



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](mailto:redazione@cstn.it)

I NUMERI ARRETRATI DEL "NOTIZIARIO CSTN" SONO SCARICABILI DAI SITI:

[www.cstn.it](http://www.cstn.it) - [www.leganavale.it](http://www.leganavale.it)

**ANNO VIII - N° 79**

**NOTIZIARIO ON-LINE**

**marzo 2019**

## SOMMARIO

- |   |         |  |         |
|---|---------|--|---------|
| • Editoriale .....                        | pag. 1  | • Un glorioso veliero .....            | pag. 24 |
| • Incontri imprevisti con Straulino ..... | pag. 2  | • Posta al CSTN .....                  | pag. 27 |
| • il misterioso <i>Adonita</i> .....      | pag. 4  | • Passato sempre attuale .....         | pag. 28 |
| • Archivio Carbone .....                  | pag. 11 | • Evoluzione della carta nautica ..... | pag. 29 |
| • La rivoluzione del vapore .....         | pag. 15 | • Ricordo di Nino Cosentino .....      | pag. 32 |
| • Pionieri dello yachting .....           | pag. 21 |  |         |

## EDITORIALE

*"NON SI NASCE INVANO ALL'OMBRA DI UN VULCANO" . . .*



*Accompagnata da questa frase un amico ha inviato in redazione la foto scattata da un drone nella quale, sotto all'onnipresente Vesuvio, in basso al centro si vede la base nautica e la Sede della Sezione di Napoli della Lega Navale e, indicata con un asterisco, quella del Centro Studi. In questo "paradiso" abbiamo la nostra biblioteca/emeroteca, ci occupiamo di catalogare ed archiviare tutto il materiale che ci viene donato, riceviamo i visitatori e gli studiosi che svolgono le loro ricerche. L'immagine vuole anche essere uno stimolo per venire a visitarci.*

Hanno collaborato:

*Giuseppe Angrisano, Franco Belloni, Rita Cramer Giovannini, Vincenzo Dell'Aria, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Piero Ferrozzi, Sergio Pepe, Paolo Rastrelli, Carlo Rolandi*

# **INCONTRI IMPREVISTI E INDIMENTICABILI CON TINO STRAULINO**

*Riceviamo da tempo ed archiviamo la bellissima rivista illustrata della Comunità di Lussimpiccolo ricca di ricordi e di foto d'epoca di una popolazione fortemente attaccata a quella che è stata la proprio terra d'origine, purtroppo perduta. Doretta Martinoli, presidente della Comunità, ha curato sul numero di dicembre 2018 due brevi ma significativi ricordi con Straulino scritti "con entusiasmo come compiti delle vacanze (!)" da un suo allievo, il capitano Alfio Badurina al quale ha insegnato la lingua italiana.  
(LUSSINO Quadrimestre 58 - Dicembre 2018)*

## **UN INCONTRO STUPENDO E CASUALE TRA NOI GENTE DI MARE (Cap. ALFIO BADURINA)**

Era domenica, eravamo ormeggiati con la nave *Basca* a Genova, io ero secondo ufficiale di coperta; era il mio turno di servizio con altri marinai (un terzo d'equipaggio obbligatorio).

Stavamo chiacchierando in coperta vicino al barcarizzo quando avvistammo l'avvicinarsi degli allievi ufficiali (cadetti) militari in marcia, inquadrati a drappelli (4 per 100 uomini) guidati dai loro superiori e dietro camminavano una decina di ufficiali di alto grado a passo normale.

Quando arrivarono all'altezza dello scalandrone (scala d'entrata), dove ci trovavamo noi, quello con il grado massimo tra loro si staccò dal gruppo, venne sotto bordo, salutò e chiese: "C'è mica qualcuno di Lussino?" Io risposi: "Sì, sono io". Allora chiese di poter salire.

Dissi di sì e così salì sulla nostra nave e si presentò: "Sono Tino Straulino".

Io gli dissi che avevo molto sentito parlare di lui come grandissimo velista, campione del mondo, vincitore olimpionico e di altre regate nazionali e internazionali. Lui rise e confermò. Abbiamo trascorso un paio d'ore parlando di Lussino, delle barche a vela e di molte altre cose che riguardavano il mare e la marineria. Poi ci salutammo e lui proseguì verso il suo vascello, la stupenda nave scuola militare *Amerigo Vespucci* che era ormeggiata non lontano da noi.

Il giorno dopo, le partenze e gli arrivi iniziarono alle sei del mattino. Arrivò il pilota del porto che disse che era ordine della capitaneria di dar fondo per un breve tempo fuori dalle dighe a una distanza di circa 400 metri una dall'altra. E lo feci! Noi eravamo la quinta nave uscita dal porto e la settima fu l'*Amerigo Vespucci* che puntò la prua verso di noi. Il mio comandante ordinò di dare il saluto ufficiale con la bandiera come si fa normalmente con le unità militari quando si incontrano. Dalla *Vespucci* risposero al saluto non solo con la bandiera ma anche con dei lunghi fischi di sirena più il massimo saluto d'onore ordinando ai marinai e agli allievi ufficiali di salire sugli alberi e sulle croci (forse più di 300 uomini) da cui ci salutarono con i berretti sulla mano destra gridando per tre volte "Urrà, urrà, urrà" mentre gli ufficiali stavano allineati sull'attenti in coperta.

A me sembrava un sogno inaspettato. Poi la *Vespucci* fece un giro attorno a noi scambiando saluti via radio con qualche parola lussignana. L'Ammiraglio Straulino ci disse: "Facciamo vedere a tutti e non solo ai genovesi di che cosa sono capaci i lussignani, noi che siamo nati con la riboia del timone in culo!" Nell'ultimo messaggio mi disse di seguire le orme dei nostri avi.

E io gli risposi alla marinara: "In culo alla balena!" Già in posizione l'*Amerigo* aprì tutte le vele come uno sparo



di cannone e a piene vele proseguì il viaggio attorno al mondo.

### NEL CANALE DI UNIE (Cap. ALFIO BADURINA)

Era estate, stagione delle vacanze. Noi isolani nati non possiamo resistere lontano dal mare.

Io sono marittimo navigatore sulle grandi navi mercantili e ho solcato moltissimi mari del mondo e tutti gli oceani ma le vacanze le ho volute passare nella mia Lussino, sulla mia passera lussignana, pescando come facevo da bambino, avendo imparato dai miei nonni e dai miei genitori.

La Passera è una piccola barca (dai 3 ai 7 metri) usata per il trasporto di persone o di merci, per pescare e per divertimento a remi, a vela e oggi sempre più a motore.



Un giorno decisi di calare le reti nel canale di Unie, dietro il monte Oszero. Conoscevo una buona secca (posto migliore per pescare) la cui posizione era un segreto di famiglia. Quel giorno salpai prima che sorgesse il sole, il mare fioriva, sembrava moccioso e c'erano anche tante piccole meduse trasparenti, rossastre, con lunghi tentacoli, molto pericolose

perché al contatto si sente un forte bruciore, possono infettare e lasciare delle cicatrici. La rete veniva fuori ingrossata, sporchissima ma lo stesso la pescata era fortunata.

Era bonaccia, il mare come olio. Guardavo continuamente in giro per vedere se da qualche natante qualcuno ci stesse spiando; non volevo che gli altri scoprissero il mio posto fortunato!

Ad un tratto avvistai uno yacht piuttosto grande che si avvicinava abbassando la velocità, intenzionato a fermarci. Si fermò a circa 40 metri da noi. Il suo nome era *Kerkira*. Mi si avvicinò uno sconosciuto con il gommone, mi salutò e mi chiese se avevo del pesce da vendere.

Io risposi che non era in vendita ma per la mia famiglia e per i miei amici. Egli insisteva e poi chiamò l'uomo che era al timone del *Kerkira*, riferendo il nostro rifiuto di vendere quei pesci freschissimi e meravigliosi.

Spalancò gli occhi vedendo tutta quella grazia di Dio: c'era già una cassetta piena di pesce pregiato e qualche esemplare che superava i 2 chilogrammi, due belle grandi scarpene, un dentice oltre i due chili, una decina di triglie di scoglio, arboni e altre specie, come pure un bel grande astice vivo messo nella "latta" della pittura con acqua di mare per mantenerlo in vita.

L'uomo al timone si chiamava Tino. Chiesi se per caso fosse Agostino Straulino, l'Ammiraglio. Alla sua conferma io dissi: "Ecco a voi tutto, se è per lui!" L'uomo prese tutto, e arrivato sul *Kerkira* Tino non poteva credere vedendo quella meraviglia, chiamò fuori dalla cabina due signore mezze addormentate.

Straulino fece una bellissima manovra accostandosi alla mia barca. Ringraziò ma voleva pagarmi il pesce; io rifiutai dicendogli che mio suocero, padrone della barca o i miei famigliari si sarebbero molto arrabbiati. Noi mangiamo buon pesce molto spesso e forse ce n'era ancora nella rete che in quel momento ci teneva la barca ancorata oppure avremmo pescato i giorni seguenti. Le signore erano preoccupate perché non sapevano dove avrebbero potuto cucinare dei pesci così grandi. L'Ammiraglio rispose che ci avrebbe pensato lui.

Allora entrò dentro il cabinato, prese dei soldi, li avvolse e li gettò sulla mia barca dicendo che il mio regalo valeva molto di più ma sarebbero serviti per una cenetta con mia moglie e i nostri amici o per andare al cinema e prendere un gelato.

Ci salutammo e loro proseguirono per Oszero per non perdere l'apertura del ponte dove già li attendevano dei loro amici. Agostino disse: "oggi si mangia il risotto all'astice e sarà sufficiente per tutti!"

Io continuai a salpare le mie reti tramaglio e disimpigliai l'altro pesce più piccolo.

Questo incontro non lo dimenticherò mai!

*Ecco un altro bellissimo racconto su quelle che sono state le straordinarie imbarcazioni costruite a Lussino dal Cantiere Martinolich e delle quali Rita Cramer sta ricostruendo, in un crescendo rossiniano, la storia in esclusiva per il Notiziario. Questa volta è il turno di "Adonita" che l'autrice non esita a definire misterioso per le vicende che ne hanno caratterizzata la vita. Ai lettori accorti che sapranno apprezzare il contenuto di questa storia sarà riservato il piacere di penetrare in parte l'arcano.*

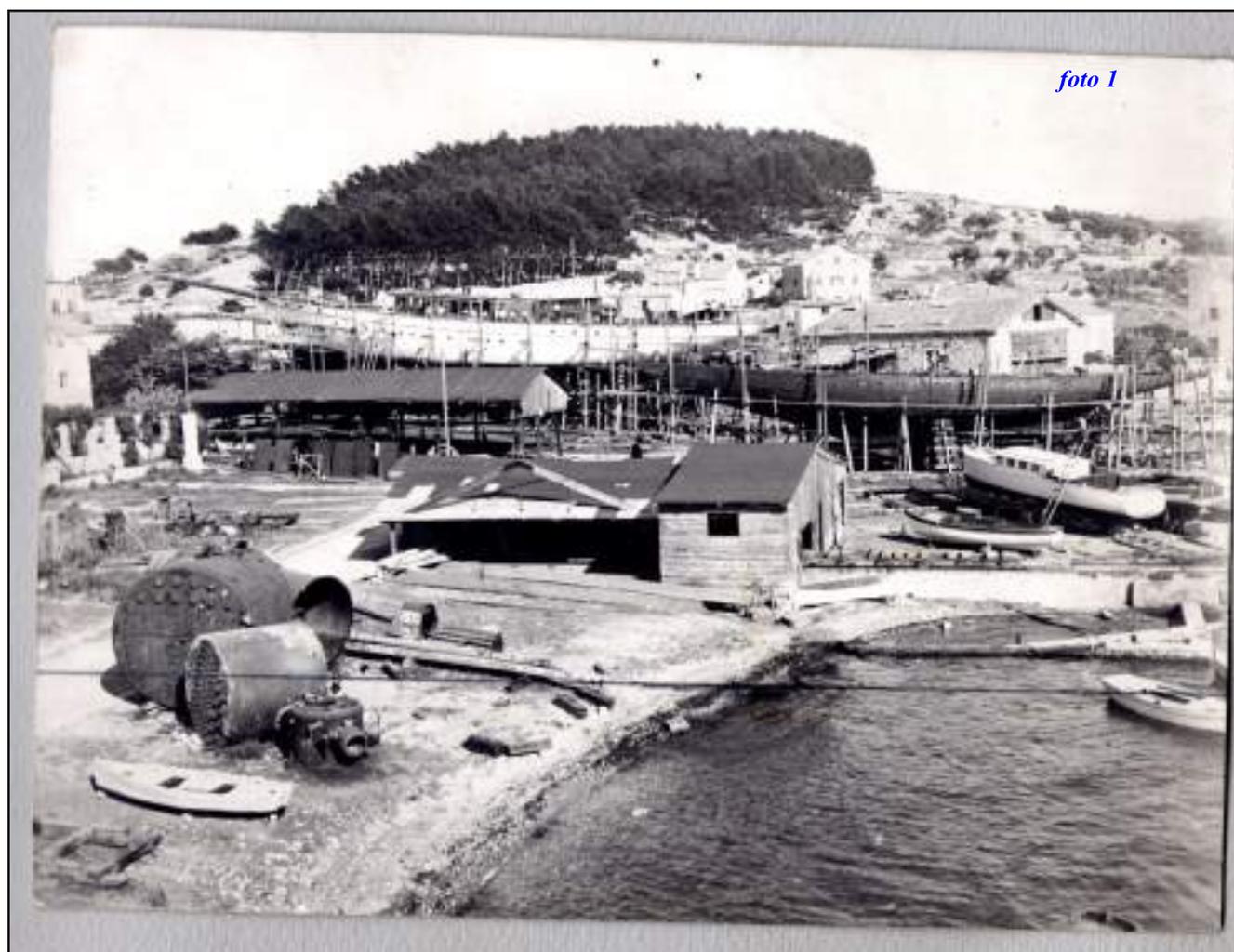


# Il misterioso *Adonita*, lo splendido yacht del cantiere Martinolich

*RITA CRAMER GIOVANNINI*

Grande attività nel cantiere Martinolich alla fine degli anni '20 del 1900!

Nel 1925, con la commissione da parte di magnati americani di grandi yacht da regata e da diporto, si era avviato un periodo aureo in cui l'importante cantiere lussignano era balzato agli onori della cronaca nella stampa sportiva dell'epoca. Si trattava di una svolta importante che vedeva l'attività cantieristica, già improntata alla costruzione di imbarcazioni mercantili, rivolta ora alla produzione di yacht di lusso.



In questa foto del 1928 (**foto 1**) si vede uno scorcio del cantiere di Secondo Squero con sullo scalo due imponenti yacht, oltre a costruzioni di stazza più piccola.

L'imbarcazione più grande, già verniciata di bianco e oramai prossima al varo, è l'*Illyria* che da lì a poco sarebbe stata portata a Boston dal suo committente Cornelius Crane. Davanti a questa si vede lo scafo in lamiera di uno

yacht commissionato da un italiano, il marchese Corrado Dal Pozzo. Questa imbarcazione, elegante nella linea e nei particolari interni, sarebbe scesa in mare il 2 settembre 1929 con il nome di *Adonita*. (foto 2, 3).

L'avvenimento fece grande scalpore e non ci fu rivista specializzata che non ne parlò.

Riportiamo qui l'articolo comparso su "La Vela e il Motore" N°65 dell'ottobre 1929.



*foto 2*



*foto 3*

### ***Il varo della grande goletta "Adonita"***

*A Lussinpiccolo, nella ridente Valle di Augusto, sullo scalo che vide discendere in mare le tre golette per l'America "Dorello", "Lince" e "Illyria", il 2 settembre fu varata una delle più grandi unità costruite in Italia per la marina da diporto nazionale.*

*I conosciutissimi costruttori di yachts, i signori Martinolich del cantiere omonimo, hanno costruito e varato per conto del marchese Corrado Dal Pozzo della R. Compagnia della Vela di Venezia la goletta ausiliaria "Adonita".*

*La bella costruzione, il cui scafo è costruito in acciaio e la coperta in "oregon pine" e "teak", e della quale diamo in prima pagina una superba visione sullo scalo, è partita appena varata per Venezia per presenziare al Grande Concorso Motonautico Internazionale.*

*Le caratteristiche di "Adonita" sono:*

*Dislocamento della nave tonn. 100; lunghezza in coperta m. 30; lunghezza al galleggiamento m. 20.60; larghezza massima m. 5,60; pescaggio massimo m. 3.20. Attrezzata a goletta, ha una superficie velica di mq. 640 in andatura di bollina e di mq. 1020 se a gran lasco (compreso lo Spinnaker). L'alberatura è imponentissima, tanto più che le vele sono di tipo Marconi. L'albero maestro misura m. 42.*

*La bella unità è munita pure di un motore ausiliario "Kermath" che le imprime una velocità di 6 miglia orarie.*

*Il marchese Dal Pozzo, appassionatissimo dello yachting da crociera, ha specialmente curato l'interno del suo nuovo yacht. A bordo vi si trova una praticissima saletta nautica posta a poppa; sotto di questa vi è lo spazio per il motore. Quattro spaziosissime cabine (due a due letti e due ad un letto), due bagni con lavandino e W.C. ed un grande salotto (m. 5.50 x 4) completano la parte adibita all'armatore ed ai suoi ospiti. Trovano inoltre posto sottocoperta un'ampia cucina con focolaio e rispettiva dispensa con "Frigidaire", nonché l'alloggio per sei uomini d'equipaggio.*

*Tutti i locali sono muniti di illuminazione elettrica.*

*R.R.R.*

Oltre alle informazioni sulle caratteristiche della barca, dall'articolo sopra riportato apprendiamo che subito dopo il varo la goletta è partita alla volta di Venezia per presenziare al Concorso Motonautico Internazionale. Dal 9 al 15 settembre infatti si sarebbe tenuta a Venezia la prima edizione del concorso del quale Corrado Dal Pozzo era tra i principali organizzatori, essendo all'epoca segretario generale della Federazione Italiana di Motonautica (**foto 4**).

Prima di lasciare Lussino, tuttavia, *Adonita* fu sottoposta alle prove di navigazione nelle acque del Quarnero. Alcuni di questi momenti sono documentati da fotografie nelle quali, oltre ai costruttori Marco Umile e Nicolò Martinolich, si riconoscono altri personaggi della Lussino marinara dell'epoca. In particolare, nella foto qui riportata si vede un quindicenne Agostino Straulino che occhieggia soddisfatto alle spalle del Capitano del porto di Lussinpiccolo, Balilla Monassi, e di Marino Tarabocchia, a destra nella foto (**foto 5**).



*foto 4*



*foto 5*

Il marchese Dal Pozzo, oltremodo soddisfatto del suo nuovo gioiello, regalò a Nicolò Martinolich un portasigarette in argento con decorazioni in smalto: da una parte il guidone della Compagnia della Vela di Venezia e sotto a questo lo stemma della famiglia Dal Pozzo d'Annone. Sul retro del portasigarette invece c'è un salvgente con la scritta "Adonita". All'interno del coperchio è incisa la seguente scritta: Al carissimo Nicolò affettuosamente il giorno del varo di "Adonita" Corrado Dal Pozzo (**foto 6, 7, 8**).



*foto 6 - 7 - 8*

Dalla stampa dell'epoca abbiamo alcune notizie, sia pur succinte, dei successivi spostamenti di *Adonita*. Sulla copertina di "La Vela e il Motore" N°75 dell'agosto 1930 la splendida imbarcazione fa bella mostra di sé nelle acque del golfo di Napoli, con la seguente didascalia: "Adonita" la bella goletta aus. del marchese Corrado Dal Pozzo, segr. gen. della F.I.M., che in questi giorni ha lasciato Napoli diretta verso la Liguria. Nelle pagine interne di questa rivista si scrive che la goletta, già da un mese all'ormeggio nella darsena dell'Arsenale Marittimo, prima di riprendere la sua crociera di trasferimento dal mare Adriatico al mar Ligure, aveva fatto una veleggiata nel golfo avendo a bordo illustri ospiti quali l'ammiraglio d'Armata Gustavo Nicastro, il comandante Ugo Nicastro, il cav. Guido Fiorentino, il barone Mario Gallotti, il marchese Pironti. Nell'articolo si sottolinea come lo yacht ha il pregio di essere italianissimo essendo stato costruito in un cantiere italiano (M.U. Martinolich di Lussinpiccolo) con maestranza italiana e la maggior parte del materiale italiano.

Che alla fine del 1930 / inizi del 1931 *Adonita* si trovasse sul mar Ligure, viene suggerito dalla pubblicazione, tanto su "La Vela e il Motore" quanto su "L'Italia Marinara" entrambe del gennaio 1931, della notizia che lo yacht del marchese Dal Pozzo avrebbe dovuto essere tra i concorrenti delle Regate Internazionali a Vela del R.Y.C.I. a Genova nel febbraio 1931. Andando però a curiosare tra i risultati e i piazzamenti in queste regate, non si trovano tracce di *Adonita*. Si trova invece la bellissima fotografia di *Adonita*, scattata da Guido Fiorentino, sulla retrocopertina del numero 4 de "L'Italia Marinara" dell'1-10 febbraio 1931 (foto 9).



foto 9

Questa foto è la stessa che compare sulla copertina di “La Vela e il Motore” dell’agosto precedente, che però è stata stampata molto meglio su “L’Italia Marinara”.

Ma ecco che lo yacht ricompare in Adriatico, più precisamente a Venezia, nell’aprile dello stesso anno: lo si può ammirare in una magnifica fotografia del bacino di San Marco, scattata dall’alto di un campanile della Chiesa della Salute (**foto 10**).



Sempre nel 1931, sia su “L’Italia Marinara” della fine di maggio che su “La Vela e il Motore” dell’inizio di giugno, ecco la sorprendente notizia che la signora Ginetta Traini-Huck socia del RYCA ha acquistato Adonita ribattezzandola Morlacca e ne sta facendo fare la ricostruzione. Questa notizia spiazza completamente chi cerca di ricostruire la storia di Adonita, tanto più che in seguito non si trova più traccia della signora Ginetta Traini e del suo Morlacca.

Probabilmente si tratta di una notizia errata riportata da una delle due riviste, e che è stata copiata sic et simpliciter dall’altra, senza andarne a controllare la veridicità. Infatti, sul numero 25 de “L’Italia Marinara”, prima decade del settembre 1931, dal corrispondente di Genova viene dato l’annuncio che Adonita del marchese dal Pozzo è appena arrivata nella città ligure. Nel numero successivo della rivista viene poi riportata la notizia che lo yacht è stato messo in disarmo nel porticciolo Duca degli Abruzzi. Nel numero della terza decade di novembre viene ribadita la presenza di Adonita a Genova. A febbraio dell’anno successivo (fascicolo 4 della seconda metà del mese) viene ipotizzato che forse Adonita parteciperà alle regate previste per quella stagione.

*foto 11*

### Una nuova bella unità della flotta milanese

Con buona pace di qualche amico milanese che con la prepotenza e la mancanza di un consiglio a scudo cercano di ripetere che in un paese dell'entroterra come Milano non si può avere la vera passione marinara e non si può perciò avere una buona rivista marinara... (text continues)

Fedeli, con buona pace ancora di qualche amico milanese... (text continues)

E questi italiani... in ogni caso per chi non è milanese... (text continues)

Sempre sulla stessa rivista, nel numero 6 del 1932, della fine di marzo, Adonita di Corrado dal Pozzo compare tra le imbarcazioni che maggiormente si segnalano per la navigazione compiuta nel 1931 nell’ambito delle crociere della Compagnia della Vela di Venezia. La meravigliosa barca ricompare a Lussinpiccolo in due fotografie (**foto 11, 12**), una delle quali è pubblicata

su “La Vela e il Motore” di giugno 1935. Qui vediamo Adonita in mare alle spalle di Toosa, che è sullo scalo del cantiere Tarabocchia Violincich, alla quale è dedicato l’articolo.

*foto 12*



*foto 13*

Nel frattempo, il 17 maggio 1935, il marchese Dal Pozzo, di cui vediamo qui un ritratto (**foto 13**), era deceduto.

Che *Adonita* a un certo punto della sua vita fosse tornata a Lussino nelle mani dei costruttori è un dato riportato con certezza da testimonianze verbali delle figlie di Nicolò Martinolich. Come in tutta la faccenda si inserisca la fugace parentesi dell’acquisto da parte della signora Traini, resta tuttora un mistero. Sempre che non si tratti di una “fake news” dell’epoca.

La signora Tinzetta Martinoli, figlia secondogenita di Nicolò, racconta di una crociera fatta con la famiglia in Dalmazia a bordo dell’*Adonita* nel 1934. Alla crociera parteciparono, oltre alla piccola Tinzetta di nove anni e alla signora Dora, moglie dell’ing. Nicolò, una cugina della signora, Argia-Margherita Cosulich con

l’allora fidanzato marchese Paolo Malvezzi. A bordo c’era inoltre Muchi Stenta, nipote diciottenne dello skipper. La signora Tinzetta Martinoli ricorda che, avendo fatto scalo a Zara, a quell’epoca porto franco, gli adulti erano scesi a terra lasciandola a bordo affidata ai marinai dell’equipaggio. Al rientro a bordo il padre Nicolò si accorse di un fumo denso che proveniva dal ponte inferiore e, andando precipitosamente a cercarne la fonte, scoprì che ogni spazio nascosto della barca era stato riempito all’inverosimile di sigarette che avevano preso fuoco, mettendo in serio pericolo l’imbarcazione e i suoi occupanti. E pensare che Nicolò, conoscendo i suoi polli, all’arrivo a Zara aveva categoricamente vietato all’equipaggio di acquistare sigarette o altre merci di contrabbando, come all’epoca erano soliti fare i lussignani, perché non voleva avere problemi con la finanza! In quell’occasione uno dei marinai, Luca soprannominato “Rasa”, riportò serie ustioni di cui gli rimasero le cicatrici.

Un altro episodio di quella crociera è rimasto bene impresso nella mente della signora Tinzetta. Attraversando il canale della Morlacca durante un neverin con vento fortissimo, Nicolò Martinolich aveva dato ordine a tutti i passeggeri di rifugiarsi sottocoperta, mentre lui rimaneva al timone assieme al nipote Muchi.

Passato il momento di pericolo, lo skipper era sceso da basso tutto gongolante dicendo: savè, non volessi

sbagliarme, ma me par che gavemo fatto 18 nodi! A questa sua uscita tutti scoppiarono a ridere prendendolo in giro e dicendogli di non dir monade.

Dopo che la barca fu venduta a “un ricchissimo personaggio strano, una specie di apolide, che stava in Francia”, questo quanto si è tramandato verbalmente nella famiglia Martinoli, *Adonita* partecipò a diverse regate sulla Costa Azzurra. Quando dalla lettera dell'allora proprietario venne a sapere che in una di queste competizioni l'imbarcazione aveva toccato i 18 nodi, Nicolò Martinolich rivolgendosi ai suoi famigliari disse: ... e allora, chi iera el mona?

Alla ricerca di ulteriori informazioni sulla vita di questa imbarcazione, mi sono rivolta a chi di queste ricerche ne sa più di me: il signor Nereo Castelli di Trieste, appassionato della storia della navigazione nell'Adriatico orientale, che mi ha fornito la scheda di *Adonita* tratta dal “Lessico del naviglio mercantile e militare di Italia e Austria-Ungheria”, scritto non pubblicato di Giorgio Spazzapan. In questa scheda ho trovato due notizie importanti: il nome dell'acquirente di *Adonita*, J. Poberejsky, e il nome con cui l'imbarcazione era stata ribattezzata dopo essere stata immatricolata a Neuilly sur Seine, in Francia: *Mischka*.

In base a ricerche su internet, ho appurato che J. Poberejsky doveva essere proprio il “ricchissimo apolide” di cui mi aveva parlato la signora Tinzetta. Si trattava infatti di Joseph Poberejsky, ebreo nato da una ricca famiglia a Odessa nel 1885, che aveva potuto dedicarsi con molto successo al suo hobby di inventore. Nel 1917, in seguito alla rivoluzione bolscevica, si era trasferito a Parigi dove, con l'idea di rendere più facile la sua naturalizzazione, aveva cambiato il proprio nome di battesimo in Jacques. Continuando a sfornare e brevettare importanti invenzioni, aveva considerevolmente aumentato il suo già ingente patrimonio. Successivamente si era trasferito a Neuilly sur Seine. Aveva un figlio, Michel (il corridore automobilistico più tardi noto con lo pseudonimo Mike Sparken), chiamato in famiglia con il diminutivo russo di Mischka: da qui il nuovo nome dato ad *Adonita*.

Facendo ricerche dello yacht *Mischka* sulla stampa francese dell'epoca, ho potuto trovare solo un trafiletto pubblicato su “Le Figaro” del 20 aprile 1937 in cui si dà la notizia che Madame Poberejsky, per festeggiare il conseguimento del grado di ufficiale della Legion d'Onore da parte del marito, ha offerto un pranzo nella rada di Cannes a bordo del suo yacht *Mischka* (foto 14). Quindi possiamo essere certi che nel 1937 *Adonita* era già di

proprietà francese.

La famiglia Poberejsky nel 1939, allo scoppio della guerra, si era trasferita in America per evitare la persecuzione nazista lasciando sulla Costa Azzurra lo yacht che, dichiarato dai tedeschi preda bellica nel novembre 1942, venne poi ceduto con il nuovo nome FR-235 alla Marina Militare italiana che lo adibì al dragaggio dei fondali al largo della Liguria. Anche queste notizie sul destino dell'imbarcazione mi vengono dalla scheda di Giorgio Spazzapan.

Infine, da ricerche su internet, ho saputo che le imbarcazioni denominate in tempo di guerra come FR seguito da un numero, erano i panfili francesi sequestrati come preda bellica. Moltissimi di questi, che

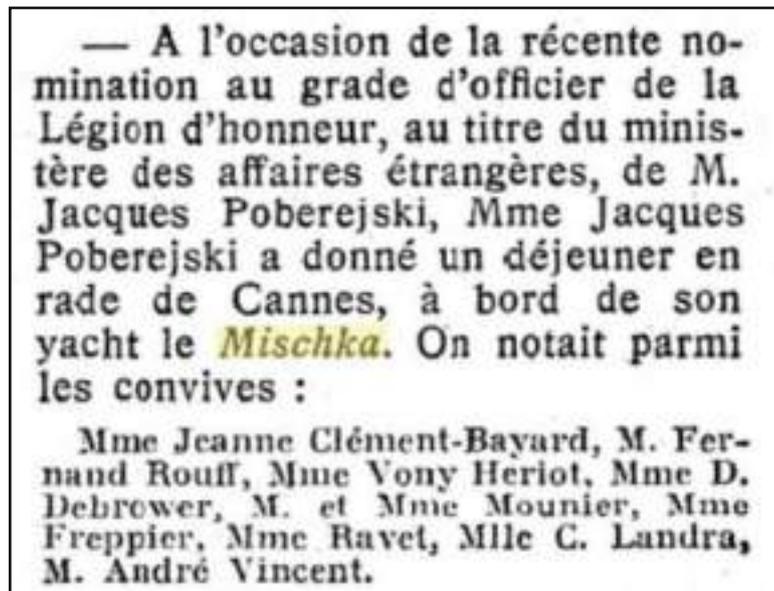


foto 14

pattugliavano le coste della Riviera, vennero affondati. Ci sono molte probabilità che tra essi fosse lo splendido *Adonita*.

Certamente, durante un'azione bellica al largo di Prà (Savona) venne affondato assieme a tanti altri il FR-211, già *Sarinette*, costruito nel 1938 nel cantiere Martinolich. Ma questa è un'altra storia.

## ALLA SCOPERTA DELL'ARCHIVIO CARBONE

*Scavando nell'archivio Carbone, Sergio Pepe sta portando alla luce immagini che sono una preziosa testimonianza della storia del porto e della città di Napoli. "La più bella nave del mondo", inequivocabilmente l'"Amerigo Vespucci", la nave scuola della nostra Marina, è stata a Napoli innumerevoli volte, ma la sua presenza nell'agosto del 1960 fu un evento straordinario che merita il massimo ricordo. Infatti, si svolgevano nel Golfo i Giochi velici della XVII Olimpiade di Roma e il "Vespucci" ebbe un ruolo di primo piano, dal trasporto della fiaccola dalla Grecia a Napoli, alla sua presenza imponente nella acque sotto il Vesuvio.*



## LE NAVI TRANSOCEANICHE NELLE FOTO DI RICCARDO CARBONE

(parte VI)

**SERGIO PEPE**

Ed ecco la nave definita da bordo della portaerei USS *Independence* la più bella del mondo e che, indubbiamente, è anche da considerarsi transatlantica, tenuto conto che giusto nel 2017, Comandante C.V. Angelo Patrino, ha toccato ancora una volta porti del Canada (Halifax, Montreal, Quebec) e degli USA (Boston e New York). Qui (**foto n.1**) è ritratta ormeggiata il 17 aprile 1948 alla Stazione Marittima di Napoli (Comandante C.F. Luciano Sotgiu).



Il *Vespucci* ritornò a Napoli, Comandante C.V. Ugo Avelardi, pochi mesi dopo, il 14 ottobre come attestato dal servizio di 13 immagini, così intitolato da Riccardo Carbone: "Randolfo Pacciardi visita il veliero *Amerigo Vespucci*". Wikipedia indica che Pacciardi è stato Ministro della Difesa dal 23 maggio 1948 al 7 luglio 1953 e quindi ecco perché l'equipaggio era schierato sui pennoni (**foto n.2, 3 e 4**).



*foto 2*



*foto 3*



*foto 4*

Altra significativa presenza dell'*Amerigo Vespucci* nelle foto di Riccardo Carbone, è quella in occasione della XVII Olimpiade. Il *Vespucci*, comandato dal C.V. Eugenio Manca di Villahermosa, trasportò il fuoco olimpico dal Pireo a Siracusa (<https://www.youtube.com/watch?v=y3VALPcTrr8>), e a Napoli il tripode per i Giochi Velici fu acceso sabato 28 agosto 1960 sulla sommità del Castel dell'Ovo (**foto n. 5**), mentre il *Vespucci* si ormeggiò al largo della Rotonda Diaz (**foto n. 6 e 7**).



*foto 5*

foto 6



foto 7

**Postille**

I Comandanti del *Vespucci* li ho tratti da questo sito:

<http://www.mondovespucci.com/ITAL/PAGINE/comandan.html>

Sul viaggio della fiaccola olimpica si veda: <http://www.roma1960.it/it/le-olimpiadi/roma-1960/il-viaggio-della-fiaccola-olimpica.html>

## L'INIMMAGINABILE MARINERIA

*Il Lago Maggiore fu il primo, tra i grandi laghi del nord Italia, ad introdurre la navigazione di linea grazie all'entrata in servizio nel 1826 del piroscafo a propulsione meccanica con macchina a vapore. Le vicende delle Compagnie di Navigazioni sul Maggiore che si succedettero ed il loro inevitabile intreccio con la storia del territorio stanno a testimoniare dell'inscindibile rapporto tra le genti di lago ed i fatti che tra le sue rive si svolsero.*

*La straordinaria scoperta della macchina a vapore con le sue applicazioni pratiche a partire dalla prima metà del 1800, portò a mutazione delle abitudini di vita non dissimili, per fare un paragone con l'attualità, da quelle provocate dall'era digitale ed anche sul lago Maggiore ciò comportò un balzo verso la modernità. (Piero Ferrozzi)*



## LA RIVOLUZIONE DEL VAPORE

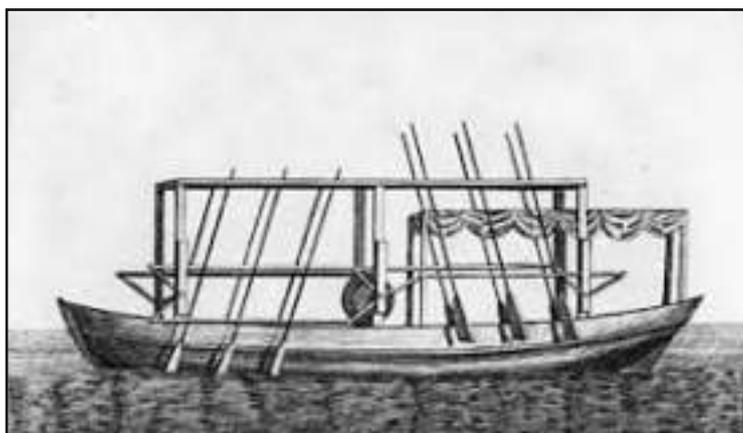
**PIERO FERROZZI**

Fin dai tempi antichi l'uomo aveva intuito le potenzialità e la forza del vapore e qualche primitiva applicazione risale addirittura al periodo ellenistico.

Anche Leonardo sperimentò "l'architruono" o "architonito" da una applicazione addirittura attribuita ad Archimede; si trattava di un cannone costituito da una culatta resa incandescente sulla quale si introduceva acqua che repentinamente si trasformava in vapore espellendo "con gran tuono" il proiettile.

Ma per le prime applicazioni pratiche si dovette attendere la seconda metà del XVII secolo con Denis Papin e la sua pentola a pressione o "digestore"; pare sia da attribuire allo stesso Papin il sistema cilindro-pistone che consentiva di ottenere un moto alternativo. Proprio con questa applicazione nel 1787 John Fitch sul fiume

Delaware sulla costa atlantica degli Stati Uniti sperimentò, pare nientemeno che alla presenza di George Washington e Benjamin Franklin, il primo mezzo nautico mosso da energia meccanica.



*Rappresentazione del primo battello motorizzato*

Vista la difficoltà di ottenere il moto rotatorio questo primo battello fu mosso con moto alternativo da due serie di remi piazzati ai lati dello scafo; nonostante successivi miglioramenti le prestazioni restarono ovviamente piuttosto modeste.

Solo più tardi, grazie all'invenzione del meccanismo biella-manovella che consentiva

di ottenere un moto rotatorio, fu possibile giungere, all'albore del nuovo secolo, ad applicazioni pratiche in gran parte attribuite al fisico inglese James Watt.

Lo sviluppo del motore a vapore ebbe una rilevanza fondamentale nella rivoluzione industriale con iniziali impieghi nelle fonderie e nel tessile.

Anche i mezzi di trasporto via acqua ben presto scoprirono i vantaggi di questa nuova invenzione con prime applicazioni in Scozia ed in Francia.

In Italia il primo battello a vapore fu il piroscafo "Ferdinando I" che, come molto ben riportato da Claudio Ressa nel numero di novembre di questo Notiziario, il 27 settembre 1818 salpò da Napoli a per Genova e da lì a Marsiglia. Nello stesso anno il "Carolina" collegò Trieste e Venezia.

Il 28 maggio 1823 sul lago di Ginevra comparve il "Guglielmo Tell".

Fu un avvenimento di rilevanza internazionale e la medaglia che fu coniatata per celebrare il varo portava una scritta emblematica: "non subdita ventis" (non soggetto ai venti) proprio a confermare il raggiunto svincolo dai capricci di Eolo.



dell'*Eridano* della quale si è detto sopra che rivendicava a sé tale privilegio. Su invito al componimento della vertenza da parte dell'imbarazzato Governo di Milano, i contendenti decisero di fondersi.

Nel frattempo, però, sotto la presidenza del Marchese Michele Benso di Cavour (padre di Camillo) si era costituita a Torino una società mista anch'essa con oggetto la navigazione sul Lago Maggiore che avanzò richiesta di analogo privilegio alle autorità del regno di Sardegna, a quelle Ticinesi ed Imperiali.

Dopo intense trattative, i due gruppi, pur mantenendo le rispettive amministrazioni a Milano e Torino, presentarono, opportunamente insieme, la richiesta ed ottennero congiuntamente il privilegio a nome dell'unificata "Impresa Lombardo-Sardo-Ticinese".

Presero allora avvio le ricerche tecnico/commerciali per l'individuazione del soggetto più qualificato per la realizzazione del primo battello sul Verbano con eventuali sviluppi sugli altri laghi.

Di ciò non mi risulta esista documentazione diretta, ma grazie al privilegio che ho avuto di accedere agli archivi della famiglia Borromeo all'Isola Bella, ho potuto ricostruirne gran parte attraverso le comunicazioni tra l'Impresa ed il conte Vitaliano Borromeo socio della "Società d'Azionisti per l'impresa privilegiata de' battelli a Vapore".

Già dall'anno prima alcuni di coloro che sarebbero poi entrati tra i soci fondatori di detta Società avevano contattato colui che all'epoca era reputato il massimo esperto del settore, il Sig. Edward Church, console americano in Francia, nonché armatore di quel P/fo *Guglielmo Tell* che solo pochi mesi prima, come detto, aveva entusiasmato tutta Europa entrando in servizio sul lago di Ginevra.

Con lettera del 19 maggio 1824 a firma dell'Ing. Bruschetti si chiedeva, a nome della costituenda Società, al Church la disponibilità ad assumere l'incarico di Direttore dell'Impresa.

Il Church, evidentemente ben consapevole del proprio potere contrattuale in quello specifico momento, rispose il 29 maggio chiedendo quali fossero "l'interesse ed i vantaggi che si intendeva di accordare al direttore della compagnia" ed in una successiva nota del 17 giugno pose le sue condizioni e cioè

"la creazione di un fondo di 200 azioni del valore di 1.000 franchi ciascuna, delle quali ne dimandava 150 per sé a titolo di somministrazione di un battello a vapore colla macchina di 30 cavalli, e 25 altre a titolo gratuito per compenso delle sue pene, cure e garanzia dell'effetto come direttore dell'impresa"

L'ing. Bruschetti con lettera del 27 giugno gli precisò con fermezza che "il capitale sociale non superava i 100.000 franchi e l'intendimento era quello di servirsi della macchina della forza di 14 cavalli che nel 1819 era stata somministrata dal celebre fabbricatore sig. Watt per il battello "Eridano" disarmato nel successivo 1820".

Tralascio i particolari dell'evolversi della lunga trattativa con disquisizioni anche di carattere tecnico ampiamente riportate nella cronaca degli archivi dell'Isola Bella, ma la conclusione dovette essere, anche se non esplicitata nei documenti, che il sig. Church addivenne a più miti consigli se è vero che l'anno successivo lo vediamo a Locarno al lavoro sul Verbano. Venne coinvolto il Miani con quella macchina conservata con cura e sapienza a Venezia che fu trasportata a Locarno dove nell'agosto del 1825 il piroscafo venne impostato.

Il 15 febbraio 1826, dopo appena sette mesi di lavoro, il nuovo battello era pronto per il "lanciamento in acqua".



*Frontespizio del Regolamento della Società d'azionisti per l'impresa dei battelli a vapore.*



Annuncio del varo al Conte Borromeo.

Si pensi ...7 mesi ..., se le notizie giunte sono veritiere un tempo talmente breve che forse nemmeno con le tecniche moderne sarebbe possibile compiere una simile impresa.

Dalle cronache giornalistiche dell'epoca riportate dal compianto Prof. Francesco Ogliari che per venticinque anni ha presieduto il Museo nazionale della scienza e della tecnica di Milano nonché grande storico dei trasporti che mi onorava della sua amicizia e dalle cui opere ho attinto per questo mio scritto, si legge: "...si gridano i comandi, si tolgono gli ormeggi, la ciminiera erutta fumo e scintille, le ruote entrano in azione e, in un palpito di onde spumeggianti, il piroscampo, tra l'applauso dell'immensa folla proveniente da tutte le parti di Lombardia, di Piemonte d'Elvezia, prende solennemente largo".

Qui a lato il prezioso documento conservato nell'archivio dell'Isola Bella col quale il Presidente della società Carlo Duca Visconti di Modrone, nel convocare il socio S.Ecc.za il Conte Vitaliano Borromeo all'adunanza generale, annuncia "Gode questo Consiglio di annunciarle, sig. Socio, che il primo battello a vapore destinato a navigare sul Lago Maggiore venne felicemente varato il giorno 15 del corrente Febbraio, e che nei giorni successivi furono eseguite col migliore successo le prime corse di esperimento."

Insolito ed emblematico il verbo che apre questo documento che, a buon diritto, può considerarsi l'atto di nascita della Navigazione di linea non solo sul

Lago Maggiore, ma sui laghi italiani; ben presto presero avvio le corse regolari ed a Direttore del servizio con sede in Arona fu nominato il Sig. Giacomo Redaelli.

Gli affari andavano bene, la clientela aumentava ed a questo primo battello, nel 1841, si affiancò il più moderno *San Carlo*. L'accoppiata però durò poco perché l'anno dopo, dopo quindici anni di glorioso servizio, il *Verbano*, capostipite di tutti battelli di tutti i laghi, venne distrutto da un incendio.

Si commissionò, allora, alla società Escher Wyss di Zurigo, il *Verbano II* che entrò in servizio nel 1843 e fu quindi possibile incrementare le corse.

Intanto i rapporti tra il governo Sardo-Piemontese e quello Austriaco, nelle cui mani era la sponda lombarda del lago, si facevano sempre più tesi e Laveno, sulla sponda orientale del lago, divenne un porto militare austriaco con la messa in acqua della cannoniera *Radetzky* e di seguito delle *Taxis* e *Benedek*.

Queste unità presero parte attiva nella I° guerra di indipendenza (23/03/48 al 22/08/1849) e furono coinvolti anche nel contrasto ai battelli della "Impresa

LAGO MAGGIORE		1841 BATTELLO A VAPORE		BATTELLO A VAPORE	
BATTELLO A VAPORE		1841 BATTELLO A VAPORE		TRANSPORTO DELLE PERSONE	
IL VERBANO		1841 BATTELLO A VAPORE		TRANSPORTO DELLE PERSONE	
CONCORSO DELLE CORSE ESTIVE		1841 BATTELLO A VAPORE		TRANSPORTO DELLE PERSONE	
Arona	1.00	Da Arona	1.00	Da Arona	1.00
Verbania	1.00	Da Verbania	1.00	Da Verbania	1.00
Laveno	1.00	Da Laveno	1.00	Da Laveno	1.00
Ornavasso	1.00	Da Ornavasso	1.00	Da Ornavasso	1.00
Stresa	1.00	Da Stresa	1.00	Da Stresa	1.00
Domogno	1.00	Da Domogno	1.00	Da Domogno	1.00

Regolamento e tariffe delle corse ascendenti e discendenti del 1828.



*Una palla di cannone austriaca esibita come trofeo sulla facciata del Municipio di Cannobio.*

Lombardo- Sardo-Ticinese” requisiti ad Arona da Garibaldi di cui si dirà in seguito).

Terminate le ostilità a partire dal 15 settembre 1851 il governo Austriaco, impiegò i riconvertiti *Radetzky* ed il *Taxis* in compiti di servizio passeggeri in concorrenza con la compagnia di Arona e nel 1853 il governo Imperiale cedette la navigazione sulla sponda orientale del lago alla società triestina del “Lloyd Austriaco” che dal 1° marzo dello stesso anno iniziò ad esercitarla prima col solo *Taxis* poi col *Benedeck* ai quali si aggiunse in seguito una piroga armata proveniente da Venezia.

Col sopraggiungere della II° Guerra di Indipendenza (27 aprile 1859 al 12 luglio 1859) l'intera flottiglia fu di nuovo militarizzata e pochi sanno che la prima cannonata di questa guerra fu sparata sul lago Maggiore.

Gli austriaci infatti che avevano fortificato il golfo di Laveno sulla sponda lombarda del lago ed armato i tre battelli con cannoncini seppur di modesto calibro; all'alba del primo giorno di guerra la piccola flotta si presentò davanti a Cannobio, cordami, legname Pallanza e Stresa intimando ai comuni rivieraschi piemontesi il pagamento di una contribuzione di guerra (telerie, vele, e materiale vario) sotto pena di bombardamento e occupazione militare.

Per far capire che facevano sul serio distrussero tutte le barche ormeggiate sulle rive.

Qualche palla arrivata in piazza fece comprendere ai Cannobiesi che era il caso di difendersi.

Ad Intra c'era una fonderia che aveva prodotto alcuni cannoni in bronzo per la fortezza di Alessandria e ne conservava gli

stampi. I cittadini si tassarono per pagare il bronzo alla fonderia che produsse 4 piccoli pezzi di cui uno fu piazzato a Cannobio e tre a Intra al riparo da muretti a secco.

Quando dopo qualche giorno il *Taxis* si presentò davanti a Cannobio a riscuotere fu accolto a cannonate e se ne andò. Tornò l'indomani con tutta la flottiglia, ma fu respinto nuovamente (27-28 maggio 1859).

La difesa di Cannobio era comandata da un artigiere dell'esercito sardo in convalescenza; dinanzi a Intra, difesa da ben tre cannoni, i battelli austriaci non si presentarono nemmeno.

Alla fine del conflitto l'intera flottiglia approfittò di una notte buia e tempestosa per disertare dal porto di Laveno e rifugiarsi a Magadino tra accoglienti e neutrali braccia della Confederazione Elvetica.

Dopo qualche mese il Lloyd Austriaco prese pragmaticamente atto dello stato di fatto e cedette l'intero materiale alla Confederazione.

Con l'unità d'Italia negli anni sessanta, il Governo Sardo che già da alcuni anni era subentrato alla cessata "Impresa Lombardo- Sardo-Ticinese” e che ormai aveva giurisdizione su entrambe le sponde del lago, intese unificare il servizio assegnandolo alla "Impresa di navigazione sul Lago Maggiore" dell'imprenditore Mangili di Milano.

Acquisì, perciò, nel 1860 dal governo federale il *Taxis* che chiamò *Ticino* (questo battello trasformato e ribattezzato *L'Alpino* restò in servizio fino al 1952!), nel 1864 il *Radetzky* ribattezzato *Elvezia* (poi trasferito sul lago di Garda col nome *Sirmione*) ed il *Benedek* rinominato *Sempione* che entrarono a far parte della flotta passeggeri oltre alla piroga *Ticino* rinominata *Maggia* con compiti di rimorchio.

In proposito, anche se un po' azzardata, può farsi un'ipotesi riguardante la provenienza della grande e bella bussola attualmente conservata presso la Direzione della Navigazione Lago Maggiore ad Arona.

La targhetta applicata riporta alla ditta H&F Muller di Trieste allora rinomata casa costruttrice di strumenti per la navigazione.



*I PP/ffi già austriaci "Taxis" e "Benedek" coi nuovi nomi "Ticino" e "Sempione", l'uno a Laveno e l'altro nel porto di Arona ormai inseriti nella flotta dell'Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore.*



Poiché ai tempi la Marina Imperiale Austriaca aveva come principale base proprio Trieste, è plausibile che la nostra bussola fosse imbarcata su una delle cannoniere dislocate sul Lago Maggiore di seguito, come detto, acquisite dalla impresa di Mangili e, da un passaggio societario all'altro, sia giunta sino a noi.

Lo storico strumento, recuperato in un polveroso magazzino negli anni 70 del secolo scorso, restò in precarie condizioni fino al 1998 quando, affidato alle sapienti cure dell'Istituto Idrografico della M.M.I. a Genova che ne fece oggetto di un perfetto restauro, assunse l'aspetto originario ed ottenne un posto d'onore nell'ufficio di Direttore della Navigazione Lago Maggiore di Arona dove, tutt'oggi, fa bella mostra di sé.



*La storica bussola dopo il restauro e la sua targhetta.*

## PIONIERI DELLO YACHTING IN ITALIA

*Apriamo la serie "Pionieri dello Yachting" per ricordare i personaggi più significativi che con la loro appassionata azione hanno contribuito in modo determinante allo sviluppo dello Sport della Vela in Italia. E non possiamo incominciare che non da Genova e dal marchese Paolo Pallavicino raccontato in un vecchio articolo da Giuseppe Ghibaudo che di Pallavicino, al timone dell'USVI (la FIV d'oggi) è stato il più stretto collaboratore.*

### RICORDANDO IL MARCHESE PAOLO PALLAVICINO

**GIUSEPPE GHIBAUDO**

Ricordo con devozione il mio primo Presidente, maestro per antonomasia, con il quale ho avuto l'onore di collaborare per molti anni e di cui usando una frase dantesca, nella mente mi è fitta la cara e buona immagine, e dò rilievo ai principali aspetti della sua intensa attività di tecnico, di sportivo militante e di dirigente.

Cordiale, chiaro, volitivo, pronto ad intervenire con fermezza e calma olimpica in qualunque circostanza per coordinare ed armonizzare ogni cosa, superando difficoltà ed ostacoli, il Marchese Pallavicino ha avuto il grande merito di instaurare nel nostro settore una vera scuola ideale. Dotato di una viva fede e di un forte spirito di adattamento ha affrontato e sopportato le avverse vicende della vita con decisione ed impassibilità: durante l'ultimo conflitto, nei momenti più terribili quando il precipitare degli avvenimenti portava la tensione degli animi al massimo, ha dato



prova di un eroico stoicismo. La distruzione, per eventi bellici, del palazzo dove abitava in Albaro, con tutti i suoi valori e ricordi, dove sono state ospitati, nel nome di Genova e del Paese, Principi e personalità, lo porta con la sua famiglia nella piccola villa di Caco S. Rocco in Priaruggia dove vi dimora fino ai suoi ultimi giorni trovando in quel mare, che tante gioie gli ha dato negli anni della sua giovinezza, il conforto a tanta sventura. La parziale demolizione della sede sociale dell'Yacht Club Italiano ed il totale smantellamento del deposito barche e dello scalo d'alaggio, a seguito di ben cinque bombardamenti aerei, superbe realizzazioni da Lui ottenute negli anni 1927-28, non rompono il corso alla sua fatica, anzi lo vedono nuovamente in prima linea per la ricostruzione. "... salda costanza, d'ogni disastro è vincitrice", scrive il Monti, ed infatti la sede nautica dello Y.C.I. ritorna in breve

tempo ad onorare Genova ed il Paese, ricostruita in ogni sua parte, rimodernata e dotata di attrezzature tecniche rispondenti alle nuove esigenze.

Ricordo il Marchese Pallavicino nella sua passione di tecnico e di disegnatore dilettante di barche da regata, impegnato nei suoi progetti che, modeste come sempre, sottopone all'esame ed alla critica degli amici e degli appassionati, attraverso le pagine di "Vela e Motore" e sfogliando le annate della Rivista rivedo i suoi scritti sulla deriva nazionale 6 metri, da lui creata nel 1925, sulla nuova formula di stazza, sul 6 metri stazza internazionale, sull'8 metri S.I., sul 5 metri S.I., sul 5.5 metri S.I. ed ultimamente sul 24 piedi R.O.R.C., e risento



Il Marchese Paolo Pallavicino in affabili conversari con il sig. Giuseppe Ghibaudo, Segretario Generale della U.S.V.I. che, per motivi del suo lavoro, fu particolarmente vicino al Primo Presidente della ricostruita Unione Società Veliche Italiane che lo ebbe fra i promotori e sostenitori.

l'eco derivato negli ambienti tecnici spronati dalle sue idee e dai suoi propositi verso l'emancipazione del nostro Paese anche in questo settore. Passa molte ore delle sue giornate presso i cantieri riattivati con il suo appoggio morale e materiale, vere palestre per l'attuazione pratica dei suoi studi, e risolvendo con la collaborazione delle maestranze i suoi problemi tecnici, contribuisce efficacemente allo sviluppo di questa attività cantieristica con i risultati positivi a tutti noti. Nel campo agonistico-sportivo, il suo apporto di yachtsman militante richiama nuovi proseliti, le regate organizzate sotto la sua direzione vedono sempre maggiori concorrenti e le costruzioni da lui ideate, con la collaborazione dell'Ing. Vittorio Vincenzo Baglietto, e da lui stesso condotte in regata, conquistano brillanti vittorie alla Vela Italiana.

Non mi soffermo sulle diverse barche costruite dal Marchese Pallavicino su suoi disegni, avendo già trattato questo argomento su "Vela e Motore" marzo 1938, accenno solamente alle più recenti quali i 6 metri S.I. *Albarina* e l'8 metri S.I. *Viria*, con il quale difende la "Coppa d'Italia" nel 1927, scafi che hanno segnato primati.

Sul suo esempio Baglietto realizza *Mebi*, i vari *Twins*, *Cora IV*, *Mati*, *Grazia*, *Bambetta*, *Maene*, *Cheta*, *Liala* (che diventa poi *Catina IV*), *Vega*, *Bamba*, *Bona*, *Pinuccia*, nel Cantiere di Varazze; *Orietta*, *Miranda*, *Italia*, nel Cantiere Costaguta, barche che portano i nostri costruttori all'avanguardia del progresso tecnico.

Nel settore dirigenziale, sempre riferito allo Yachting nel quarantennio in esame, profonda è la traccia dell'opera svolta dal Marchese Pallavicino sia in campo nazionale che internazionale. A fianco di S.A.R. Luigi di Savoia Aosta, Duca degli Abruzzi, prima, e di S.A.R. Amedeo di Savoia Aosta, Duca D'Aosta, dopo, in qualità di Vice Presidente, è alla direzione dello Y.C.I. ed è sotto la presidenza del Duca degli Abruzzi che costruisce, con la collaborazione dell'Ammiraglio Umberto Cagni di Bu Meliana, allora Presidente del Consorzio Autonomo del Porto di Genova, il Porticciolo e la sede dello Y.C.I. inaugurati nel 1929 in occasione della celebrazione del cinquantenario del Club stesso. Per meglio solennizzare questa importante data e perpetuarne il ricordo, si fa iniziatore di una pubblicazione sulla storia dello Y.C.I. dalla sua fondazione, affidandone la stesura al primo Presidente del Club, Vittorio Augusto Vecchi (Jack la Bolina), per la parte generale, ed al pubblicitista J. Simone Fava, per i più salienti episodi velici degli ultimi tempi.

Sempre a fianco degli Augusti Principi, dedica parte della sua instancabile attività all'organizzazione della Federazione della Vela e, per tenere i nostri tecnici al chiodo, costituisce nel 1932 il Comitato Tecnico Centrale della F.I.V., organo preposto allo studio ed alla organizzazione della materia tecnica dello Sport Velico.

Sotto la sua presidenza vengono organizzate regate sempre più importanti e con sempre maggior affluenza di partecipanti e nel 1933 appoggia l'introduzione in Italia della Classe Star che, incontrando il favore dei giovani, attrae nuove leve allo Sport della Vela. Si intensifica la partecipazione delle nostre barche all'estero, specialmente in Francia, Germania, Svezia, Norvegia, Danimarca, Stati Uniti d'America, grazie alla generosa collaborazione dei proprietari che, sull'esempio del Marchese Pallavicino, affrontando sacrifici non indifferenti, sentono il dovere di portare i Colori Nazionali sui principali campi di regata internazionali per provarsi e stringere relazioni amichevoli con gli yachtsmen esteri. La conquista della medaglia d'oro alla XI Olimpiade di Kiel, da parte dell'8 metri S.I. *Italia*, timoniere il Marchese Giovanni Leone Reggio, ed alla XV Olimpiade di Helsinki da parte dello Star *Merope*, timoniere il Comandante Agostino Straulino, conferma il valore ed il prestigio della Vela Italiana.

Nel 1946 il Congresso nazionale delle società veliche, in attività a quell'epoca, lo elegge all'unanimità Presidente dell'Unione Società Veliche Italiane, autorità nazionale della vela in sostituzione della Federazione della vela di cui viene decretato lo scioglimento, carica che detiene fino al 1957 anno in cui



Ancor due, tre anni addietro il Marchese Paolo Pallavicino non perdeva occasione per assistere alle regate veliche ed in specie a quelle della Settimana di Genova che avevano in lui uno dei più acuti critici tecnici.

viene eletto per acclamazione dalla XI Assemblea generale ordinaria dell'U.S.V.I. Presidente Onorario.

Durante i suoi anni di presidenza della Vela Nazionale, con quella acutezza di mente che lo ha sempre distinto, il Marchese Pallavicino sceglie quali suoi collaboratori, per citare solo i più vicini, l'Ammiraglio Marchese Franco Spinola, il Capitano di Vascello Marchese Pompeo Pallavicino, il Conte Dott. A. Filippo D'Albertis, il Gr. Uff. Francesco Giovanelli, l'Avv. Mario Bruzzone, il Dott. Beppe Croce, l'Ing. Piero Ferrari, l'ing. Luigi Mino Poggi ed è con loro che vede riconosciuto e premiato il suo lavoro costante e tenace per il futuro dello Yachting Nazionale.

Negli ambienti internazionali, la sua preparazione specifica, la coerenza delle sue idee, frutto di un'annosa esperienza pratica, sono tenute in grande considerazione ed è dovuta a lui l'ammissione dell'Italia in seno alla Federazione Internazionale della Vela ed il riconoscimento delle varie proposte avanzate, tra cui l'inserimento del Registro Italiano Navale fra le società di classifica per quanto concerne il Diporto Nautico.

Chi ama il mare sente il richiamo della terra; dinamica fu infatti l'opera del Marchese Pallavicino nel settore agricolo a lui tanto caro e su cui, negli intervalli del nostro comune lavoro, mi intratteneva spesso.

“La Savoia” in quel di Rocca Grimalda (Frazione S. Giacomo), era la tenuta agricola di sua proprietà, ed alla quale dedicava tanta parte della sua competenza e passione. Meravigliose colline che con quelle viciniori di Predosa, Carpeneto, Castelferro, Montaldo e Sezzadio arricchiscono la zona dell'Ovadese con la produzione di uva e di grano.

Propugnatore della bontà del contratto di mezzadria, che in quelle terre dava soddisfazione sia al mezzadro che al proprietario - i premi vinti nella battaglia del grano lo testimoniano - appena sentì parlare di riforma agraria manifestò subito la sua avversione per quanto riguardava le terre della sua zona con scritti circostanziati sui giornali della provincia e con un opuscolo intitolato “L'Agricoltura vista da vicino”. In questi prendeva posizione con il monito “Non è con i regali gratuiti di terre a pochi privilegiati, non sempre i più meritevoli, che si risolve la questione sociale, con un dispendio enorme che si riversa sulla collettività” ed auspicava una maggiore istruzione pratica per i lavoratori della terra con le provvidenze necessarie specialmente nelle zone meno progredite.

E per chiudere questi ricordi del mio primo Presidente, stralcio da una sua lettera a me diretta nel 1958 da “La Savoia”, in risposta ad alcuni quesiti sulle barche da lui progettate, questa frase:

“Io qui invece di barche mi occupo di uva, di grano, di concimi, di buoi, di vacche ed anche di maiali! e mia figlia mi accusa che anche qui sono sempre a fare numeretti per verificare quanta uva, grano ad ettaro, quale qualità e quantità di concimi, quanti litri di latte etc., cosicché alle volte finisco per confondere il peso di un bue con quello di una barca!”.

Così il suo spirito gioviale lo faceva scrivere, con una grafia sicura e giovanile, nonostante i suoi novant'anni passati.



La Vela Italiana, con la sua scomparsa, ha perduto un Uomo geniale e di valore, un Maestro dotato di particolari virtù di intelletto e di cuore il cui continuo esempio ha lasciato un grande insegnamento che si compendia in idealità, rettitudine e magnanimità.

Un vecchio articolo del 1927 sulla rivista "l'Italia Marinara" della Lega Navale ci porta nei tempi eroici della navigazione a vela. L'autore è l'avv. Tomaso Gropallo che nel suo libro "Ultima Vela" afferma che la vela al lungo corso "fu una rude e dura palestra di uomini, fu una viva espressione di tenace volontà di vivere e di affermarsi", costituendo altresì "un grande momento nella storia o meglio nella vita spirituale e nautica della nostra Nazione".

## UN GLORIOSO VELIERO

*TOMASO GROPALLO*

Gloriosa fu veramente la nave *Ascensione*, un bel veliero ligure, che per 26 anni portò su tutti i mari del globo il nostro tricolore. Di esso disse egregiamente l'illustre comandante Taddei che "la lunga tradizione italica gli aveva addolcito le severe linee di coperta britanniche".

Varato nel 1874 dai Cantieri Evans di Liverpool sotto il nome di *Mistley Hall*, fu destinato principalmente ai viaggi delle Indie Inglesi; era un bastimento di 1700 tonnellate attrezzato a nave con sei vele quadre ad ogni albero; il suo cassero di poppa assai lungo racchiudeva un ampio salone con numerose cabine per passeggeri ed ufficiali.

Nel 1896, di rilascio a Montevideo disalberato da una tempesta, mentre passava il Capo Horn in rotta dall'Inghilterra per la California, fu acquistato dai Signori Fratelli Beraldo di Genova; riattrezzato, munito di equipaggio italiano al comando del capitano Eugenio Tappani. partì carico di fieno per la Città del Capo e di lì passò in zavorra a New Castle (Australia), ove caricò carbon fossile per le miniere salitriere del Chili. Terminò quindi la sua campagna con un nolo di nitrato chileno per Genova.

L'*Ascensione* (foto) aveva un'alta alberatura ed uno scafo solidissimo dalle forme aggraziate e slanciate. I suoi tre alberi bassi erano in ferro, come pure il bompresso a fusto unico, che sormontava una graziosa polena. Era sotto ogni aspetto un vero clipper, veloce e maneggevole.



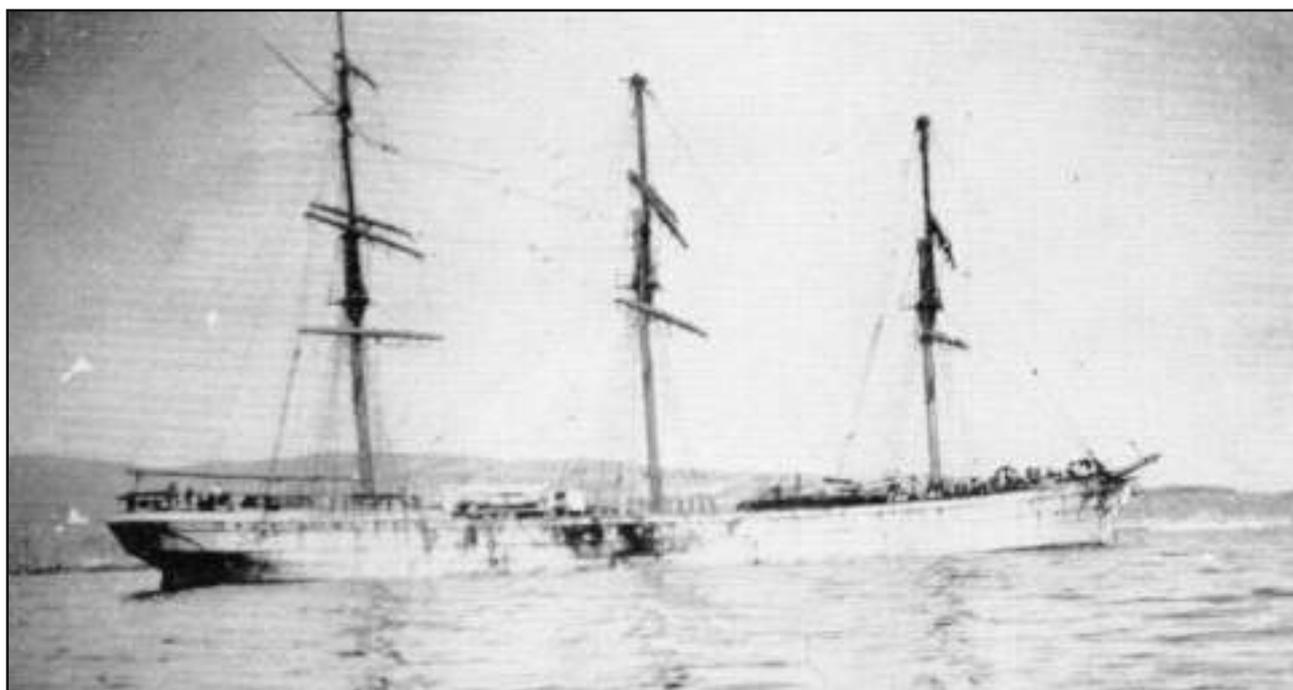
Sotto l'abile comando del capitano Tappani, che era figlio del celebre costruttore navale di Chiavari, navigò sempre arditamente compiendo bellissimi records di velocità. Specialmente notevole fu la sua traversata da New York a Buenos-Ayres in 32 giorni. Uno degli armatori trovavasi allora in questa città; non si avevano



notizie della nave, ed egli ebbe un giorno il presentimento che l'*Ascensione* sarebbe prossimamente arrivato. All'indomani per tempo gli fu recata la notizia che il veliero era in vista.

Nel 1904 l'*Ascensione* subiva una modifica alla sua alberatura; nel dicembre di detto anno, mentre viaggiava con carbone da New Castle (Australia) per Pisagua, sorpresa da un violento fortunale (foto), perdeva gli alberetti di maestra e trinchetto oltre il bompresso. Approdato di rilascio a Valparaiso, veniva riattrezzato con nuovi alberetti, ma assai più bassi, onde restava con sole cinque vele quadre per albero; il mezzano veniva inoltre munito di una randa. Giunto a Pisagua vi caricava nitrato per il Nord Europa.

La sua successiva campagna fu una delle più lunghe e memorabili: essa doveva essere l'ultima al comando del



*(1904, Valparaiso. Il bastimento riattrezzato senza i tre controvelacci).*

valoroso capitano Tappani. L'*Ascensione* partiva da Anversa il 2 marzo 1906 con cemento destinato a Seattle (Columbia Inglese) e dopo avere poggiato per due giorni a Falmouth, passava il Capo Horn 73 giorni dopo e giungeva a destino il 9 settembre. Durante la navigazione nell'Oceano Australe moriva per malattia il capitano Tappani, che terminava gloriosamente sulla breccia la sua lunga carriera di marinaio. Da Seattle la nave arrivava a Tacoma, ove caricava legname per Antofagasta (Chili) che raggiungeva in 60 giorni, e con un carico di salnitro imbarcato a Caleta Buena partiva per Marsiglia, ove giungeva in 144 giorni il 23 Febbraio 1908, dopo 27 mesi di campagna. Questi lunghi viaggi erano del resto comuni alle grandi navi a vela in ferro.

L'*Ascensione* passava quindi al comando del capitano Casareggio, che lo tenne fino al 1917; negli anni prima della guerra il veliero navigò prevalentemente nell'Atlantico; il suo stato di servizio durante la Grande Guerra fu uno dei più brillanti ed anche dei più fortunati, giacché l'ebbe sempre la ventura di sfuggire ai sommergibili tedeschi. Due furono le sue campagne durante le ostilità; nella prima partiva da Genova il 23 agosto 1915 e compiva i seguenti viaggi: Genova-Torrevieja-Buenos Aires (105 giorni); Buenos Aires-Marsiglia (71 giorni); Marsiglia-Baltimora (67 giorni); Baltimora-Gibilterra (31 giorni); Gibilterra-Genova (16 giorni).

Nella seconda campagna, al comando del capitano Repetto, lasciava Genova per Gibilterra al rimorchio del piroscafo *Giuseppe Beraldo* della stessa Casa Armatrice, essendo prescritto che i velieri dovessero compiere la traversata del Mediterraneo, zona pericolosa per la presenza dei sommergibili nemici, a rimorchio. Partiva da Gibilterra il 31 agosto 1917 e compiva il seguente ciclo: Gibilterra-Norfolk (America) (33 giorni); Norfolk-Dakar (43 giorni); Dakar-Accra (26 giorni); Accra-Barbados (56 giorni); Barbados-New York (21 giorni); New York-Bagnoli (108 giorni).

L'*Ascensione* ritornava in patria proprio nel momento in cui maggiormente imperversava la crisi dei noli; molti velieri, e fra essi il nostro, dovettero adattarsi a noli di solito riservati ai velieri del cabotaggio. Fu così che l'*Ascensione* da Bagnoli si recava a Bona (Algeria) a prendervi un carico di 2750 tonnellate di fosfato per Genova, ove giungeva il 30 luglio 1919.

In tutti questi viaggi trasportò prevalentemente carbone per usi bellici; dall'Africa caricò per New York un



(1906. "Ascensione" in bacino ad Anversa.)

carico di semi di cacao e fu questa l'unica eccezione. L'ultimo suo viaggio lo fece nel 1919-20; partito da Genova per Santa Pola (Spagna) caricava sale per il Plata e ritornava in patria con una partita di legno quebracho ed anche in questo viaggio diede prova della sua velocità. Nel luglio del 1921 era ancorato alla Calata Gadda a Genova insieme con altri famosi velieri, e tutto candido nel suo scafo e glorioso nella sua alta alberatura, pareva attendere nuovi cimenti oceanici; ma non doveva essere così; la crisi dei noli imperversava per tutta la Marina, e soprattutto per i velieri, e paralizzava gli sforzi degli armatori.

Fu così che il vecchio, ma pur solido *Ascensione*, dopo 48 anni di magnifico servizio fu venduto e perì a Sestri Levante sotto il piccone demolitore.

## POSTA AL CSTN



*L'articolo sul numero scorso di Piero Ferrozzi sugli aliscafi, ha risvegliato il ricordo, un po' campanilistico, di un amico lettore che ricorda l'avventura degli Hovercraft nel golfo di Napoli compreso un rovinoso atterraggio sugli scogli frangiflutti di via Caracciolo. Ecco la sua lettera e chi sa se qualcuno non raccoglie la sua richiesta.*

Caro Notiziario,

. . .tra le tante cose belle dell'ultimo numero c'è l'articolo sugli aliscafi. Li conosciamo bene, li amiamo, ci abbiamo viaggiato tante volte e, per quanto mi riguarda, subendone il fascino quasi aeronautico che comportano. Vi suggerisco però, se ne avete voglia e tempo, di scrivere qualcosa sugli Hovercraft. Ci fu un tentativo di inserirli nelle rotte del golfo di Napoli da e verso le isole, cosa che ricordo molto bene e che volli vivere, malato come sono di qualunque mezzo che possenga una o più eliche.

Fu così che feci un viaggio da Napoli a Capri e ritorno; ricordo la cabina strettissima, i seggiolini piccoli e scomodi, le cinture di sicurezza e il rombo veramente tremendo dei suoi motori. Il viaggio non fu entusiasmante (io mi aspettavo di volare sull'acqua) in quanto i colpi di mare in prua e sulle fiancate davano invece la sensazione di una navigazione marittima difficoltosa e ricca di ostacoli invece della dolcezza di una planata sul mare.

Fu comunque entusiasmante e l'atterraggio, su una banchina inclinata che scivolava nel mare di Marina grande, alle spalle del molo, mi apparve difficoltoso e un po' lento.

Ne uscii comunque contento per l'esperienza fatta e debitamente archiviata tra le altre, come quel volo Napoli Roma su un vecchissimo DC6 (quadrimotore), fatto unicamente per poterlo annoverare tra i ricordi più belli della mia vita, quando i jets stavano soppiantando le eliche mentre i decolli quasi orizzontali, in una scia di fumo biancogriastro, cedevano il passo ai nuovi, sparati come missili, con più di 30° di rotazione.

Non so perché il tentativo degli Hovercraft fu un insuccesso ma questa è la storia.

Resta il ricordo vivido del suono delle loro eliche, la navigazione ibrida con poco volo e tantissime ondate, e il sapore di nuovo e di avventuroso in anni lontani ricchi di gioventù e di voglia di vivere e sperimentare!

*(Franco de Vargas Macchiucca)*



*Vincenzo Dell’Aria è Neurologo, Psichiatra e Neuropsichiatra Infantile. Vive a Napoli dove all’Ospedale “Cardarelli” è stato, a tempo pieno, Direttore del Dipartimento di Neuroscienze. Socio della Sezione di Napoli della Lega Navale, pratica attivamente lo sport della vela e compie per diporto lunghe navigazioni.*

## Migranti, Clandestini, Intrusi. Facciamo ordine!

VINCENZO DELL’ARIA

Sono i giovani continenti, l’Australia e le Americhe, quelli che hanno conosciuto per lungo tempo i **Migranti** ed i grossi flussi migratori. Al riguardo invece l’Europa e l’Asia, i vecchi continenti, hanno conosciuto solo guerre ed invasioni tese a profanare territori che da sempre per chi ne ha possesso, animali compresi, sono considerati per un forte istinto naturale “Santuari” da difendere. Ed è proprio in questo contesto animalesco che l’uomo anche quando già “sapiens” si è particolarmente distinto. Appena poche decine di anni fa infatti i contendenti al possesso dei santuari qualora vinti, venivano regolarmente mangiati dai vincitori. Avveniva questo nella sperduta Papuaasia oggi detta Nuova Guinea dove il cannibalismo era una consueta abitudine tribale.

**Clandestini**, poveretti, erano invece quelli che nascosti nelle stive del carbone dei piroscafi cercavano, pagando poco, di raggiungere i nuovi, ospitali continenti: le Americhe e l’Australia. Si racconta che i più morivano per gli stenti, la fame, e le inalazioni tossiche del carbone. Ed era così che non raggiungevano la meta agognata e, come di nascosto da vivi erano fatti salire a bordo, così di nascosto da morti venivano gettati in mare. E sono cose che, per altri versi, accadono anche oggi. Ricorsi storici!

**Intrusi**, sebbene non lo si ammette, è il termine con cui oggi il sentire comune delle popolazioni sia dei vecchi che dei nuovi continenti tendono, spesso “loro malgrado”, ad identificare i “migranti”. Avviene questo perché indipendentemente dalla cultura si avverte per istinto che la crescita dell’individuo e quello della “specie” cui si appartiene (imperativi naturali) dipendono dal territorio posseduto. E’ il territorio infatti che elargisce cultura e cultura (alimentazione e dottrina) entro limiti però che, pena la sopravvivenza, sono invalicabili. Per questo motivo l’Australia per le popolazioni che aspirano a migrare dall’Asia ed il nord America per quelle che aspirano a migrare dall’America del sud, un tempo ospitali perché l’ampiezza dei loro territori lo consentiva, hanno da tempo adottato per regolare il flusso migratorio rimedi sempre più energici per non dire brutali.

L’Europa dall’alto della sua venerabile “sapienza” il problema fra etica e politica lo tiene ancora in discussione, ma ormai cronicamente. E’ comunque probabile che, fatta salva la vita umana in mare, imperativo etico mai discusso, si giunga “politicamente” al compromesso di avviare gli “Intrusi”, clandestini o migranti che siano, verso i loro luoghi di provenienza resi però umanamente accoglienti attraverso l’attenta elargizione di appropriati aiuti. E’ anche auspicabile poi una relativa ed “intelligente” accoglienza di queste popolazioni, frazionata nel

tempo e distribuita in tutti i paesi dell’Europa, tesa a sanare il suo impoverimento demografico.

Bisogna a questo punto sempre ricordare e sottolineare quanto gli aiuti da parte nostra (Nord America Europa ed un poco l’Australia) verso queste popolazioni migranti, da sempre bisognose, siano oggi estremamente doverose. Anche la storia recente ci insegna infatti quanto queste popolazioni fin da tempi ancestrali sono state sempre vergognosamente “dilapidate” dei loro beni e persino della loro Gente (gli schiavi!) dai Popoli che oggi rifiutano di accoglierle.



## EVOLUZIONE DELLA CARTA NAUTICA

*L'Ammiraglio Giuseppe Angrisano, cartografo di fama internazionale, tra l'altro già direttore dell'Istituto Idrografico M.M., ha chiesto ed ottenuto dalla rivista "Hydro International", della quale è uno degli editori, l'autorizzazione a pubblicare sul nostro Notiziario una sua intervista all'inventore della carta elettronica di navigazione, una scoperta che ha stravolto il modo di andar per mare, soprattutto per i diportisti.*

### Una invenzione italiana: la carta elettronica di navigazione acquatica

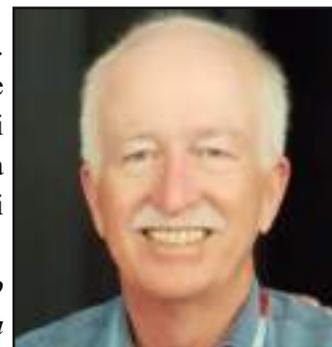
*a cura di Giuseppe Angrisano*

Premessa. Noi ufficiali di Marina di una certa età siamo stati addestrati a seguire la navigazione carteggiando su carte nautiche di carta dove si controllava la stima (ogni tipo di navigazione è basato sulla stima) del movimento della nave con i punti ottenuti con le osservazioni di punti cospicui in costa e con i punti ottenuti con l'osservazione astronomica. Altro controllo della stima era dato dal punto ottenuto con sistemi di radionavigazione: Radiogoniometro, LORAN, OMEGA, DECCA, il GLOBAL anche.



Il carteggio su carta dava la "storia della navigazione della nostra nave"; ora si vuole invece vedere la propria navigazione in "tempo reale" (espressione che non mi piace perché il tempo non è mai reale). Per ottenere ciò è necessario uno schermo ed un sistema su cui proiettare, di continuo, la nostra posizione. L'industria italiana per prima è arrivata a rendere fruibile tale possibilità fin dagli anni 80. Vi propongo qui la traduzione (dall'inglese) del testo dell'intervista che feci, nell'ormai lontano 2008, all'Ingegnere Giuseppe Carnevali (Presidente della ditta NAVIONICS) per conto della rivista Hydro International di cui sono uno degli editori. La rivista ha graziosamente permesso la cessione del testo al CSTN.

**Hydro International 15/5/2008** Il mondo si dirige sempre più verso l'elettronica. Ciò, nel mondo nautico, si materializza nel passaggio dalle carte di carta alle carte elettroniche. Il Dr. Giuseppe Carnevali (**foto**) fu il primo a presentare su schermo i dati di navigazione (la carta elettronica). Hydro International lo ha intervistato a proposito della tendenza, le certificazioni, e la disponibilità delle tecniche digitali (numeriche), anche per i naviganti da diporto e per l'industria.



**Dottor Carnevali può parlarci di se? Sappiamo che seguì corsi presso l'Accademia Navale e corsi di fisica presso l'Università di Genova. Vorremmo ora saper come è diventato un imprenditore e cosa l'indusse ad interessarsi a fondo della navigazione.**

Seguendo la traccia marcata da mio padre e mio nonno, io sono un architetto navale e, da sempre, ho avuto molto interesse in ogni tipo di navigazione. Sono stato campione nazionale di dinghies, ho partecipato in regate veliche di altura, ho navigato a lungo su barche a motore ed ho una licenza di pilotaggio di aerei che ho mantenuto per vent'anni. Sono stato un costruttore di navi, Ufficiale della Marina Militare, ho il titolo di comandante di navi a vela ed a motore fino a 20 tonnellate etc. In definitiva posso dire di avere una vasta esperienza di ciò che significa la scelta del percorso più idoneo per raggiungere un obiettivo. Durante la crisi dei primi anni 80 l'industria dello shipping si trovò in pessimo stato: cantieri quasi chiusi, navi in abbandono all'ormeggio ed io mi trovai disoccupato con una famiglia di cinque da portare avanti. Dovetti perciò ricorrere a tutte le mie qualità (e conoscenze) come l'esperienza di navigazione ed ingegneristica, per trovare soluzioni nuove. Fondai, assieme ad altri, la Navionics per immettere nel mercato la prima carta elettronica di navigazione. **Navionics entrò nel giro d'affari delle carte nautiche elettroniche molti anni fa. Può sintetizzare la storia dell'impresa? Si può dire che gli italiani furono i primi a numerizzare le carte nautiche in modo da poter seguire più rapidamente la navigazione?**

L'idea ci venne da James Bond che cercava di seguire la posizione di Goldfinger (L'infame personaggio dai

capelli rossi che dà il titolo al film). Bond usava proprio una carta elettronica. Un famoso magnate di quel tempo (primi anni ottanta) mi chiese di inventare qualcosa tremendamente nuova per il suo yacht. Nel salone del suo jet privato aveva fatto installare uno schermo dove appariva la velocità al suolo e l'ora di previsto arrivo. Riunendo tutte queste cose proponemmo la carta elettronica che ora è installata in tutti gli aerei di linea ma che a quel tempo si vedeva solo nei film.

Il magnate però decadde e con lui, il progetto dello yacht. Rimase però la nostra idea della carta elettronica e ci mettemmo dentro tutti i nostri risparmi. Più tardi scoprimmo che altri avevano avuto la stessa idea ma nessuno l'aveva resa fruibile e immessa nel mercato, fummo i primi. (dove dice altri si riferisce in particolare a Mortimer Rogoff un ingegnere di New York, genicchio anche lui, che ho conosciuto ed apprezzato nell'ambito dell'Organizzazione Idrografica Internazionale, e che era amico di Giuseppe Carnevali).

***Lei pensa che i prodotti cartografici fatti dalle imprese private possano essere certificati come Internazionali dal Ministero italiano delle Infrastrutture e Trasporti per i sistemi di carte elettroniche?***

La certificazione è sempre stata un soggetto che ha generato controversie. I Servizi Idrografici statali (HOs) non desiderano certificare i prodotti dell'industria e le autorità preposte alla sicurezza sono riluttanti ad accettare la autocertificazione. Durante gli anni perduti a controbattere queste tendenze l'argomento è divenuto obsoleto, per lo meno nell'ambito del mercato della navigazione sportiva e da diporto. Le ineluttabili forze del mercato richiedono qualità; la concorrenza ha forzato ad esaltare la qualità molto al di sopra di quanto si sarebbe potuto ottenere mediante una lenta procedura di certificazione burocratica. Vorrei qui ricordare che nessuna carta nautica si può considerare con certezza priva di errori. Asserzione questa che la corte federale di Australia emise in occasione di una procedura legale di litigio fra l'Ufficio Idrografico australiano e la NAVIONICS. Asserzione che si applica sia ai prodotti dell'industria che a quelli degli Uffici Idrografici statali, in conclusione bisogna sempre agire con cautela nel fidarsi delle carte nautiche. (la Organizzazione Idrografica Internazionale IHO lavora continuamente sulle regole perchè sulle carte appaiano le zone di maggiore o minore confidenza; il navigante è tenuto, nel preparare la navigazione, a studiare bene cosa dicono le carte).

***La sopravvivenza di una impresa dipende dalla sua capacità di venire incontro alle esigenze dei clienti (mi riferisco alla facilità di uso dei prodotti) e di ampliare la gamma della produzione. Quali nuovi tipi di prodotti, secondo lei, possono venire incontro alle esigenze dei consumatori?***

Concordo in pieno: una delle sfide che fronteggiamo è quella di rendere le carte elettroniche accessibili alla massa dei naviganti, cioè di renderle facili da usare. L'ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) malauguratamente è soggetto a regole così vincolanti che non consentono evoluzione. In questi ultimi anni, i prodotti liberi da regole hanno potuto rinnovarsi molto velocemente.

***Cosa pensa dell'attitudine attuale dei servizi idrografici dei governi circa i diritti di autore? Può la controversia sui diritti di autore impedire lo sviluppo delle imprese private? Ha una ricetta per facilitare gli accordi di copyright fra gli HO e l'industria?***

Il problema non è tanto porre barriere all'industria privata, ma di impedire l'accesso all'uso delle carte elettroniche a una gran parte di naviganti. Noto con rammarico che le nuove norme di cessione di licenza hanno reso le cose tanto difficili da escludere i naviganti di piccole imbarcazioni dall'uso di carte elettroniche. Sembra proprio che, mentre le tecniche migliorano rendendo i prodotti nautici ben accessibili ai naviganti gli HO si irrigidiscono e rendono la vita difficile all'industria.

Ciò va contro la sicurezza della navigazione e della salvaguardia dell'ambiente marino che è la missione principale degli HO. In più va anche contro la possibilità di ridurre i costi di gestione degli HO e contro gli interessi dei contribuenti.

L'applicazione dei dettati della Convenzione SOLAS (Safety Of Life At Sea) costringe gli armatori ad adottare l'ECDIS (regola entrata in vigore, per navi di un certo tonnellaggio, dopo questa intervista) ma nel mercato libero (si riferisce a scafi di minor tonnellaggio) i naviganti possono anche scegliere di avere a bordo una carta elettronica se quest'ultima è troppo cara, a detrimento della sicurezza della navigazione e del ritorno di parte della spesa sostenuta dagli HO.

***Considera utili le norme tecniche elaborate nell'ambito della Organizzazione Idrografica Internazionale per la costruzione delle carte elettroniche (S57, S100, S101)? Possono essere anche di guida per l'industria***

***privata? È anche utile la norma per la produzione dei portolani in forma numerica?***

Le norme (standards) sono sempre benvenute, la mia opinione, però, è che debbano prescrivere il risultato da ottenere non la via per ottenerlo. In questo modo non si impediscono le innovazioni. Per contro se una norma indica rigidamente la via per ottenere il risultato, frena le possibilità di progresso. La norma S57 dell'IHO dette un vigoroso impulso alla costruzione della carta elettronica.

Se dovessimo ricostruirla ora la faremmo diversa e migliore (l'IHO attualmente sta lavorando sulle norme S100 ed S101 che sostituiranno lo standard S57).

Altre norme complementari, saranno sempre benvenute purché fatte in modo appropriato.

***Nel sito web della Navionics è annunciata una cooperazione con l'impresa SevenCs recentemente acquistata dall'Ufficio Idrografico del Regno Unito (UKHO). Funziona bene tale cooperazione? Avete stabilito cooperazione con altre imprese?***

Abbiamo stabilito accordi di cooperazione con compagnie coprendo le attività di sviluppo dei contenuti dei programmi di calcolo, dei rilievi idrografici e dell'interfaccia con gli utilizzatori.

Attualmente nessuno può far tutto per tutti e creare accordi di cooperazione, come quello che abbiamo con la SevenCs è essenziale se si vuol riuscire.

***Alcune imprese manifatturiere di prodotti numerici hanno ubicato la loro produzione in paesi in via di sviluppo. Lei pensa che ciò sia una pura strategia commerciale o si configura come una misura di cooperazione tecnica con quelle nazioni?***

Se lei guarda il pianeta Terra dall'alto, non riuscirà a distinguere i confini fra le nazioni e le culture. I confini artificiali che sono stati stabiliti nel passato hanno impedito alla popolazione mondiale di fruire del benessere enorme, dato dalle risorse umane, che avrebbe molto migliorato le loro esistenze in tempi brevi. Io credo che pensare in termini di confini nazionali e culturali è arcaico ed io lavoro per superare questi concetti.

***Gli strumenti necessari a mostrare la cartografia numerica, sono generalmente fatti da altre imprese. In che modo il produttore di carte elettroniche guida tali imprese in modo che la carta sia facile da leggere? Inoltre lei pensa che sia essenziale mostrare la carta elettronica su un elaboratore elettronico portatile (PC)?***

I produttori di programmi di calcolo e di strumenti per mostrarli si possono paragonare al cervello ed al corpo di una persona essenziali l'uno all'altro. Noi lavoriamo in gruppo con i nostri produttori di strumenti. Non c'è altra via se non quella della cooperazione per ottenere buoni risultati. Per i PC posso dire che essi sono ottimi strumenti da usare in ufficio o in plancia di grossi yacht. Ma per ogni scafo che può ospitare un PC ce ne sono cento dove il PC non entra. Quindi bisogna produrre strumenti ad hoc per quei naviganti. (Il Dott. Carnevali allude ai telefoni mobili in grado di mostrare la carta elettronica).

***Lei pensa che sia necessario un addestramento specifico per usare gli strumenti che mostrano la carta elettronica?***

Un prodotto che necessita addestramento per usarlo è cosa del passato. Oggigiorno nessuno legge i manuali o richiede di essere addestrato per usare Windows, un telefono mobile o un Kindle. La sfida è quella di produrre strumenti che non richiedano affatto manuali ed addestramento.

***Pensa che attualmente una carriera in idrografia e cartografia sia attrattiva per chi cerca un buon impiego? Pensa che le norme di formazione dettate dall'Organizzazione Idrografica Internazionale siano adeguate?***

Devo dire, onestamente che ho scarsa familiarità con tali norme, ma sono sicuro che le tecniche attuali creano nuove possibilità per eseguire i rilievi idrografici ed offrono nuovo interesse a tale carriera. Mi sento di incoraggiare caldamente chi vuole intraprenderla.

***In qual modo le carte elettroniche contribuiscono alla protezione dell'ambiente marino? L'industria privata che le produce tiene in conto le relative Convenzioni dell'International Maritime Organization (IMO)?***

Una navigazione efficiente (in sicurezza), per definizione contribuisce alla protezione dell'ambiente. Le carte elettroniche hanno, senza dubbio, cambiato in meglio la maniera di condurre la navigazione proteggendo le persone e le merci trasportate. Inoltre l'industria privata attira gli utenti aggiungendo, sulle carte, informazioni utili ai naviganti (si deve qui intendere i diportisti, i pescatori, le navi di piccolo cabotaggio che necessitano di informazioni aggiuntive a quelle necessarie ai mezzi navali di puro trasporto). Informazioni queste che implicitamente inducono il navigante a proteggere il mare e le coste.

100° anniversario della nascita di

## Nino Cosentino

... al timone per gli avversari affettuosamente: il nano maledetto!



Il prossimo 10 marzo 2019 Nino Cosentino avrebbe compiuto 100 anni. Sono passati 26 anni dalla sua scomparsa e sulle banchine e nelle sedi dei club di Napoli, tra vecchi glorie ed ex golden boys della vela partenopea, il suo ricordo è ancora vivo e presente.

Timoniere di grande talento, inizia ad andare a vela a due anni sulla barca di famiglia *Sans Souci*, un 6 metri S.I. del 1907, con il padre Giuseppe e i fratelli Renato e Adriano, tutti velisti.

“Piccolo, abbronzatissimo, occhi verdi, attento, sempre pronto allo scherzo, ha un temperamento orgoglioso e deciso, pronto a polemizzare ed a impuntarsi: elementi che formano un impasto di difetti e qualità la cui risultanza è una carica di simpatia e vitalità tutta napoletana.

È uno dei migliori timonieri italiani, conquistò a dodici anni, alla sua prima regata, la “Coppa Sacern” per allievi su un dinghy 12’, classe di cui vince il Campionato Italiano nel 1938 a Napoli. A Trieste, nella città del suo grande avversario Sergio Sorrentino, conquista nel 1942 e 1943 il titolo nazionale delle Jole olimpiche”.

Nel 1948 a Trieste, al timone di Hydra con Morelli, vince il titolo europeo delle Star, titolo tolto a Straulino per una squalifica. Nella circostanza questo fu il commento del grande Straulino: “Non mi dispiacque che il titolo andasse a Cosentino, perché mi piaceva il suo modo di correre. Il napoletano era un marinaio nato. Sentiva la barca, il mare, la vela. Svelava un limite: con il vento forte si disuniva completamente”. Gli anni '50 vedono Nino impegnato prima con la Star, nel 1955 vince il campionato di Francia, e poi con il Dragone classe nella quale, primeggiando nelle più importanti regate internazionali in Francia, in Germania e in Italia), si qualifica per l'Olimpiade del 1960 a Napoli. Con il Dragone *Venilia* (I-19) con Antonio Ciciliano e Giulio De Stefano alle manovre si classifica terzo, ma l'oro svanito nel nulla rende troppo amara la Medaglia di Bronzo che comunque resta nella storia.

Lasciato il Dragone ritorna alla Star con una nuova fiammante *Posillipo IV* dove arrivano altre vittorie, ma per un altro titolo deve aspettare il 1969 quando a Genova, a 50 anni suonati, vince il titolo italiano Classe Soling contro i migliori specialisti della categoria.

Segue un'intensa attività al timone di diverse barche della classe I.O.R. e poi, a 70 anni tira fuori dal suo cilindro magico i panni dell'allenatore, sale su un gommone e porta due ragazze, Sabina De Martino e Alessandra Ingangi, soprannominate a Napoli da Pippo Dalla Vecchia: “la pattuglia acrobatica della Lega Navale”, alla conquista di due titoli mondiali (1988 e 1989) nella classe olimpica Europa.

Queste brevemente la tappe salienti di un uomo che ha dedicato tutta la sua vita alla Vela e che non può essere dimenticato. **(Paolo Rastrelli).**