e dall'altro la baia di Fundy, nota perché vi si verificano le più alte escursioni di marea del mondo.

La sua era una famiglia di marinai di origine inglese e la passione per il mare cominciò a contagiare il piccolo Joshua intorno agli 8 anni di età, quando la famiglia si trasferì nel villaggio di Westport, nell'isola di Bar, dove cominciò ad imbarcare come mozzo sulle locali golette da pesca.

A 16 anni passò a navigazioni più impegnative su navi di

lungo corso a bordo delle quali dimostrò di possedere spiccate qualità marinaresche, dapprima come marinaio, poi come nostromo ed infine, dopo il brevetto, come ufficiale di coperta. Durante una sosta a San Francisco nel 1865 Slocum, divenuto nel frattempo cittadino statunitense, decise di dedicarsi dapprima alla pesca del salmone sul fiume Colombia poi alla caccia della lontra marina presso l'isola di Vancouver. Ambedue le attività si conclusero, però, con un fallimento per cui non gli rimase che tornare a navigare.

Così alla fine dello stesso anno assunse il comando di



Slocum a bordo dello "Spray", in ... tenuta da navigazione.

una goletta adibita al cabotaggio tra San Francisco e Seattle e, successivamente, quello del brigantino a palo *Washington* con destinazione Sydney. Durante le sosta australiana conobbe e sposò Virginia Albertina Walker, figlia di un emigrante americano, che da allora avrebbe condiviso con lui la vita di bordo.

Dalle acque di Sydney il *Washington* si trasferì a quelle dell'Alaska dove riempì le stive di salmoni, ma nel viaggio verso gli Stati Uniti il brigantino si arenò a 200 miglia da Kodiak, capitale dell'omonima isola.

Slocum nonostante l'incidente non perse la fiducia del suo armatore il quale gli affidò il comando della goletta *Constitution*, in servizio di linea tra San Francisco e Honolulu, mantenuto fino al disarmo dell'unità avvenuto a Manila nel 1875.



Lo "*Spray*" con il suo piano velico originale.

Nelle Filippine Slocum aprì un cantiere navale, ma dopo due anni fece ritorno in California, dove acquistò il tre alberi *Amethyst* da 350 tonnellate con cui eseguì numerosi e lucrosi viaggi in Oriente che gli consentirono di diventare caratario di una grande nave a tre alberi, il *Norhern Light* (1.857 tonnellate). Venduta la sua quota, nel 1877 divenne infine pieno proprietario di un brigantino a palo di minori dimensioni, l'*Aquidneck* (che di tonnellate ne misurava 343).

L'acquisto però non portò fortuna al suo armatore perché il veliero naufragò, sempre nel 1887, sulla costa brasiliana, nei pressi della baia di Guarakasava, vicino a di Paranaguà, con perdita totale dello scafo e del carico, ma senza vittime, provocando la completa rovina del suo armatore.

Dopo avere trasferito a Montevideo gli uomini dell'equipaggio alla ricerca di un altro imbarco, Slocum non si allontanò dal luogo del naufragio ma, utilizzando il materiale e gli attrezzi recuperati dall'*Aquidnek*,

dette inizio alla costruzione di una barca lunga poco più di dieci metri, dotata di una rudimentale vela al terzo steccata, avvalendosi dell'aiuto dei figli Victor e Garfield e della seconda moglie Henrietta Elliot (la prima era morta nel 1884 a 35 anni avendo dato alla luce tre figli e una figlia a bordo di altrettanti velieri comandati dal marito).

Dopo un paio di mesi il veliero, battezzato *Libertade*, era pronto per un avventuroso trasferimento della famiglia negli Stati Uniti.

Risalita lentamente la costa brasiliana, il *Libertade* superò il Mar dei Caraibi e Cuba e quindi costeggiò la Florida e la Carolina fino a raggiungere Washington il 27 dicembre 1888, esattamente un anno dopo il naufragio dell'*Aquidnek*.

Per Slocum e la sua famiglia la vita negli Stati Uniti non fu certo facile: qualche modesto imbarco e molti espedienti per sbarcare il lunario. Durante le sue peregrinazioni nel Rhode Island l'irrequieto navigatore nel 1893 trovò, abbandonato in un prato sulle rive del fiume Acushnet, a Fairhaven, nelle vicinanze di New Bedford, il relitto di un piccolo peschereccio a fondo piatto lungo 11 metri, abbandonato da tempo immemorabile, che lo aveva colpito sia per la singolarità delle sue linee sia per la robustezza delle sue strutture ancora in discrete condizioni. Fu un amore a prima vista, unito al desiderio di riportarlo a nuova vita. Battezzato col nome augurale

di *Spray* ("spruzzo"), sotto le mani di Slocum la barca in 13 mesi assunse di nuovo l'aspetto dei tempi migliori; il restauro era costato soltanto 554 dollari.

Le eccellenti doti di tenuta al mare e la facilità con la quale lo *Spray* manteneva stabilmente la rotta, fecero riaffiorare in Slocum il sopito desiderio di percorrere vasti spazi e di avventure lontane, suggerendogli addirittura una ambiziosa impresa marinara mai prima di allora tentata: proprio la circumnavigazione del globo in solitario che l'avrebbe reso celebre inserendo il suo nome nel Guinness dei primati.

Un'impresa titanica svoltasi - a parte il doppio superamento dello Horn di cui si dirà più avanti - all'insegna della buona sorte, tenendo conto dell'età dello *skipper* e della barca (ambedue ultracinquantenni), della modestia delle attrezzature nautiche e della scarsa qualità e quantità delle provviste di bordo, come si deduce dal suo libro del *Sailing Alone Around the World*, un *best seller* dell'editoria americana dell'epoca, dal quale è

tratto l'itinerario seguito dallo *Spray*.

UN IMPREVISTO E SOSTANZIALE CAMBIAMENTO

Slocum parte il mattino del 24 aprile 1895 dal molo mercantile di Boston, ma si ferma nella vicina, Gloucester dove fa riparare il cronometro (acquistato di seconda mano) fermatosi all'improvviso; non riesce però a procurarsi i 15 dollari necessari per la riparazione per cui si deve accontentare di una normale sveglia per effettuare i calcoli di navigazione *"Costava un dollaro e mezzo ma poiché il quadrante era rotto il negoziante me la dette per un dollaro"*.

Nel piccolo borgo marinaro della Nuova Scozia, le cui acque erano a lui familiari fin dall'infanzia, rimane un paio di mesi per completare le provviste di bordo e la strumentazione nautica, acquistata di seconda mano da un provider amico. Quindi, il 2 luglio, doppia Capo Sable e dà inizio alla sua avventura.

Le condizioni meteomarine lo favoriscono e il 20 luglio lo *Spray* ormeggia a Faial nelle Azzorre, dove sarebbe rimasto quattro giorni per poi proseguire alla volta della Rocca, raggiunta il 4 agosto 1895.

L'accoglienza delle autorità inglesi è molto cordiale. Ospitalità gratuita, viveri e strumentazioni generosamente donate dalla Royal Navy, riparazioni offerte dall'Arsenale.

La Capitaneria di Porto lo avverte: i pirati scorrazzano per il Mar Rosso (*nihil sub sole novi*) e certamente avrebbero catturato una imbarcazione isolata e indifesa.

Slocum non vuole correre rischi: rifà i suoi calcoli e decide di tornare indietro e di effettuare la circumnavigazione nel senso opposto, cioè da est verso ovest.

Gibilterra è lasciata sulla scia dello *Spray* il 25 agosto con destinazione Madera, le isole Canarie e del Capo Verde e finalmente l'atterraggio in Brasile il 5 ottobre a Recife.

Qui si ferma un mese e 20 giorni e ne approfitta per modificare il piano velico accorciando di circa un metro il boma e installando all'estrema poppa un alberetto di mezzana con una vela trapezoidale. Trasformato così in yawl lo *Spray* tocca Rio de Janeiro, festeggia il Natale a Montevideo e sosta a Buenos Aires da dove riparte il 26 gennaio 1896 diretto a Capo Horn, il cui passaggio è noto a tutti i naviganti per le difficoltà dovute alle generalmente avverse condizioni meteomarine.

UN DOPPIO PASSAGGIO DELL'HORN

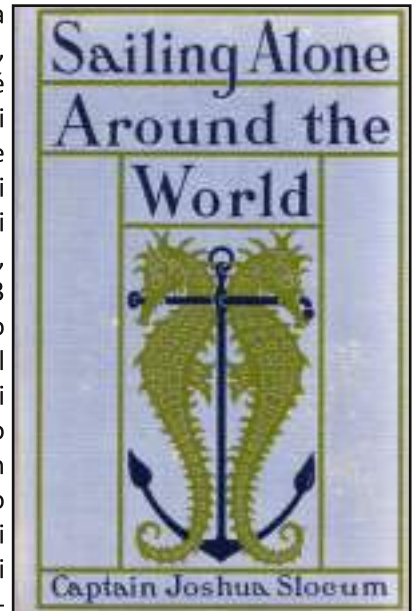
A Slocum, una volta giunto all'altezza delle Falkland, si pone il dilemma: doppiare Capo Horn o percorrere lo Stretto di Magellano? Decide per quest'ultima soluzione, apparentemente più vantaggiosa.

La navigazione nella "scorciatoia", però, non è né veloce né facile per gli scogli affioranti, per le impetuose correnti e per le frequenti razzie degli indigeni, per cui soltanto il 3 marzo lo *Spray* può solcare le acque del Pacifico. Tuttavia si tratta di un successo effimero, perché un "ruggente" vento proveniente dei settori settentrionali (siamo alla latitudine dei *roaring forties*) lo respinge implacabilmente verso sud, per cui a

Slocum non rimane che imboccare il Canale Cockburn e riaffrontare il Magellano, effettuandone una seconda percorrenza. Tale navigazione si conclude felicemente soltanto il 10 aprile.

A questo punto viene da chiedersi come un ultracinquantenne da solo a bordo di una piccola imbarcazione abbia potuto sopportare per due mesi le disumane fatiche connesse ad una impresa del genere; ma tant'è, le relative documentazioni ufficiali sono inoppugnabili.

L'eshausto Slocum riprende la navigazione con rotta nord e il 26 aprile mette piede sulla più meridionale delle isole Juan Fernandez, dove sosta solo alcuni giorni. Recupera almeno in parte le forze e riparte alla meglio le avarie subite dallo *Spray* punta poi verso



Il frontespizio del volume scritto da Slocum al rientro dalla circumnavigazione del globo.



Lo "Spray" dopo la sua trasformazione in yawl nel 1895.

ponente e dopo 43 giorni di navigazione si ormeggia alle isole Samoa. La successiva tappa è Newcastle, sulla costa orientale australiana, raggiunta passando tra le Figi e la Nuova Caledonia, e quindi Sydney e Melbourne, ove si ormeggia rispettivamente il 10 ottobre e il 23 dicembre 1896.

Per la prosecuzione del viaggio Slocum decide di non transitare per Capo Leewin, ma di dirigere verso nord lungo la costa australiana. Nel frattempo si concede anche una pausa ... turistica per visitare la Tasmania da dove riparte il 16 aprile.

Dopo avere costeggiato la Grande Barriera Corallina, supera il 14 giugno 1897 lo Stretto di Torres e successivamente approda alle Isole Keeling dove sosta tra il 17 luglio e il 22 agosto. Ancora una tappa il 26 ottobre alle Maurizius, quindi raggiunge Durban il 17 novembre e Città del Capo a metà dicembre.

Qui In quest'ultima città Slocum trascorre la fine dell'anno e vi rimane fino al 28 marzo 1898 quando riprende il mare, per raggiungere dapprima Sant'Elena, l'11 aprile, poi Ascensione.

Il 18 maggio lo *Spray* entra nel Mar Caraibico con tappe a Tobago, a Grenada e a Dominica. Il 1° giugno spicca il balzo finale da Antigua e finalmente il 28 giugno conclude il viaggio a Boston, da dove era partito tre anni, due mesi e quattro giorni prima, dopo avere percorso una distanza stimata in non meno di 46.000 miglia.

UN MISTERO DEL MARE

L'attività marinara di Slocum non si sarebbe conclusa

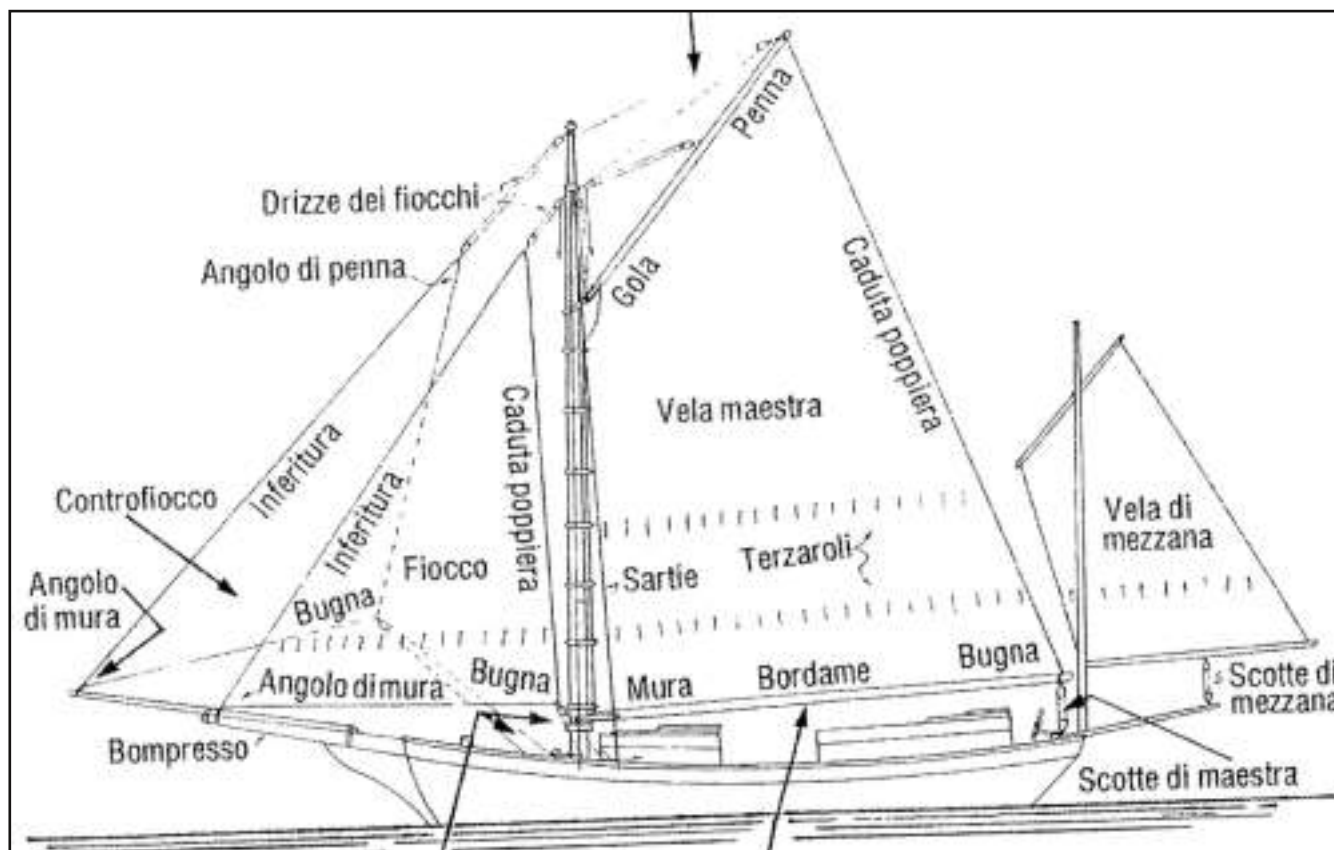
davvero con il suo ritorno in Patria dove ricevette riconoscimenti di ogni genere e potette godere di una grande popolarità ed anche un certo benessere economico.

Si stabilì a West Tisbury, Massachusetts, dove continuò a navigare e a praticare la pesca. Nel triennio 1905/1908, in particolare, un volta l'anno aveva preso l'abitudine di salpare, sempre a bordo dello *Spray* e sempre in solitario, alla volta di Georgetown, nelle Grand Cayman, a nord-ovest di Giamaica, dove amava "vivere la vita dei discendenti dei bucanieri". In realtà era lusingato dalle manifestazioni di affetto e di stima tributategli sempre dagli isolani che lo consideravano un "ospite d'onore". Il 14 novembre 1909 intraprendeva come di consueto l'annuale viaggio alle Antille partendo dal Vineyard Haven di Tisbury, ma da quel giorno di lui non si è saputo più nulla.

Una tragica fine, forse da lui stesso auspicata, a conclusione della vita di uno dei più straordinari navigatori solitari di tutti i tempi.



Slocum, in una foto ufficiale.

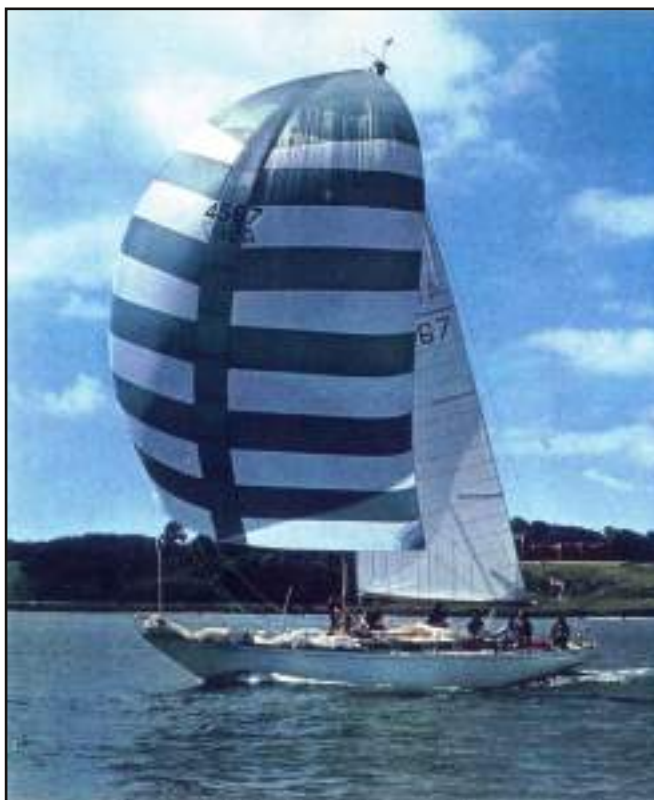


Nomenclatura dell'attrezzatura velica dello "Spray".

La storia della Vela agonistica d'Altura in Italia è un capitolo molto importante dello yachting nazionale che, per come è nata, per come si è sviluppata e per lo spessore dei personaggi che vi hanno preso parte meriterebbe un volume interamente ad essa dedicato. L'amico Giovanni, che a questa storia appartiene a pieno titolo, con i suoi puntuali racconti sta dando un contributo fondamentale a questa auspicabile pubblicazione. L'uscita del Notiziario lo stimola mese per mese e dal suo cilindro magico continua a tirare fuori preziosi e imperdibili ricordi.



1967 - “La Meloria” - La sua prima regata



La Meloria sotto spinnaker

Lasciato il comando del *Corsaro II* a Honolulu nel luglio del 1965, dopo la crociera conclusasi con la regata Transpacifica, e rientrato in Italia, mi misi subito in contatto con Gianni e Mary Pera che invitarono Marilena e me per una breve crociera in Tirreno con la loro barca, il *Santander of White*. Avevo quasi un mese di licenza ed accettammo con piacere. Erano previste brevi soste a Ponza, Ventotene, Ischia e arrivo a Napoli in tempo utile per partecipare alla Regata dei Tre Golfi con l'*Asteria* (A fianco), un “Gaia”, sloop di 11m, progetto Sparkman & Stephens (S&S) N° 1710, costruito a Livorno dal cantiere Benello, uno dei primi, se non il primo, in Italia a costruire in vetroresina con doppio scafo a sandwich ed intercapedine di schiuma Airex, che consentiva leggerezza e rigidità notevoli.



Durante la breve crociera, Gianni mi mise al corrente della sua intenzione di vendere *Santander*, che era un'ottima barca da crociera, ma “superata” dagli ultimi sviluppi del rating RORC, ancora in vigore a quei tempi, farsi costruire una barca competitiva e regatare con la sua e non solo con quelle dello Sport Velico della Marina Militare o di amici,

come aveva fatto fino allora. Aveva esaminato numerose opzioni, ma era ancora incerto su quella da scegliere. Arrivammo a Napoli il giorno prima della regata e conobbi gli amici di Gianni, proprietari dell'*Asteria*, Coari, Notarbartolo e Puddu, che lo avevano invitato ad assumere il ruolo di skipper. Il marinaio ed io, che avrei avuto anche il compito di "navigator", completavamo l'equipaggio.

In regata trovammo venti medio-leggeri e *Asteria* dimostrò subito di avere un buon passo su qualsiasi andatura, che ci permise di mantenerci costantemente fra i concorrenti delle classi maggiori. Non fu quindi una sorpresa di trovarci alla fine primi assoluti in tempo compensato. Gianni era entusiasta della barca e non solo di quanto fosse veloce, ma anche della cura dei particolari con la quale era costruita, sia sopra che sotto coperta. Peccato, diceva, che fosse circa tre metri più corta di quella che cercava lui. Subito dopo la bella premiazione presso il Circolo del Remo e delle Vela Italia, salutai Gianni, i nuovi amici e raggiunsi Marilena per collaborare al trasloco per Livorno, dove dovevo presentarmi in Accademia il 24 agosto per iniziare le pratiche di arrivo dei concorrenti. Per i due anni successivi, sarei stato il comandante alla classe degli ammessi nel concorso che si sarebbe svolto dopo i due mesi di tirocinio preliminare.

I due anni che seguirono furono densi di avvenimenti di varia natura, tristi o lieti, che segnarono la vita d'Accademia, dal tragico naufragio dell'*Orsa Minore* alle due partecipazioni alla regata della Giraglia, alle regate a Livorno con *Artica II*, al comando della *Stella Polare* ed alle campagne navali d'istruzione con i miei allievi sull'*Amerigo Vespucci* e sul *San Giorgio*. Tanti eventi che non saranno oggetto di questo capitolo, dedicato esclusivamente alla nuova barca di Gianni e Mary Pera ed alla sua prima regata.

Il mio incarico era molto stimolante e denso di soddisfazioni, ma richiedeva notevole impegno e non



lasciava assolutamente tempo libero. Marilena, in attesa del nostro secondo figlio, mi vedeva poco e diceva che di figli ne aveva una a casa, uno in arrivo e 120 in Accademia! Tuttavia, appena trovai un momento libero, feci una scappata al Cantiere Benello, conobbi Nino e si stabilì subito una buona relazione di amicizia, nonostante la notevole differenza di età.

Mi fece visitare il cantiere, poi tornammo in ufficio e, dopo aver parlato del nostro successo con *Asteria* alla Tre Golfi e di quanto Gianni ed io eravamo rimasti soddisfatti della barca, sia delle prestazioni che di come era costruita e rifinita, mi mise al corrente della nuova barca che aveva appena impostato, mostrandomi tutta la serie di disegni e piani di costruzione. Più grande del *Gaia*, con i suoi 13,31m f.t., era un nuovo progetto S&S, elaborato elusivamente per Benello. La serie si sarebbe chiamata Freya (A fianco) (1) e sarebbe stata costruita in vetroresina, con lo stesso sistema dei due scafi con intercapedine di schiuma Airex. Prevedeva che il prototipo avrebbe potuto

essere completato in poco più di un anno.

Tornato in Accademia, telefonai a Gianni, lo misi al corrente di quanto avevo appreso e suggerii un incontro con Nino Benello. Mi parve molto interessato, direi entusiasta, e mi chiese di organizzare al più presto l'incontro. Qualche giorno dopo eravamo insieme nell'ufficio di Nino e l'inizio fu molto cordiale. Gianni esaminò attentamente tutta la copiosa documentazione, prendendo anche degli appunti, poi disse che la barca gli piaceva molto, ma avrebbe voluto delle modifiche e prese gli appunti, ma non fece a tempo nemmeno ad iniziare ad esporre quanto aveva scritto, perché la replica di Nino fu immediata: "O lei la barca la prende come la faccio io, oppure non se ne fa niente". Entrambi si alzarono, si salutarono educatamente e Gianni ed io uscimmo. I due "vecchi" (rispetto a me) avevano manifestato chiaramente il loro carattere!

Con Gianni, e giorni dopo anche con Nino, evitai di fare alcun commento e non se ne parlò più, ma qualche giorno dopo Gianni mi telefonò per dirmi che aveva deciso di farsi progettare e costruire la barca dallo studio e dal cantiere Camper & Nicholsons (C&N) (2) a Gosport, di fronte all'Isola di White. Si sarebbe chiamata *La Meloria* ed avrebbe regatato con il guidone dello Sport Velico della Marina Militare. Iniziò subito una fitta corrispondenza di Gianni con Giancarlo Basile e con me. Contrariamente al suo rapporto con Nino Benello, interrottosi bruscamente sul nascere, aveva trovato in Peter Nicholson, già amico di Mary e suo, che dirigeva lo studio di progettazione ed anche il cantiere, un interlocutore disponibile ad ascoltare e discutere le sue obiezioni ed i suoi suggerimenti. Il plico di Gianni arrivava frequentemente e, con tutto quello che avevo da fare in Accademia, facevo spesso le ore piccole per esaminare disegni di sistemazioni interne e di coperta, piano velico e vele, elenchi di accessori, dotazione di strumenti per la navigazione, ecc. e poi rispondere con le mie considerazioni e proposte.

Non so come trovavo il tempo se penso che riuscii anche ad elaborare il progettino di un fanale combinato da faccia prodiera dell'albero che faceva da fanale di via, illuminazione verso il basso della coperta a prora e verso l'alto della testa d'albero per verificare che le drizze fossero in chiaro, Il tutto controllato dal pozzetto con un interruttore a quattro posizioni. Fu realizzato dal cantiere e funzionava! Nel complesso, credo che Giancarlo ed io, con la nostra esperienza non indifferente e con un interlocutore ancora più esperto di noi, offrimmo un contributo significativo alla scelta di tanti particolari, soprattutto dell'allestimento.

I primi di giugno, improvvisamente, Gianni fu colpito da un infarto dal quale si riprese rapidamente, ma i medici gli prescrissero delle cure e gli "intimarono" di stare a riposo e di non mettere assolutamente piede in barca per almeno due mesi. Appena rimessosi, Gianni mi scrisse per dirmi che avrebbe voluto che alla regata inaugurale de *La Meloria*, che sarebbe stata la Cowes – Dinard (Pre Bando a fianco), desiderava che in equipaggio ci fossero almeno un paio di Italiani. Giancarlo Basile, che era sottordine al capo dell'ufficio operazioni presso il Comando del Dipartimento di Napoli, non aveva avuto il permesso di allontanarsi ed aveva trovato solo Florindo (Flori) Cerri (3) disponibile per la regata.

10. COWES TO DINARD RACE
Organized by the R.O.R.C. in collaboration with the Yacht Club de Dinard

TROPHIES: Class I, King Edward VII Challenge Cup; Class II, Yacht Club de Dinard Trophy; Class III, Yeoman Bowl; Best Corrected Time, Holman Cup; Ladies Cup; National points trophy, Coupe des Nations; R.O.R.C. Tankards and medallions.



START: Friday, 14th July, at Cowes from the Royal Yacht Squadron line, 11.00, 11.15, 11.30, 11.45 and 12.00 B.S.T. Class III will start first. H.W. Portsmouth 17.30 B.S.T.

COURSE: Leave Prince Consort buoy to port, the mining ground buoys off Ryde, No Man's Land Fort, the Nab Tower and the Isle of Wight to starboard. Leave Alderney, the Casquets, Guernsey and the Plateau des Miniquiers buoys to port.

FINISH: At Le Vieux Banc buoy off Dinard.

DISTANCE: About 180 miles.

CLASSES AND ENTRY FEES: See p. 2.

ENTRIES must reach the R.O.R.C. not later than THURSDAY, 29th JUNE.

Fortuna volle che in quel periodo, concluso l'anno accademico, sarei stato in licenza prima della crociera estiva con i miei allievi ed accettai l'invito con molto piacere.

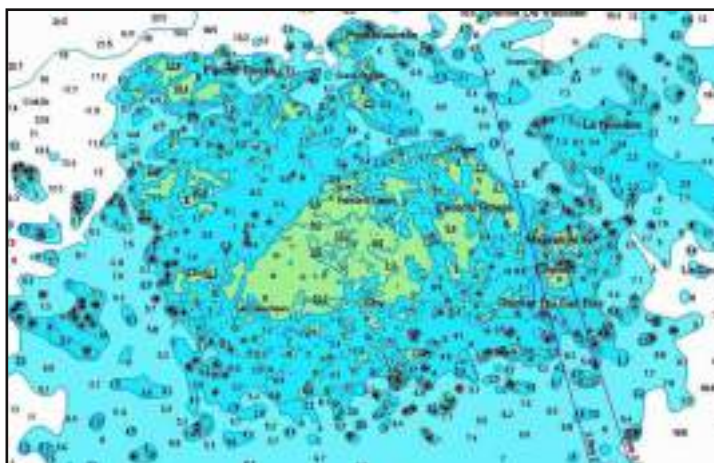
Il viaggio da Livorno a Gosport non fu facile e dovetti servirmi di tutti i mezzi di trasporto, dall'aereo al treno, al bus ed al taxi, ma arrivai a Gosport la sera prima della partenza della regata e mi sistemai in un decente B&B. La mattina dopo, molto presto, ero già in cantiere e finalmente vidi la barca, ancora in terra, già imbragata sotto la gru, in attesa di andare in mare per la prima volta, dopo il tradizionale battesimo. Per fortuna la partenza della nostra classe, la II(a) era la penultima della serie, alle 11.45, e quindi c'era il tempo per tutti i "preliminari". Dopo di noi sarebbe partita, per ultima, la I classe.

Poco dopo arrivarono Gianni, che sarebbe forzatamente rimasto a terra, e Mary con Peter Nicholson ed il resto dell'equipaggio (4). terminate le formalità, *La Meloria* andò in acqua con due operai a bordo, che iniziarono subito a darsi da fare con gli ultimi ritocchi, ma non riuscirono a finire e Peter decise di mollare ugualmente gli ormeggi e di farci seguire da un gommone che li avrebbe riportati a terra. Il Solent era pieno di barche di spettatori di tutti i tipi, ma anche i concorrenti erano molti, 106, con una nutrita presenza di barche straniere, anche perché era un anno dispari, quindi di "Admiral's Cup". Mettemmo subito in vela, dirigendo per la partenza che era a Cowes, di fronte alla "storica" terrazza del Royal Yacht Squadron, con i suoi cannoni dei tempi di Nelson che avrebbero appoggiato i segnali di partenza.



Pochi minuti prima del segnale di avviso per la nostra classe, salutammo e ringraziammo gli operai, che passarono sul gommone per far ritorno a Gosport, e cominciammo a manovrare con gli altri 23 della nostra classe. Fu una sequenza di manovre senza sosta e potei alzare gli occhi solo quando eravamo in rotta per la Prince Consort buoy. C'era un bel vento e, davanti a noi, un mare di vele della settantina di barche più piccole, partite prima, che cominciammo ben presto a superare, mentre rimanevamo avanti a quelle della nostra classe e le più grandi della I guadagnavano ma, sembrava, meno di quanto avrebbero dovuto.

Con uno skipper esigente come Peter non era possibile distrarsi dalle manovre e guardarsi intorno, motivo per il quale i miei ricordi della prima parte di quella regata sono un po' "annebbiati". Comunque, ricordo che ci fu sempre vento di media intensità, il tempo si mantenne buono ed anche la visibilità. Lasciatoci di poppa Guernsey, trovammo un po' di vento in prora ed iniziammo il bordeggiato, che ci portò verso Jersey. Eravamo un po' a sinistra della rotta quando cominciò a



scendere la nebbia, quella vera, non quella dei ricordi, che tornarono ad essere vivissimi. Fra noi e il traguardo c'era la parte occidentale del temibile Plateau des Miniquiers (*A fianco*) da lasciare a sinistra e la nebbia diveniva sempre più fitta, fino a che dal pozzetto si vedeva a stento la prora.

A quel punto Mary "salì in cattedra". Data a Peter la rotta iniziale per scapolare gli scogli, ma non troppo, scese dabbasso e un minuto dopo riapparve con tutto quanto le serviva. Si sistemò in piedi sulla scaletta di accesso, con il busto fuori ed il nuovissimo rilevatore Brookes & Gatehouse con radiogoniometro incorporato in mano e cominciò il suo "dialogo" con Peter che era al timone, mentre tutti noi altri, eravamo ai nostri posti con le scotte in mano, in assoluto silenzio, pronti a reagire ad ogni salto del venticello, ad ogni cambio di rotta e, se necessario, anche di vele.

Il dialogo fra Mary e Peter era più o meno il seguente, per darne solo un esempio. Mary: “Ten starboard, Peter ... Steady on, steady on”; Peter: “OK Mary, steering 170”. La cantilena continuò per una buona mezz’oretta, fino a che si cominciò a sentire il segnale acustico della boa del Le Vieux bank senza che si vedesse ancora nulla. Finalmente, avvicinandoci alla costa, la nebbia si diradò un poco e

10. Cowes to Dinard Race									
Organized by the R.U.C.C. in collaboration with the Yacht Club de Dinard									
100 MILES 18th JULY, 1967									
Class	Yacht	Crew (incl. hel)	Yacht	Pos.	Elapsed Time	Corrected Time	Prizes		
CLASS I 12.00									
1	NEUTRAW	D. R. Fisher	Swan	1215	31 32 40	27 38 25	1st		
2	SCOTIA	P. Dorey	YNG	734	31 38 77	28 18 48	2nd		
3	NOUVEAU	S. D. R. Carter	YNG	738	31 38 50	28 38 11			
4	ELDONCUND	H.M. The Queen and R.R.H. The Duke of Edinburgh—R.A.Y.C. (Maj. R. W. Miles)	YNG	811	32 28 38	30 21 30			
5	MOBYEMIA V	R. W. Army	Bon.	516	37 00 38	31 07 30			
6	GLENAN	Capt. N. G. Watson	Glen.	417	39 02 00	33 23 21	3rd Best		
7	ALCORA	Capt. F. Kewen	Swan	739	45 28 28	39 18 18	2nd Best		
8	SPRINGTIME	N. G. Watson	Swan	517	47 28 41	41 28 18			
9	AVKON	R. Carter	Swan	261	47 11 45	41 40 18			
10	WALSLEY	Capt. G. G. Henderson	Swan	213	49 08 00	42 00 18			
11	MARABU	Capt. J. C. Macleod	Swan	739	47 17 30	42 58 28			
12	LUTINE	Lord's Y.C. (J. Reed)	Swan	136	47 27 38	43 07 31			
13	ELDON II	Dr. J. Macleod	Swan	50	Retired				
CLASS II(a) 11.45									
1	FIREBRAND	D. F. Miles	Swan	1481	28 40 08	23 18 23	1st and Best		
2	LA MELORIA	Capt. G. R. Pore (Owen)	YNG	1189	33 41 28	27 38 08	2nd		
3	CLACKIN' WIGHT	Mr. M. L. Long	Bon.	894	34 41 49	27 43 00	3rd and 1st Best		
4	HARBIT II	R. B. Carter	Bon.	879	38 13 19	31 06 32	4th		
5	HONK OF MALLAM	Capt. J. Hargrave and R. Dorey	YNG	782	38 30 00	32 02 38			
6	SHUTACK II	D. J. Miles	Swan	739	38 30 00	32 02 38			
7	PRODIGE OF WHITBY	A. Shaw	YNG	634	38 30 00	32 02 38			
8	MARCEL VI	M. Cantan	YNG	719	40 02 00	32 31 08			
9	DEFALC II	C. and P. Brown	YNG	627	40 02 00	32 31 08			
10	CLACKIN' WIGHT II	R. B. Carter	YNG	418	40 02 00	32 31 08			
11	SHUTACK II	J. M. A. Farnham	YNG	440	45 11 37	36 29 28			
12	MARCEL VI	V. Gifford	Swan	402	45 30 28	37 38 41	2nd Best		
13	SHUTACK II	R. Dorey	Swan	387	45 11 44	37 29 28			
14	SHUTACK II	Dr. M. H. Brown	YNG	319	47 30 17	38 09 04			
15	ALVENA	Dr. R. La Bonté	YNG	305	47 34 17	38 09 04	3rd Best		
16	SHUTACK II	Dr. R. La Bonté	YNG	277	47 34 17	38 09 04			
17	SHUTACK II	R. A. Howard	YNG	251	48 01 38	38 39 20			
18	SHUTACK II	R. A. Howard	YNG	218	47 38 00	38 07 30			
19	SHUTACK II	John Miles	YNG	205	47 38 00	38 07 30			
20	SHUTACK II	John Miles	YNG	205	47 38 00	38 07 30			
21	SHUTACK II	John Miles	YNG	205	47 38 00	38 07 30			
22	SHUTACK II	John Miles	YNG	205	47 38 00	38 07 30			
23	SHUTACK II	John Miles	YNG	205	47 38 00	38 07 30			
24	SHUTACK II	John Miles	YNG	205	47 38 00	38 07 30			
25	SHUTACK II	John Miles	YNG	205	47 38 00	38 07 30			
26	SHUTACK II	John Miles	YNG	205	47 38 00	38 07 30			
27	SHUTACK II	John Miles	YNG	205	47 38 00	38 07 30			
28	SHUTACK II	John Miles	YNG	205	47 38 00	38 07 30			
29	SHUTACK II	John Miles	YNG	205	47 38 00	38 07 30			
30	SHUTACK II	John Miles	YNG	205	47 38 00	38 07 30			

vedemmo uscire appena da essa, se ricordo bene, una motobarca ancorata con due uomini a bordo, che stavamo quasi investendo. La schivammo e uno dei due suonò una trombetta e ci salutò. Rispondemmo al saluto, mentre si cominciava a intravedere la costa poi il paese ed il porto. Mettemmo in moto il motore, ammainammo tutto e poco dopo eravamo ormeggiati.

Appena data una sommaria rassettata alla barca, andammo a vedere i risultati, che venivano aggiornati continuamente. Erano arrivate solo quattro barche, tre della classe I, tutte battute in compensato, ma purtroppo era

arrivato anche *Firebrand* (5), della nostra classe, circa tre ore e mezza prima di noi, sia in reale che in compensato. Evidentemente, oltre ad aver camminato più che bene, anche lui aveva un buon navigator che non temeva gli scogli e la nebbia. Comunque, eravamo più che soddisfatti di come sia noi che *La Meloria* ci eravamo comportati, soprattutto dopo aver appreso qual'era il formidabile palmares di *Fiebrand* nei due anni passati.

Ho riportato sopra le classifiche, limitate alle classi I e II(a), perché tutte le barche delle altre classi erano abbondantemente dietro di noi. Da notare che molte erano più che “blasonate” e meritevoli di risultati migliori, ma li persero ... nella nebbia! Gianni era in banchina ad accoglierci e la felicità e la soddisfazione per il risultato ottenuto dalla sua barca attenuarono notevolmente il dispiacere di non aver potuto essere anche lui a bordo. Purtroppo, non mi fu possibile trattenermi a lungo ed anche Flori doveva tornare a casa.

Prendemmo un treno delle ottime e puntualissime ferrovie francesi – forse anche perché costavano quasi il doppio che in Italia – e poi da Parigi in aereo a Roma, per riprendere di nuovo il treno. Ci salutammo a Livorno – Flori proseguiva per Viareggio –, dove mi aspettava un tour de force nei pochi giorni rimasti prima dell'imbarco sul *Vespucci* con i miei allievi.

Milazzo, 12 aprile 2017

Note:

1. Il *Freya*, come il *Gaia*, progetto di S&S N° 1930, era uno sloop, costruito anch'esso in sandwich di vetroresina. Lungo f.t. 13,31m, largo 3,68m pescava 2,20m. Il dislocamento era di 13.000Kg e la superficie velica di 125m².
2. C&N è il più antico cantiere navale di piccole e medie imbarcazioni del Regno Unito. Fondato da Frances Amos nel 1782 a Gosport, nell'Hampshire, ad Amos successe il suo pronipote William

Camper al quale si associò Ben Nicholson, che aveva iniziato come apprendista nel 1842 e che divenne progettista, sostituendo Camper quando andò in pensione nel 1863. Nacque così la C&N ed è impossibile, in questa sede, citare tutti i successi che seguirono nel progetto e nella costruzione di imbarcazioni di successo a vela e a motore di tutti i tipi e dimensioni. Nel tempo, il settore di attività, esteso in tutto il mondo, si è notevolmente ampliato e, in un mondo “globale”, la società si è frammentata ed è passata in gran parte in mani estere. Il cantiere di Gosport, nel quale era iniziato l’“epopea” C&N, chiuse definitivamente nel dicembre 2005.

3. *Flori Cerri, viareggino, era un ufficiale di Marina, (Corso Squali, entrato in Accademia nel 1940), ingegnere delle Armi Navali, che aveva poi lasciato il servizio parecchi anni dopo. Fin da giovane si era dedicato alla vela ed era presto passato all’altomare, diventando buon amico dei Pera e di Straulino. Aveva partecipato a moltissime regate su diverse imbarcazioni, fra le quali soprattutto quelle di Marina Spaccarelli Bulgari.*
4. *L’equipaggio era composto da: Peter Nicholson, skipper, Mary Pera, navigator, Tessa Nicholson (moglie di Peter), Tony Taylor (uno dei dirigenti del cantiere), Flori Cerri, io ed uno o due altri componenti dei quali non ricordo i nomi.*
5. *Firebrand (Sotto, allora ed oggi), progetto S&S N°1780, costruito per Denis Miller a Cowes, nel*



1965, dal famoso cantiere Claire Lallow con fasciame in mogano dell’Honduras su costole in olmo, aveva le seguenti caratteristiche: Lugh. f.t. 13,18m, Lungh. al galleggiamento 9.14m, Larghezza 3,43m, pescaggio 1,93m, dislocamento 10 Tonn. Lo stesso anno del varo, vinse la sua classe o si piazzò fra i primi tre in tutte le regate alle quali prese parte e si selezionò su 15 barche, entrando a far parte delle tre della squadra per l’Admiral’s Cup, vinta dalla Gran Bretagna.



Nel 1966, traversato l’Atlantico, contribuì alla vittoria della squadra nella “Onion Patch”, che comprende la Bermuda Race. Nel 1967, prima della Cowes - Dinard, aveva già vinto la regata Harwich - Hook of Holland.

LEGA NAVALE ITALIANA

CENTRO
STUDI
TRADIZIONI
NAUTICHE



... il porto
della cultura
del mare

LA PIÙ GRANDE BIBLIOTECA D’ITALIA INTERAMENTE DEDICATA AL MARE
CATALOGO CONSULTABILE ON LINE SUL SITO www.cstn.it

6000 volumi, 15000 numeri delle principali riviste del settore, archivio fotografico, documenti,
laboratorio modellismo . . .

DIFFONDETE IL “NOTIZIARIO CSTN” SEGNALANDO GLI E-MAIL DEGLI INTERESSATI A: redazione@cstn.it

Ogni mese, nella fase preparatoria del nuovo numero del "Notiziario" è un piacere la telefonata a Milano con l'amico Franco Belloni che segue e sostiene appassionatamente la nostra rivista. L'inizio della conversazione è sempre lo stesso: "che cosa vogliamo pubblicare questo mese?". E così finiamo con il passare in rassegna un secolo e più di storia, dalla Vela alla Motonautica, dai Personaggi ai Club, dagli Ex Voto ai gradi Cantieri. Davvero Franco, ad onta dell'età, ha una memoria elefantiaca ed una lucidità impressionante e soprattutto un entusiasmo giovanile che gli permette, lui che è la più illustre firma del settore, di divertirsi con noi a dare linfa al CSTN di cui è stato e lo sarà per sempre l'ideatore. (da "Arte Navale" aprile/maggio 2007)



NINO COSENTINO, UN 'BRONZO' OLIMPICO

di **Franco Belloni**

Trieste, 1-6 maggio 1948. Per la prima volta nel dopoguerra nella città giuliana sono organizzati due importanti campionati: il nono europeo delle Star e il quinto italiano degli Snipe, che coincidono anche con il 45° anno di fondazione dello Yacht Club Adriaco. Un ritorno sportivo ma anche un significativo omaggio alla Città allora governata, con il territorio limitrofo, dagli Alleati. Nel 1948 per andare a Trieste occorreva un lasciapassare rilasciato dagli Alleati. Conservo ancora il mio: un foglietto carminio scolorito con il numero 26905. Nonostante la situazione, il 1° maggio c'era stato uno sciopero generale e la sera la "cintura" carsica che circonda Trieste era stata illuminata dalle torce degli slavi che rivendicavano la città. All'Adriaco era stato organizzato tutto con la tradizionale signorilità. Tutti si sentivano a casa. Nelle Star, tra i sedici concorrenti di quattro nazioni, non mancano Agostino Straulino e Nico Rode con *Polluce* vincitori del campionato nel 1938 e Tito Nordio, detentore del titolo, con Gigi de Manincor con *Titepl II*, c'era anche Nino Cosentino (**foto**) con Roberto Morelli in gara con *Hydra*. Non era difficile incontrarsi sul Molo Sartorio, dove c'è la sede l'Adriaco, e fare nuove amicizie che poi sarebbero durate nel tempo. E, così, in quella occasione conobbi Nino Cosentino che si notava per il suo carattere esuberante e franco. Il secondo giorno, quando ci incontrammo, era come se fossimo dei vecchi amici. Cosentino a Trieste vincerà il Campionato europeo, facilitato anche dalla squalifica



di Straulino per un fallo burocratico e favorendo Nino che si era classificato secondo. L'anno dopo all'europeo nel Principato di Monaco Straulino sarà primo e Cosentino secondo. Prima di Trieste sapevo di questa famiglia napoletana, i Cosentino, dove la vela in casa era un argomento quotidiano. A Firenze, nel novembre del 1946, in occasione del Congresso dei circoli velici che fondarono l'Unione Società Veliche Italiane (USVI), l'attuale Federazione, avevo conosciuto il fratello Renato. Bravo velista, era stato all'Olimpiade del 1936 nell'equipaggio del 6 metri SI *Esperia* e nel 1948 in quello del 6 metri SI *Ciocca II*, ma altrettanto competente come dirigente da essere eletto a Firenze sia nel Consiglio dell'Unione sia presidente della

Commissione Sportiva. Nino incomincia giovanissimo ad andare in barca a vela. La sua prima barca è un Dinghy 12 piedi, è talmente bravo, e nel 1938 vince a Napoli con *Raja* il campionato italiano. Ha simpatia per il singolo, anche se non ha il fisico del singolista, e dal Dinghy passa alla Jole Olimpica 1936 dove a Trieste, il "covo" dei timonieri di questa classe, vince con imbarcazioni a rotazione, il campionato d'Italia nel 1942 e 1943. Al ritorno dell'attività dopoguerra passa alle Star. Non è una classe facile. Corrono in questa classe Tino Straulino, Tito Nordio, Dario Salata, Roberto Ciappa, per ricordare soltanto i timonieri italiani. Nino non perde l'occasione dei grandi eventi della classe ai quali partecipa, ed è tra i protagonisti.

Oltre al campionato d'Europa, di cui abbiamo detto, nel 1955 vince nel Principato di Monaco, con Mario Masturzo su *Vega V* il Campionato di Francia delle Star. Nel 1952 è una delle riserve all'Olimpiade di Helsinki, ma all'ultimo momento per l'impossibilità di Luigi Mino Poggi di essere presente lo sostituisce sul 6 metri SI *Ciocca II*. Nino Cosentino ama le sfide. Dalla Star, che non abbandona subito, passa al Dragone. I suoi diretti avversari sono in Italia per alcuni anni il varazzino Pino Carattino e fino al 1960 il triestino Sergio Sorrentino. Sorrentino è un avversario duro, ma Cosentino non demorde. Nel 1955, con *Gabbiano* e l'equipaggio Orlando Marino e Massimo Malarico, trionfa ad Arcachon vincendo la Coppa Vasco De Gama, la Coppa Henry Allard e il campionato di Francia. Nel 1957 ritorna ad Arcachon con *Gabbiano* e con i compagni d'equipaggio, l'indimenticabile Neri Stella e Luigi De Marco, rinvince la Coppa Vasco De Gama e la Coppa Henry Allard. Anche il suo rivale, Sergio Sorrentino, non è da meno vincendo importanti trofei. Sia in Italia sia all'estero si giocano il posto all'Olimpiade del 1960.

Nel 1959 Cosentino con *Venilia* e l'equipaggio Antonio Ciciliano e Giuseppe De Stefano vince in Germania la difficile Kieler Woche nei Dragoni e in Danimarca a Skovshoved il Marblehead Trophy. Per i Giochi Velici del 1960 a Napoli, dopo i risultati dell'ultimo anno, l'USVI sceglie Nino Cosentino con la stessa barca ed equipaggio di Kiel. Sergio Sorrentino sarà riserva. A ruoli invertiti si ripete la loro presenza all'Olimpiade del 1956 a Melbourne.

A Napoli Nino Cosentino è uno dei favoriti dal pronostico, come è Tino Straulino nelle Star e Mario Capio nei Flying Dutchman. Nel primo gruppo di regate Nino Cosentino conferma il pronostico. I suoi piazzamenti sono tutti da classifica, mentre i suoi diretti avversari l'argentino Jorge A. Salas Chaves con *Tango* e il principe Costantino di Grecia con *Nirefs* hanno già una prova da scartare. Si esulta a Santa Lucia e a Mergellina. Alla ripresa delle gare Cosentino è irriconoscibile. C'è un crollo psicologico. L'Olimpiade, che Bruno Bianchi ha definito "una brutta bestia", influisce su Cosentino che perde la calma. In tre regate si gioca non solo la medaglia d'oro ma anche quella d'argento vinte dai greci del *Nirefs* e dagli argentini di

Tango. Gli resta quella di bronzo. A distanza di quasi cinquanta anni indagare sulle cause è impossibile. Peraltro, lo era stato anche allora. Nel complesso l'Italia a Napoli ha perso la "guerra dei nervi" come scrissero i giornali. Una medaglia di bronzo è pur sempre una medaglia olimpica. Nel 1960 ne avevamo vinte soltanto due d'oro: nel 1936 con l'8 metri SI *Italia* e nel 1952 con la Star *Merope* e una d'argento nel 1956 con *Merope III*. La conquista di una quarta medaglia è sempre un merito. Non da poco



L'equipaggio della Medaglia di Bronzo a bordo del Dragone "Venilia" (da sinistra: Antonio Ciciliano, Nino Cosentino e Giulio De Stefano).



1950 Mondiale Star a Chicago (USA). Nino Cosentino e Carlo Rolandi ... tra una regata e l'altra.

Non è possibile non entrare immediatamente in sintonia con Stefano Benazzo, ovvero: l'amicizia sorge spontanea, tanta è la sua affabilità e simpatia. Poi approfondisci la sua conoscenza, leggi le note della sua vita e ti accorgi dello spessore del personaggio e ti dici: "ho osato dove osano le aquile". Questo suo articolo, che graziosamente e senza farselo dire due volte ha messo a disposizione del Notiziario, apparentemente presenta solo una nuova "scienza": la relittologia, in effetti accompagna il lettore in quello che è il viaggio più arduo che si possa intraprendere: navigare nell'animo umano. E Stefano è davvero un maestro.



"Del mare e dei destini"

di **Stefano Benazzo**

Sono lieto di essere stato invitato a descrivere la mia attività sul Notiziario CSTN, che leggo ogni mese con avidità. Sono un *relittologo*, l'unico, a quanto mi risulta. Dopo aver lasciato quattro anni fa la Carriera diplomatica con il titolo di Ambasciatore d'Italia, sono diventato fotografo professionista e viaggio alla ricerca di relitti spiaggiati sulle coste del mondo: ne ho fotografati più di cento. Qualcuno mi ha ribattezzato, con una ardita definizione informatica, "Be-

nazzo2.0". Nel mese di marzo 2017 è stato presentato dall'editore Skira un mio libro contenente 90 immagini di resti di navi: "*Wrecks/Relitti*", pubblicato in italiano e in inglese (144 pagine; 32,00 Euro; disponibile online, nelle librerie e nei punti vendita Skira). Un altro libro è in preparazione.

Nel mio complesso e poliedrico percorso artistico iniziato mezzo secolo fa (illustrato nel mio sito: www.stefanobenazzo.it), e che si è tradotto in immagini, sculture, racconti, modelli navali ed architettonici, uno dei comuni denominatori è il mare, e quindi ne sono parte integrante, a testimonianza dell'immensa tradizione dei naviganti di tutte le epoche, i resti di navi e imbarcazioni; essi ottengono, attraverso le mie immagini, la loro ultima occasione di esprimersi, permettendo di intuire ciò che è accaduto a bordo e la vita dei marinai.

Amo e rispetto i relitti: apparentemente simboli negativi, essi ci lasciano intravedere - nella loro essenzialità - un insospettato spiraglio di serenità. Secondo



2016. Bayard, Georgia del Sud.

alcuni, esprimono asprezza, mancanza di speranza, "terminalità", la fine degli uomini e dei loro sogni, la sofferenza derivante dalle ferite, dalla lotta contro gli elementi e dal soccombere. A parer mio, invece, aiutano l'uomo smarrito nella selva oscura a cercare se stesso nell'abisso inesplorato che è in ognuno di noi. Fanno emergere quanto di ricco, appassionato e variegato è in noi, ma anche gli strati di sedimenti che si sono depositati e incrostati nel nostro oceano psichico, come la ruggine che tiene insieme quei resti. Fanno apparire antichi momenti dolorosi di rotture e ferite che hanno inciso l'anima, come il tempo ha inciso gli scafi. I relitti non sono eremiti per loro scelta....

Nonostante le mie opere possano sembrare simboli di abbandono e di tristezza, la mia ambizione è che esse arricchiscano e rasserenino chi le osserva, offrendo allo spettatore un approdo sicuro. Un visitatore a una mia mostra mi ha chiesto "Lei cos'è? Cosa sente di essere?": rispondere che sono un fotografo era troppo facile; gli ho risposto: "sono una levatrice". E infatti, così come una levatrice fa venire alla luce un bambino,

come l'artista preistorico, come lo sciamano, voglio far nascere, attraverso le mie immagini, solo emozioni e trasmetterle ad altri. Un artista coglie l'istante e sceglie la migliore chiave di lettura per entrare in sintonia con la natura. Le mie immagini sono frammenti essenziali e scarni di realtà e di luoghi che cristallizzano momenti e interpretano la natura, traducendo ciò che vedo, ma soprattutto ciò che sento. Le mie parole guida sono: passione, emozione, dovere di memoria; offro al pubblico gli strumenti per provare gli stessi sentimenti che mi pervadono quando creo, indirizzandolo verso l'essenza del soggetto. Una storia d'amore, quindi: prestando attenzione ai resti di navi, li faccio vivere, riporto in vita coloro che vi hanno navigato, e tutto questo mi arricchisce. Chi non immagina e non sogna si spegne...

In passato avevo ritratto casolari in rovina lungo le autostrade e altri luoghi d'abbandono: foreste pietrificate, città sepolte dall'acqua, archeologia industriale; ero un *"abbandonologo"*. La tensione che mi spingeva era identica, ma l'attrazione per le imbarcazioni è maggiore: presto attenzione a oggetti abbandonati, ma vivi, collegati al mare e - un tempo - densi di attività.

Una chiave di lettura delle mie immagini: gli unici ritratti che ho scattato risalgono al 1969, ma ora sento il bisogno di ricordare gli uomini che navigarono. Gli scomparsi ci trasmettono conoscenze importanti, e noi abbiamo la responsabilità di tramandarle. Secondo una leggenda africana, un uomo muore veramente solo quando muore l'ultima persona ad averlo conosciuto e che ne mantiene il ricordo. Orbene, le mie immagini portano in sé la vita di tanti marinai: la loro memoria e i loro sogni rimangono vivi: così continuano ad esistere. Per questo motivo integro da anni il mio elenco delle navi a vela di tutti i Paesi che hanno navigato sugli oceani da metà '800 a metà '900: anche solo nominandole, le navi vivono e gli uomini a bordo rivivono. Del resto, i Mormoni fanno proprio questo, con la differenza che il loro obiettivo è di *"arruolare"* le anime del passato nel credo mormone... Inoltre, avverto sempre più l'importanza di coltivare i sogni e di cercare di realizzarli. Tutti abbiamo sogni, coltivati talvolta per decenni: ogni sogno è uno scalino per accedere al successivo, alzando l'asticella. La mia ricerca vuole mostrare l'ambiente di vita e, perché no, i sogni di coloro che navigarono. Essa è ispirata dall'ambizione di mostrare simboli di coraggio, dolore e paura, e testimonia la mia compassione verso coloro che hanno vissuto momenti terribili in mare. I relitti - diventati parte della natura - sono in realtà dissonanti da essa: rappresentano la rottura di sequenze preordinate, e portano con sé la memoria di coloro che non figurano nei testi di storia. I miei scatti evocano di volta in volta i resti di sontuose cattedrali o di carrette del mare, destinate a sicura decadenza, ma le immagini che prediligo sono quelle che mi hanno dato un brivido misterioso, facendomi rivivere le ore difficili o fatali delle donne e degli uomini che erano a bordo. Quale tempesta ha

portato le navi in queste condizioni? Che è avvenuto in coperta, in stiva, a riva? L'equipaggio è riuscito a serrare le vele? Come hanno reagito i marinai con cento nodi di vento per giorni interi? Cosa si sente quando un'onda da poppa, di notte, con nebbia, nei mesi più freddi, strappa la timoneria e i timonieri anche se legati, sposta il carico e fa ingavonare la nave? Cosa pensa chi cade in mare, senza speranza che la nave possa manovrare cercando di avvistarlo?

Quegli uomini non erano eroi. Mi è tornata in mente l'inserzione di Shackleton nella stampa dell'epoca per trovare un equipaggio disposto ad accompagnarlo: *"Stipendio ridotto; freddo intenso; lunghi mesi di buio completo; pericolo costante; rientro incerto"*. Ma almeno quell'equipaggio ha ricevuto *"onore e riconoscimento in caso di successo"*. Le miriadi di uomini che hanno navigato nei secoli non hanno avuto riconoscimenti: erano uomini avvezzi alla vita senza sconti, ostinati, consapevoli, senza pretese di capire tutto o di realizzare imprese; compivano il loro dovere.

Propongo a chi non ha potuto finora vederle le testimonianze grandiose o umili di un'era scomparsa ma gloriosa, peraltro resuscitata ogni anno dai raduni dei *"Tall Ships"* e dalle tante regate di barche storiche. E sono consapevole del fatto che le strutture che ho fotografato, condannate ad una morte lenta ma sicura, non saranno più le stesse fra alcuni anni, e scompariranno forse presto del tutto. Queste navi spiaggiate sono un monumento ad alcune caratteristiche uniche dell'uomo: ingegno, iniziativa economica, spirito di avventura, capacità degli architetti navali, dei cantieri, degli armatori, degli equipaggi e di coloro che salvano i naviganti. Allo stesso tempo sono il simbolo di un elemento essenziale della storia economica, sociale, industriale e marittima del mondo. *Navigare necesse est*. Simboleggiano lo sviluppo della secolare arte della navigazione e la sofferenza di innumerevoli famiglie di marinai. Ci fanno rivivere le vicende di emigranti e di migranti: le mie foto di barconi abbandonati a Lampedusa testimoniano la tragedia in atto da anni e per gli anni a venire. Tuttavia, è impossibile (salvo poche eccezioni) esporli nei musei. Dobbiamo quindi almeno fissarne le immagini per le future generazioni, prima che siano irrimediabilmente distrutti dagli elementi. Inoltre, i resti si trovano in luoghi lontani ed inospitali, e costosi da visitare, ragione di più per fissarne la memoria. Un commento che amo: *I viaggi terminano, gli uomini muoiono, le storie vengono dimenticate e le navi, pure quelle... in un modo o nell'altro se ne vanno. Così alla fine restano solamente i relitti*. (A. Cavanna, *Storie di navi, di viaggi e di relitti*; Mursia, 2001). Da sempre essi affascinano l'uomo ma lo mettono a disagio. Sono simboli dei nostri errori e dei nostri naufragi. Penso al Titanic, all'Andrea Doria, alla Costa Concordia, ma anche al DC9 di Ustica, ai barconi dei migranti, così come alle navicelle sovietiche scomparse nello spazio....

La mia ricerca è iniziata nel 1969 in Patagonia, ed è



2016 Cravidao, Seixal. Portugal.

stata arricchita con passione per decenni. Infatti, se non utilizzo le mie immagini scattate allora all'Isola di Pasqua o alle Galapagos, è perché da esse manca proprio la passione. Quest'ultima deriva da anni di agonismo a vela (Dragone, Finn, barche d'altura), dall'aver vissuto il pericolo in mare, dalla maturità raggiunta tramite l'esperienza, dalla consapevolezza del nostro debito verso i marinai di tutte le epoche e di tutti i Paesi, dal mio profondo rispetto nei loro confronti. E forse anche dalle mie origini in parte liguri. D'altronde, sono sempre stato colpito dalle foto delle imbarcazioni a vela scattate da alcuni grandi maestri della fotografia. Tuttavia, ho l'impressione di vedere un film incompleto: non ci si può limitare ad ammirarle quando sono potenti, competitive ed entusiasmanti, ignorandole nella loro vecchiaia e nella loro decadenza. Barche e navi non sono sempre eleganti, veloci e filanti: se non affondano o non vengono smantellate, vanno incontro ad una morte lenta e silenziosa. Muoiono sole; raramente vengono assistite, curate, rispettate: è quindi naturale dedicare loro attenzione, simpatia e rispetto. La mia passione è intimamente collegata alle altre forme d'arte che pratico, oltre alla fotografia. La *scultura*: i relitti sono veri monumenti, isolati, sovrani e misteriosi nel limbo fra terra e mare. Il *modellismo navale*, che ho praticato fin dall'adolescenza, e che mi ha portato a donare allo Yacht Club Italiano il mio modello in scala 1:100 di Nave *Vespucci*, dopo averlo esibito per decenni in giro per il mondo. Il *modellismo architettonico* (principalmente luoghi di culto monoteisti: chiese, moschee, sinagoghe): come i fedeli affidano le loro anime a entità superiori raccogliendosi nei luoghi di culto, i marinai affidano i loro corpi e i loro sogni alle navi. Del resto: "nave" e "navata" esprimono lo stesso concetto, rovesciato. Dalle mie inquadrature emergono la forza e la fierezza delle imbarcazioni, anche di quelle dismesse

e irrimediabilmente arenate: paiono pronte a ripartire, e a riprendere il largo senza rinunciare alla loro missione, con la stessa perseveranza che avevano coloro che erano a bordo e la consapevolezza di compiere il proprio dovere.

I relitti veri - e quindi non le navi da smantellare - sono ovunque, in particolare nelle aree dove sono assenti uomini, capitali, strade e utilizzo commerciale del materiale recuperato. Quindi in posti difficili da raggiungere. Luoghi di elezione sono la Patagonia (argentina e cilena), le

isole dell'Atlantico meridionale, la Namibia, la Mauritania, l'Australia. Ma anche in Italia, in Grecia, in Turchia, in Francia, nel Regno Unito, alle Canarie, in Portogallo, sulle coste settentrionali della Russia, nel Mare di Aral, in Islanda, dovunque gli insediamenti umani siano abbastanza lontani da rendere impossibile il loro recupero e la vandalizzazione della loro struttura. La mia ricerca non smette mai.

Vi sono tuttavia motivi specifici della loro concentrazione in determinate zone nell'emisfero Sud. In Namibia, ad esempio, la Costa degli Scheletri è da secoli testimone (o colpevole?) di innumerevoli naufragi. Il vento dal largo, la nebbia frequente, il fondo sabbioso, l'imperizia dei naviganti portavano le navi ad arenarsi. La Costa confina con un deserto, e quindi i naufragi non avevano scampo. Numerosi resti senza nome giacciono sulla costa, arretrati rispetto all'alta marea a causa dell'avanzata della sabbia proveniente dal deserto, che ha peraltro fatto riaffiorare intatta - ma varie centinaia di metri all'interno della costa - un'antica nave a vela.

In Atlantico meridionale e sulle coste della Patagonia, i naufragi sono dovuti all'inevitabile transito per secoli da Capo Horn, fino al 1930 circa: quella zona fu il punto nodale della navigazione oceanica. La prevalenza di venti forti da ovest spingeva le navi, in difficoltà prima o dopo il passaggio del Capo, verso est, cioè verso l'Isola degli Stati, le Isole Falkland e la Georgia del Sud, se non riuscivano ad arrivare in Patagonia. Migliaia di navi affondarono in quella zona; quelle che non affondavano giungevano alle Falkland, spesso danneggiate in modo irreparabile; ma il costo delle riparazioni era così elevato da indurre molti armatori ad abbandonarle sul posto.

Inoltre, la Georgia del Sud è stata il centro, dall'inizio del 900' al 1965 circa, della pesca intensiva australe alla balena e della caccia alle foche, entrambe praticate

soprattutto dai norvegesi; da tale attività risultarono, a causa dell'elevato numero di navi coinvolte, numerosi naufragi. Ma anche velieri abbandonati dopo essere stati utilizzati come depositi per le stazioni baleniere. Infine, i resti di numerose imbarcazioni minori testimoniano della presenza dell'uomo.

Vi sono poi i "relitti perfetti", difficilissimi da raggiungere: nessuno o quasi li vedrà mai, e io purtroppo non li ho ancora fotografati. Ad esempio i resti di un tre alberi scagliato sugli scogli decenni fa da un'onda anomala (o forse solo da una burrasca) vari metri sopra al livello del mare su un'isola delle Falkland. O il recente casuale rinvenimento, su una costa cilena deserta, dopo aver derivato per più di 10.000 miglia, di una barca di venti metri abbandonata nel 2006 a Est di Cape Town durante una regata in solitario intorno al mondo.

Le mie ricerche nascono sui siti dedicati o da segnalazioni inaspettate, continuano con la navigazione su Internet, la verifica su Google Earth e i contatti con i musei. L'organizzazione dei viaggi è complessa, data la distanza e le difficoltà ambientali. Su molte coste, le riprese, anche nell'estate australe, sono rese difficili dal vento perenne, dal freddo e dall'aleatorietà delle condizioni di meteo e di luce. Alle Falkland, i campi

minati sulle spiagge - rimasti dopo la guerra del 1982 - costituiscono un ulteriore rischio. In Georgia del Sud, la situazione è resa più ardua dalla normativa inglese che vieta di salire sulle navi spiaggiate e di avvicinarsi a meno di 200 metri dalle stazioni baleniere a causa dell'amianto nelle strutture e dei rischi di crolli delle stesse. E le foche, sempre curiose, importunano gli intrusi e i visitatori; gli elefanti marini attaccano. In Namibia, i soggiorni sulla Costa degli Scheletri vanno preparati con cura, date le distanze, la carenza di infrastrutture e la proibizione di accedere a vaste aree considerate aurifere. In Mauritania, è necessario attraversare il deserto, evitando i rischi politici e i momenti di tensione militare. In Patagonia, infine, le distanze e la difficoltà di trovare i resti sono proibitive: ad esempio, la prospettiva di una settimana a cavallo solo per arrivare alla Penisola Mitre non è incoraggiante; eppure, lì giace da 124 anni un tre alberi dalla struttura intatta. In Europa, i resti di navi sono più numerosi di quanto si possa credere: tuttavia, le comunità rivierasche provvedono presto ad eliminarne i resti. Natu-

ralmente, non intendo creare un'enciclopedia dei relitti, ritraggo solo quelli con un'anima. Ciascuno è diverso, come le persone. E la mia esperienza di modellista navale mi aiuta a trovare l'inquadratura più suggestiva.

Purtroppo, ho cominciato a fotografare relitti seriamente con tanti anni di ritardo: allora, molte navi erano ancora intere. Alcune sono completamente scomparse. Anche in Italia, del resto: la Eden V - una delle "navi dei veleni" approdate sulle nostre coste - è stata smantellata misteriosamente nello spazio di alcuni decenni, tra l'incuria generale. I barconi dei migranti, che giungono a Lampedusa e su altre nostre isole e coste, scompaiono presto. I burchi sul Sile costituiscono un vero cimitero, vicino a Treviso. Con la ces-



2015. Ambassador, Stretto di Magellano.

sazione dell'attività delle tonnare siciliane e portoghesi, rischia di scomparire una tradizione plurisecolare: rimangono solo le ancore e talune imbarcazioni. A Saint Malo il Musée des Cap-Horniers - così come il Museo delle Isole Åland in Finlandia - custodiscono la memoria dei naviganti e le ancore usate a bordo delle navi che doppiavano il Capo. Cerco di cogliere al volo le occasioni: come l'ancora apparsa misteriosamente sul molo del mio Circolo velico sul Lago di Bracciano. E non mancano le catene: quelle di Grytviken (Georgia del Sud) per issare le balene, i maniglioni utilizzati per raddrizzare la Costa Concordia (che volutamente non ho fotografata per rispetto per le sue vittime). Anche le navi che ho trovato sul Po, nelle lagune venete, in Portogallo scompariranno anche esse fra qualche anno. I miei viaggi mi hanno tuttavia consentito di fare incontri singolari: il francese che vive da cinquant'anni alle Falkland, il mauritano che trascorre lunghi periodi nel deserto con i suoi cammelli per ritrovare se stesso, l'italiano in pensione in Namibia, l'isolano di Zante che mi ha parlato a lungo

dei fatti di Cefalonia, e tanti altri.

La mia rievocazione simboleggia innumerevoli persone e situazioni. Ciascuna nave, ciascuna imbarcazione è parte fondante e integrante di un *grand dessein* globale; ciascuna ha contribuito a creare la storia dell'umanità, anche se in maniera infinitesimale e frammentaria. Un relitto non è quindi solamente ciò che rimane degli uomini, ma rappresenta una tessera dell'affresco iniziato secoli fa e che si svolge tuttora. Ciascuno di essi mi fa pensare allo YOD, la decima lettera di molti *alfabeti semitici*, tra cui il *fenicio*, l'*aramaico*, l'*ebraico*, il *siriaco* e l'*arabo*, e che ha dato origine a lettere simili in greco, in cirillico, in copto, in latino. Poiché è un puntino ed è la lettera più piccola dell'*alfabeto ebraico*, viene spesso trascurata dagli *scribi*, ma le viene assegnato un rilevante significato *cabalistico* e *mistico*, oltre ad avere una posizione essenziale nella composizione del Nome di Dio. Lo



2015. Burchi sul Sile, Treviso, Italia.

YOD è essenziale: come ciascuna nave. Ogni singolo piccolo evento è un granello di sabbia ma ha una valenza di portata storica...

Una delle mie mostre di fotografia era intitolata "*In Itinere*", ricordando le peregrinazioni professionali che hanno formato la mia esistenza. Le navi sono il simbolo del viaggio e continuano ad influenzare la mia attività. In Namibia, ho vissuto intensamente il mio periplo sulla Costa degli Scheletri, e ho immaginato lo sconforto di chi naufragava e prendeva coscienza del fatto che non vi era alcuna speranza di sopravvivere nel Deserto del Namib. Allo stesso modo, in Patagonia, ho rivisto le spiagge infinite descritte da Coloane, punteggiate da resti di navi isolati e altezzosi nella loro solitudine. Recentemente, realizzando un sogno che avevo da quasi cinquant'anni, ho navigato a lungo a vela in Atlantico meridionale, andando ancora una volta a fare visita ai miei relitti. Se sogni veramente di

fare qualcosa, ci riesci. L'espressione "fare visita" può sorprendere, ma esprime il mio sentimento. Non mi avvicino a loro da turista. Fotografarli è duro, pericoloso, stancante: mi è servita l'abitudine a dormire in barca e in tenda.

La mia ricerca e l'amore per i resti di navi mi hanno fatto maturare, o, forse, maturando, sono arrivato a questo rapporto con essi. Essi hanno esorcizzato i miei demoni e mi hanno indicato una strada verso la vita, al contrario di Caronte. Sono diventati veicolo e strumento di ricerca e mi hanno conferito forza e coraggio: come la balena ha riportato Giona in salvo, essi mi hanno dato la spinta. E mi hanno fatto capire che, per affrontare la ricerca di se stesso, oltre al rigore, è essenziale la poesia, cioè provare amore. Le mie passioni e i miei sogni, accumulati durante decenni, mi hanno indotto a cercare più a fondo e hanno portato frutti. Per anni il desiderio è stato latente, finché ho capito dove e come cercare.

Sono riuscito a individuare il modo e il momento giusto per riprendere la mia navigazione. Ho vissuto esperienze straordinarie; non solo perché le ho desiderate a lungo o per aver superato le sfide, ma perché i viaggi hanno coinciso con - o hanno provocato? - o sono stati conseguenza di? - una ricerca personale. E sono diventato archeologo del presente.

Il mio libro può incuriosire i fotografi, la gente di mare, coloro che hanno rispetto per il passato, ma anche coloro che amano le cose belle ed inusuali.... La sua

prima immagine è un iceberg,

che raffigura l'eternità; l'ultima, con due gabbiani, la vita. Realizzandolo, ho avuto un sogno: dei fotografi volevano farvi inserire delle foto di balene; ho dovuto faticare non poco per convincerli che esse non avevano motivo di entrare nella mia opera. Ma mi ha fatto piacere che le balene volessero rivivere i tempi passati a fianco delle navi. Aggiungo che, fotografando resti di navi, mi è parso talvolta di scorgere qualcuno sporgersi dal parapetto, come se volesse raccontarmi le vicende della nave... Ne riparleremo...

Molti avranno la tentazione di recarsi - almeno con la mente, in attesa di andarci realmente - nei luoghi che descrivo, e forse di iniziare/continuare un analogo viaggio dentro se stessi. Da tanti relitti, speranza di salvezza e di vita. Buon viaggio...E se ne trovate altri, fatemelo sapere, per favore....

www.stefanobenazzo.it

Tenere in vita il ricordo di quella che è stata una delle più belle realtà industriali e lavorative della sua amata Città, Pozzuoli, è un impegno al quale Giuseppe Peluso dedica tutta la sua passione di minuzioso e puntuale ricercatore. Ricordare è importante, anche per cercare di sottrarre all'oblio totale pezzi e testimonianze di una storia che la trascuratezza e l'insipienza delle distratte amministrazioni pubbliche stanno incoraggiando in ogni modo a cancellare.



Fusione, Fucinatura, Cerchiatura e Stiratura Servizio completo per i cannoni navali Armstrong

di **Giuseppe Peluso**

Fino a tutta la prima metà dell'ottocento i materiali utilizzati per costruire un cannone sono di vario tipo: Bronzo, Ghisa (detta anche Ferraccio), Sterro (ossia una lega di rame), Zinco, Ferro e Stagno, Acciaio. I proiettili sono sferici ed hanno una gittata massima di duemila metri ma, per lo sbattimento che avviene all'interno della canna che naturalmente è liscia, non

della canna ottenuta mediante la forzatura a caldo di due tubi sovrapposti uno all'altro; invenzione che permette una maggiore elasticità. Questa cerchiatura è ideata dal colonnello Giuseppe Bianchi e realizzata dalla Armstrong di Pozzuoli che fino a tutti i primi due decenni del novecento avrà vanto da questo impianto [foto 1].



hanno precisione.

Un radicale miglioramento dell'efficacia di queste armi è ottenuto prima con la rigatura della canna, cosa che permette una maggior precisione ed una gittata più che doppia, e poi con la retrocarica, ovvero la possibilità di caricamento del proiettile dalla parte posteriore (culatta) del cannone.

Nella seconda metà dell'ottocento una ulteriore miglioria è conseguita con la cosiddetta "cerchiatura"

Nell'opificio puteolano, come in qualsiasi altro stabilimento di artiglierie, le fasi di costruzione di una bocca da fuoco sono:

fusione e preparazione dei varî elementi;
tempra e cerchiatura della bocca da fuoco;
lavorazione e assemblaggio dei vari congegni;
rifinitura e collaudo balistico.

Il metallo usato per la fusione è sempre acciaio fuso (al crogiuolo o al forno, Martin Siemens a Pozzuoli) ed una



volta fuso è colato in lingottiere disposte verticalmente con la parte bassa corrispondente alla culatta [foto 2]. Il lingotto, raffreddato, è ridotto di lunghezza asportando da esso le estremità (materozza e piede) che contengono la parte più impura del metallo, ed è poi fucinato per dargli forma più conveniente e migliore struttura.

Poi il lingotto è nuovamente riscaldato (a 700° - 1000°) e quindi compresso e battuto da grandi presse idrauliche. Con la fucinatura il lingotto è allungato e ridotto ad una forma prossima a quella che deve avere la bocca da fuoco; pertanto ora si chiama massello.

Dopo fucinato, il massello è ricotto (a 1100°) e, dopo lento raffreddamento, si prelevano alle sue estremità dei campioni di metallo (saggi avanti tempera), che, sottoposti ad esame meccanico e metallografico, fanno riconoscere le qualità del metallo e indicano le modalità da adottare per la successiva tempera.

In seguito il massello è trapanato e tornito, e quindi temperato (per dare al metallo le necessarie definitive caratteristiche di durezza e resistenza) con preventivo riscaldamento in forno verticale a gas; operazione questa comunemente indicata come "stiratura" dagli specialisti Armstrong di Pozzuoli. Successivamente il massello è immerso in un gran pozzo pieno di olio di lino a temperatura ambiente e poi è collaudato per verificare se il tubo è rimasto ben dritto e, con nuovo prelevamento di campioni alle sue estremità, si esaminano le qualità definitive del metallo.

In modo analogo si lavorano i cerchi e gli anelli necessari alle bocche da fuoco se queste sono composte di più elementi, ovvero i tubi anima ed i tubi esterni.

La cerchiatura della canna, ottenuta mediante la forzatura a caldo di due tubi sovrapposti uno all'altro, consente di fare armonicamente concorrere tutto lo spessore della bocca da fuoco, cioè i vari strati del metallo, al tormento della pressione al momento dello sparo; evitando che gli strati più vicini al tubo anima siano eccessivamente deformati e che gli strati più lontani restino, per così dire, pigri e male utilizzati.

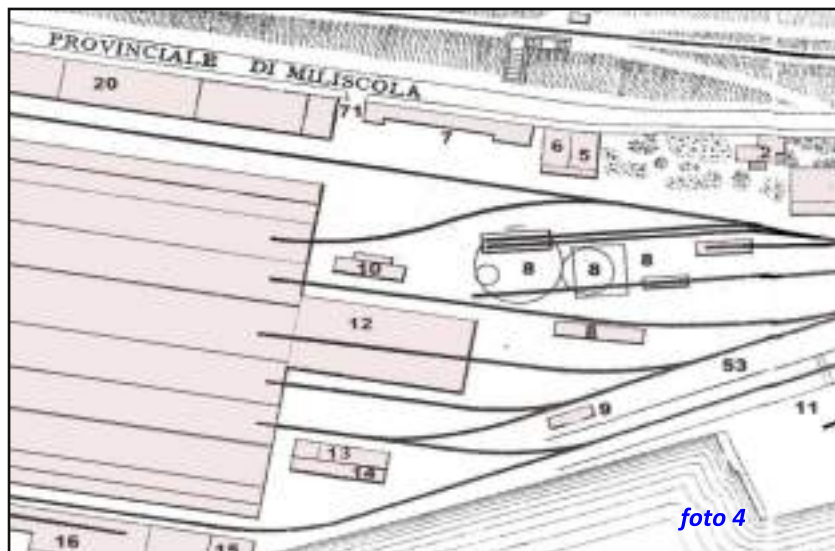
I tubi anima costituiscono la parte interna del cannone in cui avviene la detonazione, mentre i cerchi servono ad assicurare la stabilità dell'incastro del tubo anima, infilato dentro un tubo esterno in ferro battuto che costituisce la canna del cannone.

La costruzione della bocca da fuoco diventa perciò veramente razionale, come quella d'una macchina studiata e congegnata con perfetta rispondenza alla sua funzione.

Relativamente allo sforzo che son chiamate a compiere le bocche da fuoco si alleggeriscono e lo sviluppo della tecnica metallurgica consente di fondere e fucinare anche artiglierie grandissime; anche oltre il calibro di 400 millimetri.

I vari elementi sono esattamente misurati nelle loro varie dimensioni e, se è necessario, corretti in modo da assicurare fino al decimo di millimetro ed anche a meno il perfetto gioco dei vari forzamenti a





bocca da fuoco composta.

Quindi essi sono riscaldati in forni verticali a circa 300°, misurandone la dilatazione radiale che deve esser tale da assicurare un'eccedenza da uno a dieci decimi di mm, a seconda della bocca da fuoco, tra le facce esterne e interne che debbono rispettivamente investirsi l'una sull'altra. Quindi gli anelli o i manicotti, mantenuti caldi con fiammelle a gas, s'investono successivamente sulla bocca da fuoco mantenuta fredda e ben fissa a terra, o in un pozzo se è molto lunga, perfettamente verticale [foto 3].

Per eseguire queste ultime descritte operazioni presso lo stabilimento Armstrong di Pozzuoli è stato costruito un apposito impianto per la Tempra e per il Cerchiamento; esso è una dipendenza della "Divisione Meccanica" ed è situato nella parte orientale delle Officine Meccaniche; nelle piantine dello stabilimento è riportata al numero 8 sotto la voce "Impianto Cerchiamento e Trattamento Masselli" [foto 4].

Quasi tutta l'area di questa officina e dei suoi macchinari, per la sua stessa speciale conformazione, è completamente allo scoperto ed è servita da ben quattro binari, che terminano la loro corsa in questa zona; inoltre è attraversata da altri due binari che la mettono in comunicazione diretta con le navate 24 e

25 delle Officine Meccaniche dove si lavorano, rispettivamente, i cannoni di grosso e di medio calibro [foto 5].

Per la tempra ad olio dei cannoni vi sono tre pozzi di cui uno grande e due minori; il grande ha un diametro di mt. 2.20 ed una profondità di mt. 17, con capacità di 66 metri cubi. In questa foto si assiste alla tempra di un'anima per cannone di 305mm destinato alla corazzata Giulio Cesare [foto 6].

Anche i pozzi per il cerchiamento sono tre; il primo ha una sezione a settore di cerchio ed ha una profondità che arriva fino a metri 3.40; gli altri due sono a forma di fossa, uno ha una profondità di mt. 7 e l'altro di mt. 9.30.

Appositi robusti supporti servono a mantenere il cannone durante l'operazione di cerchiamento; c'è poi una leggera ma alta incastellatura che serve a facilitare le manovre per guidare il cerchio che deve essere investito nell'anima o sul cerchio di ordine inferiore [foto 7].

Per le diverse manovre occorrenti vi sono due gru idrauliche girevoli; la portata è per una di 15 e per l'altra di 25 tonnellate; dell'impianto fa parte anche una pressa da 200 tonnellate, collocata sotto una tettoia, alla pratica portata sia delle gru che del pozzo di cerchiamento per cannoni piccoli [foto 8].

Per il riscaldamento, di tutti gli elementi del cannone che lo richiedono, vi sono due apparecchi speciali, uno grande e l'altro piccolo, costituiti da cassoni di lamiera, disposti verticalmente, e con le pareti laterali mobili. Introdotti in essi gli elementi da riscaldare li si circonda con speciali becchi Bunsen, formati ad anelli paralleli, disposti uno sotto l'altro ad una certa distanza, e provvisti ciascuno di numerose fiammelle in modo da ottenere il riscaldamento uniforme dell'elemento.

All'impianto sono aggregati due forni di riscaldamento, sempre alimentati da gas naturale, che sono anche adoperati per la ricottura dei getti di acciaio.

Da notare che inizialmente, per la tempra dei cerchi

dei cannoni, al posto del gas come combustibile era impiegato il carbone; ogni cerchio era posto verticalmente su di un carrello e inviato in un forno di tempra, alimentato a carbone. Una volta riscaldato era trasportato nel "pozzo di cerchiamento", dove era presente la canna, posta in verticale, alla quale era applicato il cerchio.

Il problema principale di questo metodo era che la





foto 6

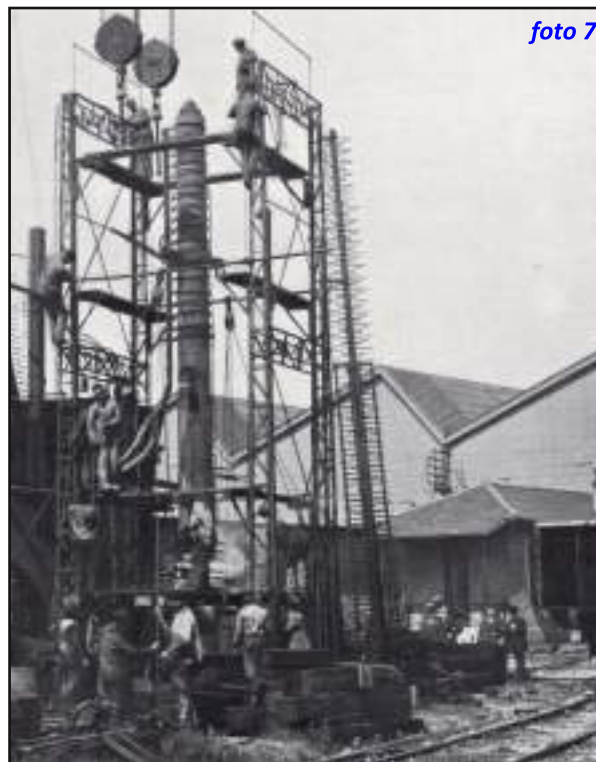


foto 7

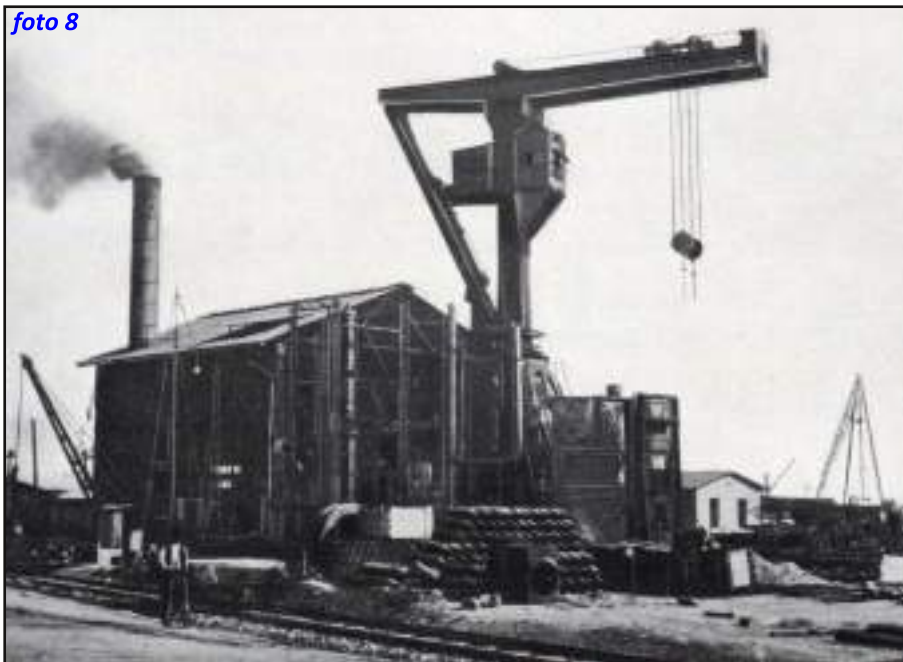
fiamma, alimentata dal carbone, produceva sul cerchio delle impurità che dovevano essere poi rimosse con degli scovolini, con perdite di tempo e dispersione di calore; inoltre il contatto del cerchio con il carretto impediva un riscaldamento uniforme del pezzo.

Invece il nuovo metodo prevede che tutti i cerchi siano sospesi contemporaneamente, su di una fiamma alimentata a gas naturale che non produce impurità, prima di essere avviate nel pozzo; ottenendo così non solo una tempera più efficiente, ma anche un risparmio nei tempi del cerchiamento.

L'impianto di cerchiatura di Pozzuoli, in barba a tutte le norme di sicurezza, è completamente allo scoperto ed è visitato e studiato da delegazioni tecniche italiane e straniere. Ma non è facile riproporre altrove le sue lavorazioni, il suo più grande segreto è costituito dagli esperti operai, dalla perfetta tempistica con cui operano e dal costante pericolo a cui si espongono e che comunque superano a mezzo di tanti piccoli e gelosi passaggi lavorativi. Tra l'altro proprio la perfezione raggiunta da questo procedimento porta sempre più spesso a rifiutare i cerchi prodotti con l'acciaio della Terni costringendo l'Armstrong ad impiantare la sua acciaieria e liberarsi dall'asservimento alla società ternana.

Come in tutte le officine industriali dell'epoca anche in

foto 8



questo impianto succedono incidenti, agli uomini ed a gli stessi pezzi d'artiglieria.

Accade al cannone da 343 mm, dell'ordine numero 6154, che casca nel pozzo di tempra nel maggio del 1892 mentre gli operai vi stanno applicando i cerchi.

Operazioni complesse e rischiose che qualche volta cagionano qualche ferita, mai richiedono un tributo di sangue.

CREDITI

AA.VV - Lo stabilimento Armstrong di Pozzuoli – 1911

AA.VV – Artiglieria – Enciclopedia Treccani

Michele Pavino – I Cannoni del Re

Gianni Facca – Il campo trincerato di Mestre

Filippo Avilia – Foto a corredo

Quando ci si ritrova a immaginare gli ambienti interni di un veliero o di una nave passeggeri anche dell'800 non teniamo conto dell'illuminazione, un elemento che se trascurato ci impedisce di comprendere le difficoltà che dovevano affrontare a bordo marinai e passeggeri.

E che dire dei fanali di navigazione o più in generale dei segnali luminosi necessari alla sicurezza in mare? In questo numero viene presentata un'invenzione che alla sua introduzione nel 1780 rappresentò una svolta nell'illuminazione artificiale.

Lampada da tempesta

(il bruciatore di Argand)

di Maurizio Elvetico

Molto prima delle lampade elettriche l'illuminazione artificiale era affidata ai focolari, alle torce, alle lucerne, alle candele e alle lanterne. Ciascuno di questi mezzi di illuminazione ha avuto un ruolo nella storia dell'uomo condizionandone i comportamenti, le emozioni, le esperienze, i progressi cognitivi dell'uomo. La torcia rappresentò il primo dispositivo portatile di illuminazione, considerato simbolo di immortalità e di luce eterna di cui il più importante esempio è nella torcia olimpica, la fiaccola di Prometeo, colui che donò il fuoco agli uomini e per questo condannato da Zeus che lo incatenò a una rupe ai confini del mondo.

Diversi erano i tipi, dalle torce costituite da fasci di rami di legno resinoso a quelle in fasci di midollo di giunco, il midollino impiegato ancora oggi per costruire le sedie di Vienna, alle stecche con le estremità impregnate di sostanze combustibili.

Sulle navi le torce servivano come mezzo di segnalazione e per illuminare di notte durante le battaglie. "... al lume di torcia fu il Legno vinto ..." si legge in una descrizione di uno scontro navale tra Veneziani e Turchi nel XVII secolo.

Dalla nascita della torcia passarono diversi millenni per

giungere all'utilizzo della lucerna, un'invenzione rivoluzionaria che pare si debba agli antichi Egizi che la diffusero dapprima in Oriente e poi in Occidente, al punto che non solo i Greci e i Romani, ma tutti i popoli l'adottarono come mezzo di illuminazione artificiale. Formata da un contenitore, inizialmente aperto, in genere in terracotta o bronzo, in cui veniva posto dell'olio combustibile e da uno o più beccucci laterali da cui sporgeva uno stoppino che impregnandosi per capillarità di olio poteva mantenere una fiamma all'estremità libera.

In origine l'uso delle lucerne era limitato ai luoghi di culto e in occasioni particolari, preferendo le torce.

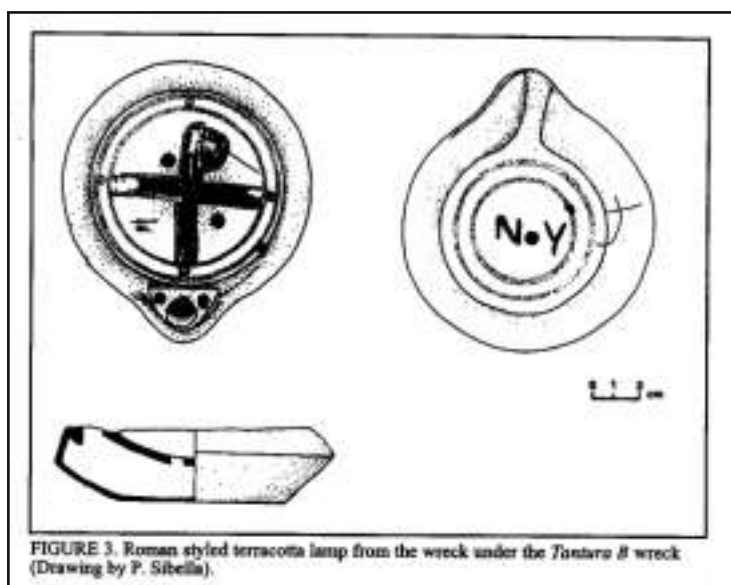
Pur ritenendo possibile l'uso a bordo, basso è il numero di lucerne ritrovate dall'archeologia navale sulle navi antiche non da carico che comunque potrebbe essere conseguenza delle ridotte dimensioni delle imbarcazioni dell'epoca (15 - 18m) o perché non si sono potute conservare nel tempo. In ogni caso non è possibile sapere quando e come queste luci venissero utilizzate.

Sul relitto di Uluburun, risalente all'età del bronzo databile alla fine del XIV secolo a.C., scoperto nel 1982 nella Turchia sud-occidentale, furono trovati sedici lucerne, di cui sei utilizzate dall'equipaggio come dimostrerebbero i bordi anneriti.

La lucerna giunse così nel Medioevo senza sostanziali miglioramenti. A questo punto viene introdotta la candela, sconosciuta nell'antichità, in origine realizzata con fogli di papiro intrisi di cera d'api o di grasso animale (sego) da cui emergeva lo stoppino per l'accensione.

L'illuminazione mediante candele si diffuse rapidamente in tutta l'Europa del nord trovando inizialmente più difficoltà ad attecchire nei paesi mediterranei dove l'abbondanza e il buon mercato dell'olio rendevano ancora abbastanza inutile il loro utilizzo.

Con il tempo le candele e le lampade ad olio iniziarono ad essere sorrette da sostegni verticali a una o più braccia, le cui caratteristiche artistiche e decorative favorirono la presenza nelle case dei ricchi, nelle chiese, nei teatri e durante eventi sociali. Ben presto la candela determinò un calo



Lucerna romana in terracotta rinvenuta nel relitto B della laguna di Tantara (Israele).



Antica lanterna con finestre in osso (horn lantern).

nell'uso delle lucerne per una maggiore luce con una minore quantità di fumo. Sulle navi comparve solo più tardi con le lanterne e in seguito sulle prime navi di lusso passeggeri.

Intorno alla metà del 1200 qualcuno pose la sorgente luminosa all'interno di un involucro dotato di feritoie aperte, le più diffuse, ovvero fornite di pannelli in sottilissimo osso, in mica, vetro piano, lenticolare o a globo a protezione della fiamma, facilitando così il trasporto e limitando il rischio di incendi, di contro proiettando ombre e luci irregolari.

L'uso della lampada ad olio ritornò nuovamente in auge verso la metà del XVI secolo quando si riuscì a regolare il flusso di olio allo stoppino.

Lo stoppino, che rappresentò una innovazione pari a quella della ruota nella storia dei trasporti, poteva essere realizzato con cotone, lana, lino, canapa, ma anche stracci, papiro e perfino fibre di amianto (che Plinio chiama lino incombustibile). Può sembrare oggi di poco conto ma lo stoppino, che per migliaia di anni rimase pressoché inalterato, ebbe uno sviluppo nella forma e calibro per tutto il XVIII secolo al fine di contenere il consumo di combustibile e migliorare la qualità della luce emessa dalla lampada. In un esperimento condotto nel 1972 da un archeologo inglese uno stoppino cilindrico di cotone intrecciato ha bruciato per circa tre ore 28 ml di olio di oliva, mentre uno stoppino piatto ha consumato la stessa quantità in metà tempo.

La semplicità della lucerna comunque costringeva ad una costante attenzione per non ridurre la qualità della fiamma e per non avere un consumo eccessivo di olio con conseguente produzione indesiderata di fumo.

Come combustibile il più raccomandato era l'olio di oliva, diffuso soprattutto nei paesi meridionali, capace di produrre una luce più brillante e pochissimo fumo, mentre altri oli erano quelli di lino, di ricino e di sesamo. Già dalla fine del Medioevo e fino alla metà dell'800 l'olio di balena, meno denso dell'olio di oliva, si rivelò migliore per fiamme più luminose e una minore emissione di fumi.

Pur essendo di elevato costo, tanto da essere quotato nelle principali Borse merci, il prezioso olio diede l'avvio ad una spietata caccia alle balene per il grasso da cui si ricavava l'olio e in minore misura profumi e detergenti che terminò (almeno per lo scopo iniziale) con l'introduzione nella seconda metà dell'Ottocento della paraffina, una massa cerosa scoperta intorno al 1830 dal chimico tedesco Karl Reichenbach (1788 - 1869) nel catrame di legno e del cherosene ottenuto per la prima volta dal fisico e geologo canadese Abraham Gesner (1797 -1864) nel 1846.

Brevi note di illuminazione e di percezione visiva

Per un confronto illuminotecnico tra sorgenti luminose conviene riferirsi a quello che tecnicamente viene indicato come illuminamento, una grandezza fisica, espressa in lux, che misura il flusso luminoso che giunge su una superficie illuminata come può essere il pavimento di una stanza, di una strada, o di un tavolo.

Facendo un confronto tra sorgenti a noi note si hanno i seguenti valori:

- notte serena senza luce 0,01 lux
- Luna piena con cielo senza nuvole 0,25 lux

Sorgenti artificiali:

- candela 1,34 lux
- lucerna 0,8 lux
- lampada a incandescenza da 60 W 63 lux

(nota: i valori sono normalizzati per una distanza di 1 m dalla sorgente artificiale)

Ovviamente lumi ad olio e candele sono decisamente meno luminosi delle lampade elettriche.

Fino al Settecento, infatti, una maggiore potenza di luce si otteneva solo grazie ad una grande quantità di fiaccole o candele: nel 1688 per illuminare il parco della reggia di Versailles furono utilizzate 24.000 candele di cera di cui si può immaginare lo straordinario effetto spettacolare, ma anche il costo.

A questo punto ancora più leggendaria ci risulta l'abilità dei marinai di muoversi a riva sulle alberature, altissime e oscillanti, anche di notte, spesso senza nemmeno la debole luce della luna. Ci sembra oggi impossibile che siano esistiti uomini di tali capacità in cui coesistevano abilità, coraggio e intuizione oggi impensabili.

Al di là della capacità dell'occhio umano di adattarsi progressivamente al buio, un aiuto alla comprensione

viene dalle neuroscienze che confermano l'esistenza di complessi processi di elaborazione nella percezione visiva, quel processo di elaborazione delle informazioni provenienti dal mondo esterno attraverso gli occhi ed elaborate dal cervello, in cui intervengono anche altre funzioni cognitive quali l'attenzione, la memoria, il linguaggio, l'immaginazione e la coscienza.

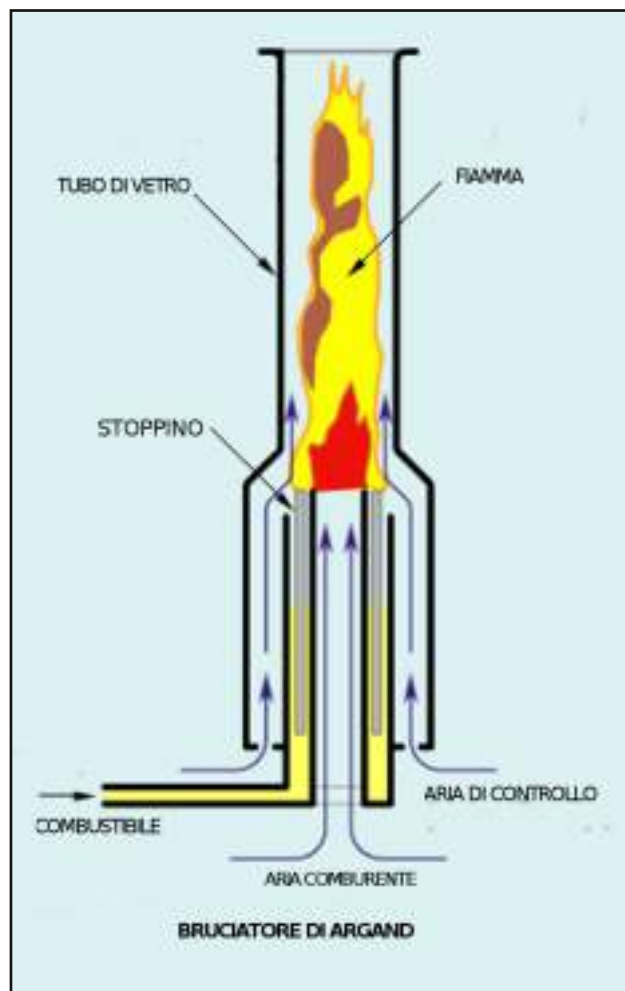
A partire dal 1500 le maggiori dimensioni delle navi anche a più ponti richiesero la necessità di affrontare il problema dell'illuminazione artificiale. Basti pensare al ponte di batteria che andava illuminato per consentire rapide e sicure manovre dei cannoni e alle chiesuole la cui illuminazione permetteva di seguire con certezza la rotta.

Particolare attenzione era posta alla gestione delle fonti luminose per un rischio di incendi sempre in agguato creando modalità che ricordano le moderne procedure di qualità che, a questo punto non sarebbero poi tanto moderne. Vigevano regole ferree: vi era chi ispezionava, poco prima del tramonto, l'attrezzatura velica controllando che tutto fosse in ordine per permettere ai marinai di utilizzarla anche nell'oscurità; si distribuiva la scorta di candele; si verificava che le lanterne, eventualmente necessarie durante la notte, fossero pronte all'uso nei luoghi idonei e dotate di candele nuove; si controllava la luce della chiesuola, che i fuochi della cucina fossero spenti e durante tutta la notte una ronda si accertava che le luci non necessarie fossero spente.

Che tale metodo fosse efficace è dimostrato dalla bassa percentuale (circa 10% per navi militari) di perdita di velieri per incendio o esplosione a bordo.

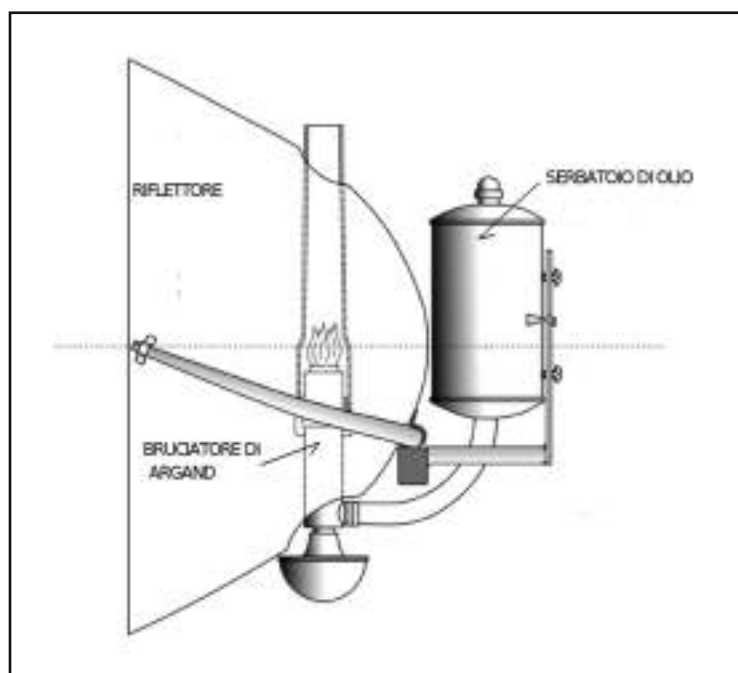
Il vero salto di qualità nell'illuminazione artificiale si ebbe quando il chimico svizzero François Pierre Ami Argand (1750 -1803) fra il 1783 e il 1785 realizzò una lampada in cui l'antico becco della lucerna venne sostituito da un becco di forma nuovissima, costituito da uno stoppino posto tra due cilindri concentrici di metallo con la possibilità di essere alzato o abbassato. Il nuovo bruciatore si completava di un tubo di vetro cilindrico dalla base alla sommità. La fiamma anulare della nuova lampada veniva così avvantaggiata da una doppia aerazione, interna ed esterna e il beneficio era ulteriormente accresciuto dal tubo che accelerava la velocità delle due correnti d'aria.

La lampada Argand era in grado di produrre una luce più luminosa, di ben 10 volte maggiore delle lampade allora esistenti, più bianca e più stabile e i suoi benefici furono così evidenti da spingere il chimico P.J. Macquer, membro dell'Académie des Sciences, a parlarne in termini soddisfacenti: *"l'effetto di questa lampada è dei più belli. La sua luce molto bianca, molto viva e quasi abbagliante supera di molto quella di tutte le lampade inventate*



Schema del bruciatore di Argand.

sino ad oggi, e non produce alcun fumo. Per parecchio tempo ho tenuto un foglio di carta bianca sopra la fiamma, che si sarebbe annerito in poco tempo con una fiamma che fa fumo. Ma il foglio è rimasto perfettamente bianco. Non ho, inoltre, sentito il benché minimo odore sopra e intorno alla fiamma della lampada di Argand".



Schema di lampada di un faro del 1844.

Il mondo accolse la realizzazione dell'inventore svizzero in modo trionfale costituendo una tappa decisiva nella storia dei mezzi illuminanti e apriva scenari fino a quel momento impensabili.

Per la maggiore e più brillante luce la sorgente



Lampada da tempesta e fanale di ancoraggio.



di Argand trovò, infatti, immediata applicazione nella costruzione della lampada dei fari di navigazione che sarà potenziata pochi anni dopo da ottiche costituite da un nuovo tipo di lente, più leggera e meno ingombrante delle convenzionali con notevole risparmio di peso e costo, la lente di fresnel, un'invenzione del 1818 dell'ingegnere francese Augustin Fresnel (1788 -1827).

Il nuovo sistema di illuminazione venne adottato anche per la realizzazione di lampade ad olio vegetale e animale e quindi, dal 1860, per realizzare efficienti e semplici lampade a cherosene in cui una manopola di regolazione, l'unico meccanismo necessario, permetteva di regolare la luminosità della lampada alzando o abbassando l'originale stoppino.

In più l'involucro di vetro garantiva una stabilità della fiamma anche in presenza di vento intenso. Per quest'ultima caratteristica gli americani, maestri nella costruzione di termini tecnici, le soprannominarono *hurricane lamps*, lampade da tempesta con un uso che comprendeva l'illuminazione dei locali interni, di aree esterne e come luce di segnalazione.



BANDIERA ABBRUNATA

Decenni di giornalismo ai massimi livelli: direttore storico del Corriere della Sera e prima ancora del Secolo XIX, corrispondente da Londra, Bonn e Mosca, editorialista di Repubblica, scrittore di numerosi saggi. Piero Ottone, genovese, classe 1924, uno dei più grandi giornalisti italiani è morto recentemente a Camogli, davanti a quel mare che tanto ha amato insieme alla Vela che è stata la sua grande passione che gli ha rivelato aspetti nuovi della vita: *"Il mondo mi si è rivelato diverso da come lo avevo visto dalla terraferma, più compiuto. Come aggiungere un'alternativa"* dice Ottone in sua intervista. *"La navigazione è una forma di arricchimento. Richiede, se fatta in un certo modo, una disciplina interiore. Per me, attraverso gli anni, è stato come entrare in un'altra vita"*.

Qualche anno fa (maggio 2015) il Notiziario ha pubblicato un suo vecchio articolo "Voglia di andar lontano" scritto per un Bollettino FIV del 1988 e in quella circostanza lo raggiungemmo con una telefonata a Camogli per chiedergli l'autorizzazione. Ricordiamo la Sua risposta dopo avere ascoltato la nostra richiesta: *"... sono lusingato!"*. Con la scomparsa di Piero Ottone il nostro Notiziario CSTN perde un suo autorevole ed affezionato lettore.



Tra i numerosi libri pubblicati ricordiamo: *Giornale di bordo* (1982), *Naufragio* (1993), *Piccola filosofia di un grande amore: la vela* (2001), .



QUANDO NAPOLI ANDAVA A VELA

**Racconti di mare e di un
tempo che fu'**

di Carlo Franco, Tullio Pironti Editore,
giugno 2017.

Sta per essere data alle stampe, per i tipi dell'Editore Pironti, una inedita ricostruzione storica della Vela napoletana con eventi e personaggi che l'hanno

straordinariamente caratterizzata.

Napoli è l'unica città italiana ad essere stata sede di una Olimpiade della Vela, e non è certamente piovuta dal cielo una simile designazione che dà alla città del Vesuvio e al suo Golfo questo privilegio e che la pone al livello delle più grandi capitali del mondo. A parte un ristretto gruppo di autorevoli testimoni viventi, di tutto questo i napoletani, soprattutto le nuove generazioni post 1960, sanno poco o niente. Carlo Franco, affermata penna del giornalismo partenopeo ed anche appassionato commentatore della vita sportiva della città nonché autore dell'atteso volume, si è buttato anima e corpo a raccogliere dal vivo dai protagonisti tutti i ricordi possibili con l'aggiunta di preziosi particolari pescati nei singolari archivi del "Centro Studi Tradizioni Nautiche" nei cui locali al Molosiglio presso la Lega Navale Italiana il libro sarà presentato appena edito.

Due domande all'autore (foto).

D. Qual è la motivazione e quale può essere l'importanza di un libro sulla Vela napoletana?

R. Ho accettato questa sfida in campo neutro - solo rarissimamente mi sono occupato di vela e sempre dalla banchina mai dalla barca - perché mi hanno affascinato i racconti di Carlo Rolandi e Pippo Dalla Vecchia, due personaggi straordinari che, insieme allo storico Paolo Rastrelli, mi hanno accompagnato a scoprire un mondo che mi è subito piaciuto. E che ora sento mio. Spero di aver reso bene, nel racconto, questa situazione iniziale di straniamento che via via si è trasformata prima in interesse e poi in amore. La madre di tutte le ragioni, però, è la voglia di denunciare, da napoletano, l'occasione che la città ha buttato al vento dando le spalle alla vela e al mare. Un delitto.

Al quale ancora si potrebbe portare rimedio, a patto che si abbia davvero voglia di farlo. Oltre la denuncia, però, il libro, a partire dal titolo, si fa portatore anche di u'ansia di riscatto: quando andava a vela Napoli era una capitale. Del turismo, del buon vivere e dello sport. Proviamo a risollevare la testa riprendendoci i nostri primati.

D. Cosa hai scoperto e cosa hai provato ad immergerti nel mondo della Vela notoriamente sempre negletto e trascurato dalla stampa?

R. Alla fine del viaggio ho provato a fare i conti con me stesso e mi sento di affermare che in questi mesi ho imparato a conoscere un'altra Napoli. Non dico migliore di quella che ha scandito il mio tempo, ma sicuramente più aperta al mondo e al confronto. Non è cosa di poco conto e spero che il libro trasmetta a chi avrà la pazienza di leggerlo questa consapevolezza. Trasformandola in progetto. La seconda scoperta è ancora più intrigante: tra i velisti e i marinai che abitano le banchine dei nostri Circoli nautici non ci sono differenze di classe. E che la vela è uno sport popolare, non una passerella per soli ricchi. Tranne, naturalmente, qualche eccezione che, però, conferma la scoperta. Il popolo della vela fa squadra che viva a Napoli, a Genova o a Trieste. Le tre roccaforti, ognuna con la sua storia e le sue capacità. E questo non è farina del cronista, ma di Tino Straulino il campione dei campioni. Che ha affidato al mare del nostro golfo il suo ultimo messaggio di amore per la vela.



LE COPERTINE DELLA RIVISTA DELLA LEGA NAVALE



Copertina "L'Italia Marinara" 30 novembre 1919 Giornale della Lega Navale Italiana