



www.cstn.it

NOTIZIARIO CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE
LEGA NAVALE ITALIANA

Mensile edito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale Italiana
Porticcio 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 VIII - N° 87

NOTIZIARIO ON-LINE

novembre 2019

SOMMARIO

- | | | | |
|---|---------|------------------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Archivio Carbone | pag. 16 |
| • World Sailing | pag. 2 | • Amarcord | pag. 27 |
| • "Elettra": la nave del Miracolo | pag. 3 | • ... dal topo di biblioteca | pag. 29 |
| • La vela ... è bella | pag. 7 | • 5.5 m S.I. <i>Grifone</i> | pag. 31 |
| • Storie di Navi | pag. 10 | | |

EDITORIALE

Riportando un vecchio articolo pubblicato nel mese di gennaio 1929 da "L'Italia Marinara" ricordiamo ai lettori, soprattutto ai più giovani, la nave-laboratorio "Elettra" sulla quale Guglielmo Marconi (1874-1937), Nobel per la fisica 1909, effettuò gli esperimenti che l'hanno portato alle scoperte nel campo delle trasmissioni telegrafiche e telefoniche che hanno cambiato il mondo.

Carlo Rolandi, Presidente Onorario FIV, ci presenta il neo candidato alla Presidenza della Federazione mondiale della vela; Gigi Audizio continua a ricordare le sue straordinarie esperienze nelle regate d'altura di cinquanta anni fa; Peppe Peluso racconta la storia di una piccola motonave dal nome glorioso e Sergio Pepe è ancora impegnato a ricostruire minuziosamente la storia dell'Olimpiade napoletana (1960) come mai era stato fatto finora. Da Enzo Dall'Aria ancora un ricordo dell'Ammiraglio velico Ugo Foschini.



"Golden Hind", (ex Pellican), galeone inglese di 100 tonn. ca al comando di Francis Drake compì il periplo del mondo (1577-1580).

Hanno collaborato: *Sandro Alessi, Gigi Audizio, Enzo Dall'Aria, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Giovanni Iannucci, Giuseppe Peluso, Sergio Pepe, Paolo Rastrelli, Carlo Rolandi.*

FINALMENTE BUON VENTO ALL'ORIZZONTE PER WORLD SAILING ?

. . . ossia: tutto viene a chi sa aspettare! Infatti, in vista della conclusione di un quadriennio (2017-2020) turbolento e tribolato che ha visto il timone della Vela mondiale in mano a due personaggi impropri e sovversivi come Kim Andersen e Andy Hunt, rispettivamente Presidente e CEO di WS, giungono due notizie che aprono alla speranza i cuori degli appassionati velici.

La prima bella notizia: Andy Hunt, il non velista di WS, lascerà l'incarico di Ceo della vela mondiale alla fine di dicembre. Hunt era stato ed è spesso contestato per le sue politiche e stravaganti scelte. Una decisione a lungo attesa dalla Comunità velica internazionale che arriva a pochi giorni dalla Conferenza Annuale delle Bermude.

La seconda piacevolissima notizia, peraltro già ventilata, è la scesa in campo quale candidato alla Presidenza WS, in alternativa allo scialbo Andersen, dello spagnolo Gerardo Seeliger che si propone di "restituire la vela ai velisti" pur nel necessario rinnovamento. Il suo palmares velico, dirigenziale e di imprenditore è di tutto



riguardo: ex olimpico Finn (1972), poi presidente della classe Finn, 40 anni di regate con tantissime barche, anche d'altomare, con partecipazioni a varie Admirals Cup, due Sardinia Cup, una Bermuda Race, la Giraglia, la Copa del Rey anche in equipaggio per il Bribon di Re Juan Carlos.

Il suo nome circolava, spesso sommessamente, a volte più forte. Sembrava quasi un sogno vederlo scendere in campo.

Un omone solare, dinamico, creativo, problem-solver. Poi ci sono stati i suoi interventi, crescenti, di critica e appelli sulle recenti confusioni (eufemismo) in seno a World Sailing. Alla fine,

ecco la notizia: dopo molte riflessioni, e in seguito a tante richieste dal mondo della vela, Gerardo si prepara a scendere in campo e annuncia la prossima candidatura per la presidenza della vela mondiale.

(fonte: FareVela/ Ansa Vela)

IL PENSIERO DEL PRESIDENTE ONORARIO FIV.



“E' importante dedicare una pagina a Gerardo Seeliger che si candida alla presidenza di WS per il prossimi quadriennio. Le elezioni avranno luogo nel novembre del 2020 a Londra. E' un esperto velico e uomo di affari economici che ha dato sempre dimostrazione di concretezza.

Personalmente lo conosco avendo militato con lui diversi anni nell'IYRU oggi WS. Sono sicuro che la FIV appoggerà la sua candidatura”.

Firmato: Carlo Rolandi



NAVI STORICHE

Ci sono alcune navi che per la loro partecipazione a imprese uniche e gloriose sarebbero dovute essere conservate entrando a far parte del patrimonio storico e monumentale nazionale e così tramandate alle future generazioni, . . . come avviene in tutti i Paesi civili del Mondo. Invece, la trascuratezza e lo scarso senso della cultura di noi italiani ha fatto sì che tali cimeli siano andati perduti per sempre. Almeno un ricordo ogni tanto lo vogliamo trasmettere? (da "L'Italia Marinara" rivista illustrata della Lega Navale, gennaio 1929)

UNA VISITA ALLA NAVE DEL MIRACOLO: L'ELETTRA DEL SENATORE MARCONI

PIERO GIRACE

Siamo sulla bianca nave del Senatore Marconi. Un marinaio italiano, a cui le dure e lunghe navigazioni fatte per i mari più diversi del globo terracqueo non riuscirono a cancellare i segni della razza, va ad annunciarci al comandante dello yacht. È questi il comm. Lauro, valoroso ufficiale della nostra Marina da Guerra, il quale da diversi anni vive al fianco del Senatore Marconi, seguendolo e coadiuvandolo con amore di discepolo nei suoi innumerevoli viaggi scientifici.

L'Elettra, in mezzo alla selva delle rozze alberature dei brigantini dal sartiame consunto, dei goffi velieri carichi di carrubbe attornati dalla piccionaia delle cento barche da pesca, sembra quasi una santa patrona fra le turbe di un popolo osannante.

Concepivamo questa bizzarra immagine, quando, da uno dei tanti usci che conducono nei misteriosi appartamenti del grande scienziato, abbiamo visto sbucare il comandante Lauro, che dopo aver scambiato con noi poche parole, si è affrettato ad introdurci nel tranquillo santuario galleggiante della scienza.

Entrandoci si ha la sensazione di trovarsi in un piccolo palazzo fatato, ove si confezionino molte di quelle strabilianti meraviglie che le pagine di Verne e di Bellamy profetizzarono, sbizzarrendo deliziosamente, le nostre fantasie di adolescenti. Lo yacht è una meraviglia d'eleganza, di lindore e di comodità. Sale e salotti squisitamente addobbati, cabine deliziose ove nella contemplazione la mente si accende di strani sogni irraggiungibili. L'Elettra inoltre è fornita di una cabina in cui sono tutti gli apparecchi più perfezionati e più stupefacenti, atti a rendere possibile ogni esperimento di telegrafia e telefonia, che il Senatore Marconi continuamente va compiendo in tutti i mari, nelle albe gelide, nei meriggi assolati, nei tramonti poetici e nelle notti di nebbia, quando il trovarsi lontano molte leghe dalla terra-ferma con un'avaria, fino a pochi anni fa, significava essere in balia completa dell'incerta fortuna. È questa la fucina del miracolo: meccanismi di ogni sorta, congegni stranissimi, leve, valvole, condensatori, amplificatori, lampade, dinamo, accumulatori, reti intricate di fili che si bipartiscono e tripartiscono, tasti magici, ecc. Enumerarli, nonché descriverli, sarebbe un'impresa troppo ardua per chi non è dotato di profonde cognizioni tecniche. Vi sono diversi apparecchi di radiotelegrafia e radiotelefonia, molto più potenti di quelli di cui sono muniti i grandi transatlantici e le grosse navi da guerra.

Il comandante Lauro ci spiega tutto ciò in un italiano che ha conservato l'accento nostrale, malgrado le lunghe permanenze in Inghilterra e in America col Senatore Marconi. Egli, in questa fucina del miracolo, sembra il vice mago che conosce tutti i segreti delle viti, degli ingranaggi e delle chiavette atte a produrre i fenomeni soprannaturali.

Eccolo ora intento a girare una chiavetta. È bastato questo gesto per far affluire in pochi secondi nella piccola cabina prodigiose onde magnetiche, dalle quali immediatamente piovono musiche sfrenate di banyo e ukaleleleleele d'un grande dancing della città dei grattacieli. Miracolo! Miracolo!'

Luci che si accendono e che si spengono e che si riaccendono misteriosamente in cento fiale di vetro; campanelli che suonano; tasti che ticchettano: segni inintelligibili al profano di parole pronunziate a distanze ignote e di messaggi inviati dalla terra.

Come tutto è straordinariamente sorprendente in questo antro del modernissimo mago.

Tanto forti sono i ritmi delle musiche, che ogni giorno verso l'ora del tramonto od anche di sera una folla di persone staziona sulla banchina di Castellammare in ascolto.

“Questo yacht - afferma il Comandante - doveva in un primo tempo chiamarsi Scintilla, ossia un nome rispondente al lavoro che svolge il Senatore; ma poiché anche la scintilla tende a tramontare nella scienza radiotelegrafico-telefonica, ha preferito chiamarlo Elettra, termine che abbraccia tutto il grandioso fenomeno in

torno a cui, da tre secoli, i grandi lavorano infaticabilmente per rivelare al mondo i suoi miracolosi segreti. Il suo ex proprietario, che era un arciduca della Casa d'Austria, l'aveva destinato in tempi più felici a crociere tutt'altro che scientifiche . . . “.

Così dicendo il faceto Comandante sorride maliziosamente.

Nella stessa cabina una piccola libreria mette in mostra una sceltissima collezione di volumi scientifici dalle copertine rosse, croce ed azzurre. Sono questi i misteriosi confidenti coi quali Marconi trascorre le sue ore migliori.

Passiamo quindi agli appartamenti ove lo scienziato cede il posto all'uomo di mondo. Mobilio di gusto, comfort modernissimo: vi è un pianoforte e non manca un perfettissimo grammofono.

Entriamo finalmente nella cosiddetta sala degli autografi. Ivi fotografie di regine, di re, di uomini di Stato, di grandi poeti e di scienziati, distribuite sulle pareti, sulle mensole, sui tavoli e per ogni dove. Ci balza davanti agli occhi una grande fotografia di Gabriele d'Annunzio in divisa di comandante degli arditi, con la seguente dedica:

“Alla candida nave di Guglielmo Marconi, che naviga nel miracolo ed anima i silenzi aerei del mondo”.

Poi quella di Benito Mussolini: “A Guglielmo Marconi, mago degli spazi, dominatore dell'etere”.

Altre di Alfonso XIII, della Regina Vittoria di Spagna, di Edison, e via di questo passo. E non manca quella d'una vaga e grande attrice dello schermo, Mary Pickford, la cui dedica: “Al senatore Marconi, perché si ricordi della sua visita in California” è un poema di semplicità e di profonda ammirazione.

La stessa sensazione che prova il fedele andando per la prima volta in uno dei grandi santuari della fede pervade il nostro animo. Inconsciamente siamo presi da un senso di devoto raccoglimento.

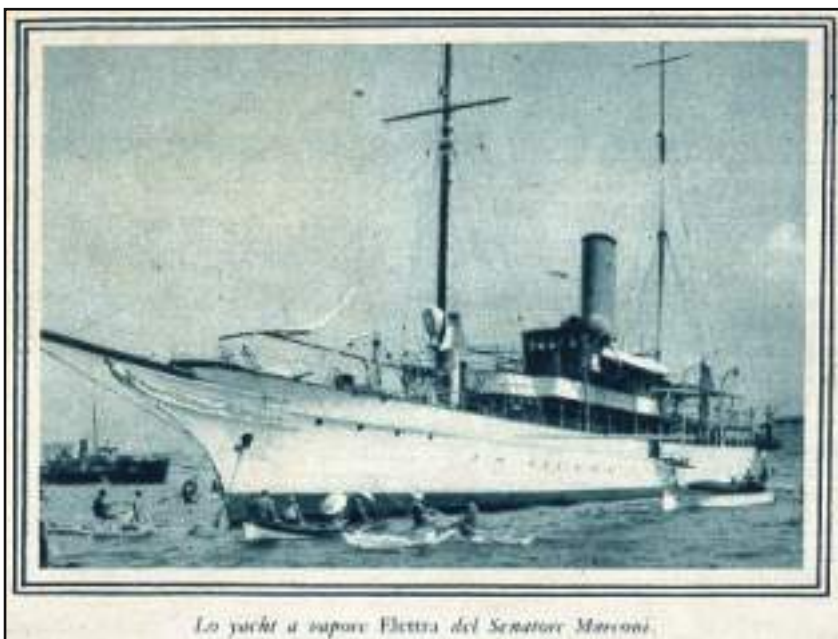
Su di un tavolo, al centro della sala, vi è un grande album per le firme dei visitatori. Lo scorriamo in fretta poiché l'ora incalza ed il Comandante deve partire.

Una serie interminabile di firme di uomini celebri di ogni razza. Molte incomprensibili, di mandarini cinesi, di kaliffi musulmani, e di marhajà delle Indie.

C'imbattiamo in un'altra dedica del poeta-soldato scritta nel tempo in cui egli stava a Fiume coi suoi legionari: “Per Guglielmo Marconi, gloria d'Italia nel mondo, gloria del mondo in Italia: Eia, Eia, Eia, Alala”.

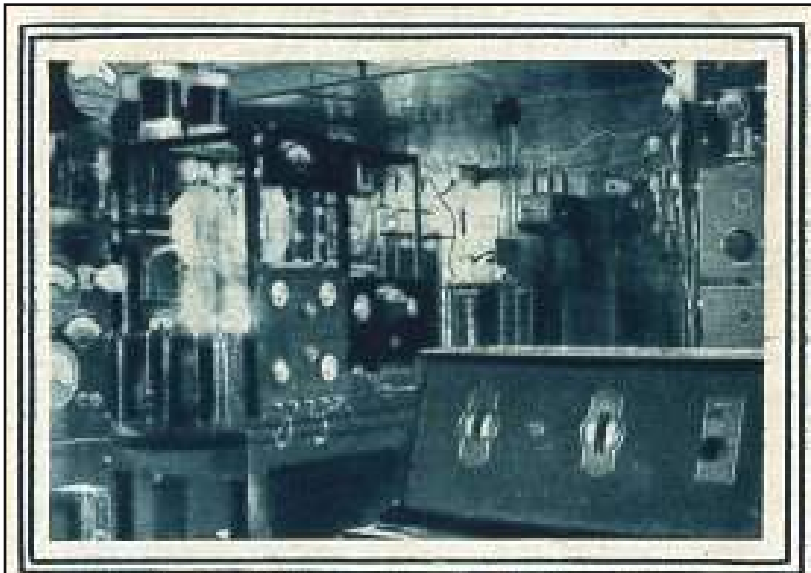
Ed apponiamo anche noi la nostra firma. Povera firma, priva di significato; debole e sgradito cigolio tra le musiche di mille armoniosissimi strumenti.

Saliamo in coperta per accomiatarci. Il sole, ormai naufragante in un lago di sangue, irrorà dei suoi ultimi guizzi



luminosi “la candida nave che naviga nel miracolo”, irrealizzandola nella prospettiva meravigliosa del golfo delle sirene, magnificato dalle pennellate del tramonto.

Discendiamo dalla nave mentre forte ci risuona nella mente il fatidico grido di esultanza “Viva Marconi!” - che tutti i giornali del mondo lanciarono unanimi in occasione del salvataggio degli eroi dell'impresa polare e di tante altre tragedie svoltesi nei due emisferi durante l'ultimo trentennio.



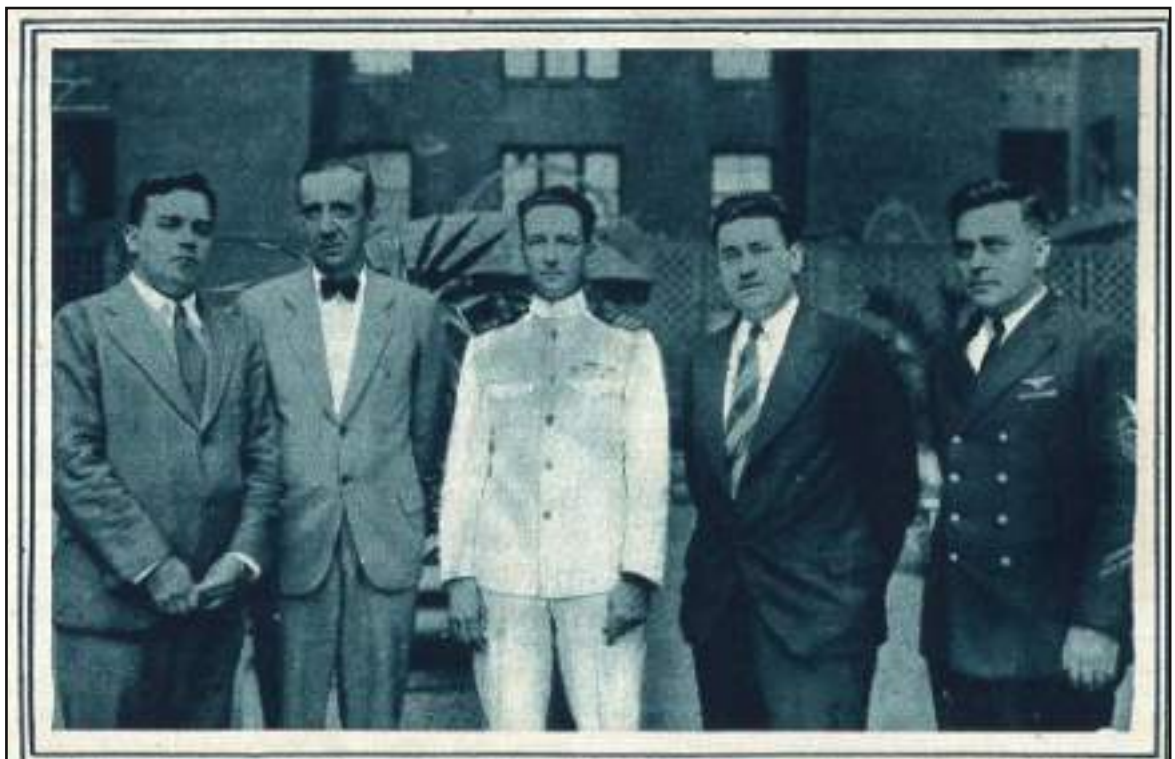
A bordo de l'Elettra: la sala della radio.



La sala da pranzo de l'Elettra. - Sull'uscio: Marconi con la consorte.



Giulio Marconi, il figliolo dell'inventore.



Il conte Byrd ed alcuni membri della sua spedizione antartica. Da sinistra a destra: il dott. Coman, il capo dispensiere Greason, il comand. Byrd, il manager R. G. Brophy ed il pilota Harold June. (Fot. A.U.G.E.)

Continuano - e speriamo siano ancora tante - le storie che l'amico Gigi Audizio racconta per i lettori del Notiziario. Sono storie di vita vissuta da un grande della vela italiana che per anni è stata protagonista nel bel mondo dello yachting che di quei tempi ci ha lasciato ricordi irripetibili. Documentarli ci sembra un dovere che compiamo molto volentieri e con grande piacere. Grazie Gigi, continua a tirare fuori i tuoi tanti ricordi.



Capitolo IV

La Giraglia su *Bozambo*

GIGI AUDIZIO

Sono veramente sorpreso da quanti amici hanno letto e commentato i miei racconti di vela e li ringrazio.

Ho avuto la fortuna di fare un bello sport, di girare un po' il mondo, di regatare in equipaggio con i grandi della vela, ma sempre da dilettante e certamente mi sono tolto delle belle soddisfazioni timonando barche importanti ed in regate altrettanto importanti acquisendo così una bella esperienza, ma non vorrei passare per il...velista dell'anno.

Premesso quanto sopra, vi racconto un'altra regata che ha una sua storia.

L'anno è il 1979 ed all'epoca lavoravo nella Elvstrom Italia e mi occupavo della veleria; tra i cantieri che usavano le nostre vele in primo equipaggiamento c'era il cantiere DULLIA che, oltre ad essere un buon cliente, mi aveva messo a disposizione uno dei suoi "S30" con il quale, tra le tante regate con i miei amici di Priaruggia, partecipammo anche ad una Giraglia, anno 1978.

Chiara l'amicizia col Sig. Dullia ma, per la legge del dare e dell'avere, un giorno mi chiama per dirmi che il figlio Paolo avrebbe fatto equipaggio con il prof. Petri, armatore di un quarta classe, il famoso *BOZAMBO*, per la regata della Giraglia, alla condizione che io mi imbarcassi con loro perché Paolo aveva avuto un incidente ed aveva un piede malconco.

Accettai, francamente con poco entusiasmo perché non ci si dovrebbe presentare così impreparati ad una regata di 190 miglia con un equipaggio che non conosci . . . ci vuole molto rispetto per il mare.

Per farla breve, partenza da Sanremo, scoglio della Giraglia a destra ed arrivo a Tolone.

In barca io, Paolo, prof. Petri, un suo amico, già tutti e due in...terza età e due bei giovani, ragazzi robusti, prodieri che mi davano fiducia.

Purtroppo il tempo non era dei migliori, pioveva, una bella onda formata ed un buon vento sui 20 nodi. La barca, devo dire, navigava molto bene e . . . rotta dritta per la Giraglia, senza dover bordeggiare.

Dopo un paio d'ore, uno dei ragazzi, non abituato al mare, sparisce sottocoperta, dopo altre tre o quattro ore, anche l'altro scompare e per spiegare come sono . . . ho subito capito che si trattava di mal di mare: ebbi il piacere di rivederli all'arrivo.

Arriviamo in Giraglia e quindi rotta per Tolone, mentre il mistral aumentava fino a forza 7/8, ma per fortuna non pioveva più ed il cielo era sereno. Io ero stanco morto ed ho preso possesso di una cuccetta: devo aver dormito 3-4 ore, nonostante il fetore sottocoperta.

Dovevano essere più o meno le 5 del pomeriggio quando, nel dormiveglia, sento che il prof. Petri dice a Paolo: dai, dai chiamalo; e Paolo mi chiama.

Metto la testa fuori e, francamente, per chi non ci si è mai trovato, la scena era apocalittica: il vento a 40 nodi nebulizza la schiuma delle onde ed il sole basso sembra che incendi il mare.

Fatto sta che la richiesta era di dirottare su St. Tropez e ritirarsi, perché erano troppo stressati e poi anche perché

altre barche più grandi di noi avevano preso quella decisione, così mi dissero.

Mi ricordo benissimo di essere sceso, vestito di tutto punto, risalito in coperta e detto: so di gente che fa il giro del mondo in barca a vela in solitario ed a me piacerebbe arrivare a Tolone, che credo sia a sole 40/50 miglia. L'armatore non mi aveva imposto di ritirarci, ma aveva semplicemente chiesto il mio parere; tuttavia la mia decisione fece scattare una specie di ammutinamento.

Io e Paolo in coperta e gli altri sotto. Finalmente entriamo a ridosso delle Iles du Levant, il vento cala, il mare è piatto e chiedo di cambiare il fiocco. Cosa succede? Vedo aprirsi il boccaporto di prua, passare un genoa in coperta e . . . richiudersi.

Metto al timone Paolo, che aveva un piede ingessato, mi cambio la vela e finalmente arriviamo a Tolone.

Solo allora l'equipaggio si è schierato in coperta, al completo, tutti felici perché nessun altro quarta classe era attraccato in banchina. Il secondo arrivò dopo tre ore.

Il mio lavoro l'avevo fatto e, dopo una bella doccia, ho preparato la borsa, ho salutato la combriccola, sono andato alla stazione, son salito sul primo treno e me ne sono tornato a casa, orgoglioso di non aver deluso chi mi aveva ingaggiato e creduto in me.

Il giorno dopo il patron Dullia mi telefonò per ringraziarmi e da allora, a parte Paolo, non ho più avuto notizie dell'equipaggio né della meravigliosa barca.

La vela . . . che bella!



N.d.r. di Sandro Alessi

Gigi continua a sorprenderci con la sua capacità di suscitare emozioni e ricordi: non finiremo mai di ringraziarlo!

Cominciamo da quelli sul *Dullia D30* (qui il primo lapsus memoriae di Gigi, che lo chiama "S30"; peccato veniale).

Una buona barca, più crociera che regata, disegnata da Ettore Santarelli (quello di tante altre, che aveva esordito nel 1964 con lo *Strale*, la "risposta italiana" all'immortale 470).

Lo ricordo bene avendoci partecipato ad un Campionato Italiano V Cl. IOR, Cala Galera - 1978. Primavera inoltrata, ultima uscita prima del round di esami di un giovane velista al primo anno d'università, aria già estiva. Andammo benino nei triangoli, ma ci "perdemmo" in un'estenuante lunga con pochissimo vento. Non ricordo il piazzamento finale, ma il nome della barca, *Savannah*, e quello dell'armatore, il senese Tullio Zanchi.

Di *Dullia 30* ne navigano ancora, ad oltre quaranta anni di distanza, segno che . . . la vetroresina era buona!

Nella foto pubblicitaria (fonto sopra) proprio "quello", un esemplare da regata (con albero a due crocette ed immancabili vele Elvstrom) con Gigi al timone e Tonino Chioatto in falchetta.

E veniamo a *Bozambo*, I-8068, uno splendido $\frac{3}{4}$ tonner disegnato da Scott Kaufmann e realizzato in lamellare dal cantiere De Cesari di Cervia.

Attrezzato col meglio del meglio per l'epoca: albero Stearn, tenditori idraulici, winches Lewmar, vele North.

Qui i difetti della memoria di Gigi sono due: il prof. si chiamava Peri e la Giraglia del 1979, sul classicissimo percorso Sanremo-Giraglia-Tolone, era lunga 243 mg. Ma non siamo qua per fare le pulci ad uno che ha tutto il diritto di avere qualche amnesia, tante ne ha fatte e navigate . . .

Bozambo vinse anche il campionato Italiano IV Classe IOR, a Livorno, contendendolo a *MarMau*, anch'esso uno one-off, disegnato da Mario Violati e portato da Marco Cimarosti, proprio lui. Volete sapere di chi è, oggi, *Bozambo*? Di Tonino Chioatto, altro soggetto di cui meriterebbe parlare più diffusamente . . .



STORIE DI NAVI

Quasi mezzo secolo di vita, cambiando società armatrici ed armatori, passando da un mare all'altro d'Italia, da motonave civile a "incrociatore ausiliario" militare. . . etc, etc. È la storia, intensa ed eroica di una nave con un nome, sempre lo stesso, quello di una città molto cara alla memoria di tutti gli italiani e degli esuli istriani in particolare. Giuseppe Peluso in questo articolo scritto per il nostro Notiziario ne ricostruisce la storia con particolari minuziosi e foto d'epoca. Come sempre una piacevole lettura.



MOTONAVE "POLA" UN NOME SOLO, PER TUTTA LA VITA

GIUSEPPE PELUSO

La motonave passeggeri "Pola" è impostata dal "Cantiere San Marco" di Trieste il 28 marzo del 1940, varata il 22 maggio 1941 [foto 1], con leggero ritardo per lo stato di guerra nel frattempo scoppiata e che ovviamente impone la precedenza alle costruzioni militari, e consegnata il 20 agosto dello stesso anno.

E' lunga 63 metri fuori tutto, larga circa 8 metri, e con una stazza lorda di 451tn dispone di tre stive per complessivi 216mc. I suoi due motori diesel CRDA-Sulzer di 1300cv, su due eliche, gli permettono di raggiungere una velocità di crociera di 14.5 nodi; alle prove in mare raggiunge i 16.7 nodi.

Come la gemella "Rovigno" è una bella nave, snella, elegante e con buona capacità di carico. E' stata ordinata dalla "Società Anonima di Navigazione Istria - Trieste", compagnia fondata nel 1886 e cessata nel 1960, per svolgere servizio tra Trieste e Pola, toccando varie altre località marittime [foto 2]. Collegamento che inizia ad esercitare nel settembre del 1941 ma poco dopo, il 9 gennaio del 1942, è requisita dalla Regia Marina.



foto 1

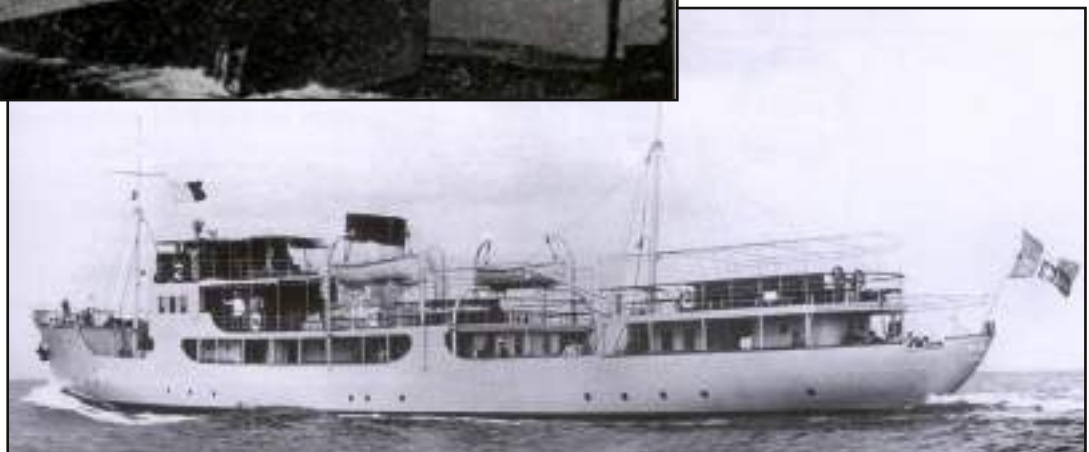


foto 2

Il servizio con la “Regia Marina Italiana”

La “Pola”, che con la sigla “D28” è iscritta nel ruolo del Naviglio Ausiliario dello Stato, è subito armata con un cannone da 76mm e tre mitragliere da 20mm. Classificata incrociatore ausiliario è destinata a missioni di scorta convogli con base prima a Brindisi e poi a Prevesa nella Grecia occupata; fino al settembre del 1943 effettua 231 missioni per conto della Regia Marina nelle acque albanesi, greche e italiane del basso adriatico [foto 3].

All’armistizio dell’otto settembre si trova a Saseno in Albania e il giorno 11 gli ex alleati occupano la base e catturano il naviglio italiano che vi si trova. Il 18 dello stesso mese, con equipaggio italiano sorvegliato da un picchetto armato tedesco, è assegnata alla scorta del piroscafo “Potestas” carico di militari italiani prigionieri in partenza da Teodo in Montenegro e diretti a Trieste.

Il 20 settembre 1943, all’uscita delle Bocche di Cattaro, è accidentalmente bersagliata dalle batterie costiere tedesche e grazie alla confusione l’equipaggio, benché disarmato ma ben guidato dal comandante in seconda Lorenzo Fonda, riesce a sopraffare il picchetto tedesco, ad imprigionarlo in una stiva ed a riprendere il controllo della nave portandola indenne a Brindisi ove giunge il 21 settembre.

Qui la nave è ripresa in carico dalla Regia Marina che la utilizza solo saltuariamente fino alla fine delle ostilità.

foto 3



foto 4



Il servizio con la “S. A. di Navigazione Istria - Trieste”

Nel settembre del 1945 è restituita alla originaria compagnia di navigazione per la quale resta in disarmo a Trieste dove la situazione è ormai radicalmente cambiata.

Nel 1946 riprende il collegamento Trieste – Pola e dal 3 febbraio del 1947, in vista dell’annessione della città istriana alla Jugoslavia, prende parte alla evacuazione del capoluogo in via di abbandono da parte della popolazione italiana [foto 4].

La “Pola” e la “Grado”, altra motonave che poi solcherà il Golfo di Napoli ribattezzata “Adria Terza”, evacuano complessivamente 7.000 profughi ed altri 10.000 circa sono trasportati dal più grande piroscafo “Toscana”.

Dopo il progressivo ritiro delle altre unità, con l'affievolirsi dell'esodo essendo la città ormai svuotata, la “Pola”, resta l'ultima nave in servizio trisettimanale tra Trieste e Pola.

Il servizio con il “Governo Militare Alleato”

Il 14 giugno 1947 la motonave è requisita dal “Governo Militare Alleato” (G.M.A.) che per conto degli alleati ancora amministra i residue territori di Trieste e di Pola. Militari e personale amministrativo non più indispensabile inizia l’evacuazione di Pola con un primo viaggio effettuato nella mattina dell'8 settembre.

Poi la sera del 15 settembre, consegnata ufficialmente la città alla Jugoslavia, il restante personale del “G.M.A.”, poliziotti e autorità, s'imbarca sulla motonave con la protezione fornita da un cordone di reparti scozzesi.



Alle ore 0.30 del 16 settembre 1947 la “Pola” fa l’ultimo viaggio, quello dell’addio alla città della quale porta il nome [foto 5].

Alla fine del 1947 la società cerca di riprendere il servizio di linea in Istria, ma il progetto abortisce e la motonave “Pola”, non esistendo più nessuna possibilità di un proficuo impiego, è posta in disarmo.

Il servizio con la “Navigazione Toscana”

Dopo breve disarmo, ai primi del 1948, la “Pola” è noleggiata alla “Società Anonima di Navigazione Toscana” e quindi trasferita nel Mar Tirreno [foto 6].

La nave, veloce e confortevole, è adibita ai collegamenti tra la Toscana e le isole dell’arcipelago elbano. Qui la venuta del “Pola” è salutata con entusiasmo dagli isolani che intravedono la fine dello stato di emergenza causato dalle perdite di naviglio nel corso della guerra.

La “Pola” è in grado di trasportare circa 500 passeggeri ed alcuni autoveicoli che sono caricati a bordo con i picchi di carico [foto 7].

In questo servizio riscuote un discreto successo venendo assegnata alla tratta Portoferraio - Cavo - Piombino sulla quale resta in servizio per diversi anni, eccettuato un breve turno di lavori svolti a Trieste.



foto 6



foto 7

Nel dicembre è definitivamente acquistata dalla compagnia toscana che nel 1956 la noleggia alla “Adriatica di Navigazione”.

Il servizio con la “Adriatica Navigazione”

Fin dall'estate dello stesso 1956 l'Adriatica di Navigazione, con sede a Venezia, adibisce la motonave “Pola” ai collegamenti dei porti pugliesi del Gargano e di Manfredonia, nonché del porto molisano di Termoli, con l'arcipelago delle Isole Tremiti [foto 8].

A San Nicola, la più abitata di queste isole, non esistono moli o idonei attracchi e lo sbarco e imbarco dei passeggeri avviene con l'ausilio di piccoli natanti che fanno la spola tra la spiaggia e la motonave alla fonda nella piccola rada [foto 9].

Il 25 novembre del 1963, intorno alle ore 10.00, la “Pola” entra nel bacino di carenaggio a Taranto. L'equipaggio, quasi tutto toscano perché la nave è ancora proprietà della S. A. di Navigazione Toscana”, sta preparandosi per il pranzo quando accade una tragedia. Probabilmente il cedimento di un puntello di cemento



foto 8



foto 9

armato è la causa del disastro; la nave scivola violentemente su un fianco e chi si trova a bordo subisce un grosso contraccolpo.

Il più grave di tutti è proprio il trentatreenne comandante Giuseppe Palombo che è trasportato in ospedale in condizioni disperate e vi muore poco dopo. Lascia la moglie Marisa e i quattro figli Sandra, Marco, Andrea e Federica [foto 10].

Nel febbraio dell'anno successivo, dopo i lavori di ripristino, la nave riprende servizio nel Basso Adriatico fino al 1965 quando, entrata in linea la nuova motonave “Daunia” di 828 t.s.l., è posta in disarmo.

Il servizio con “Francesco Saverio Aponte”

Alla fine del 1965 dopo lavori di rimodernamento, in seguito ai quali la stazza è ridotta a 397 tsl, la “Pola” è venduta all'armatore sorrentino “Francesco Saverio Aponte” che la impiega per i collegamenti diretti tra Sorrento e Capri.



foto 10



foto 11

Il servizio con “Navigazione Libera del Golfo”

Nel 1967 Aponte la noleggia alla “Navigazione Libera del Golfo” (di cui pure è proprietario) e nel giugno del 1970 è trasformata in traghetto tramite lo sgombero della zona poppiera che è ora raggiungibile dagli autoveicoli a mezzo di una rampa mobile.

In questa veste inizia a svolgere servizio tra il molo Beverello di Napoli e le isole di Ischia e Capri e, dopo essere stata brevemente impiegata anche dalla “Tirrenia di Navigazione”, che la noleggia per le linee locali sarde, nel 1984 la “Pola” è definitivamente acquistata dalla “Navigazione Libera del Golfo” [foto 11].

Alle ore 8.30 del 15 giugno 1992 la motonave, proveniente da Castellammare di Stabia con a bordo 46 passeggeri, sperona, nell'entrare a Sorrento, il traghetto “Campania” in uscita da quel porto e diretto a Capri con 350 passeggeri. Da bordo del “Campania” si cerca di segnalare al “Pola” la collisione imminente, ma le segnalazioni non ottengono risposta. Le due navi riportano danni non gravi e fortunatamente nessun ferito tra passeggeri ed equipaggi.

Dopo tanti anni di attività, non sempre fortunata, il 1997 segna la sua fine quando è messa definitivamente in disarmo.

Nella sua lunga vita ha avuto tanti padroni ma ha sempre mantenuto il suo nome di battesimo.

Nell'aprile del 1998, dopo 48 anni dalla sua impostazione, è smantellata dalla “S.I.O.M.I.”, società di demolizioni navali, erede della storica “Salvatore Palermo” che opera nel porto di Napoli.

ALLA SCOPERTA DELL'ARCHIVIO CARBONE

Dobbiamo riconoscere che con questo articolo Sergio Pepe, topo di biblioteca e di internet, ha superato se stesso. La dovizia dei dati che ha raccolto ogni volta che cita una barca, un armatore, un equipaggio o una regata, è tale da ispirare una ipotetica enciclopedia dello yachting. Lo abbiamo avuto ospite gradito per qualche ora presso il Centro Studi e non immaginate quello che è riuscito a scovare tra le pagine di una vecchia rivista così come sui siti web sui quali si muove con un occhio particolare e una capacità straordinaria. Noi ti ringraziamo, caro Sergio, e continuiamo a fare tesoro dei tuoi insegnamenti.



Gli yacht che concorsero all'organizzazione dei Giochi Velici della XVII Olimpiade nelle foto di Riccardo Carbone

SERGIO PEPE

L'Olimpiade nel Golfo di Napoli non poteva che richiamare una folla di appassionati velisti che giunsero da ogni parte del mondo, anche a bordo dei propri yacht.

Nelle settimane antecedenti l'evento olimpico, fu organizzata dalla STA - Sailing Trainig Association e dal CIM

- Comitato Internazionale del

Mediterraneo una regata per navi e

yacht a vela da Cannes a Ischia,

magistralmente e appassionatamente

descritta dall'Ammiraglio Giovanni

Iannucci sul n. 21 - maggio 1964 di

questa rivista "1960 Cannes Ischia e

Olimpiadi della Vela a Napoli."

Infatti, l'Ammiraglio, all'epoca

Tenente di Vascello, era a bordo di

Artica II al comando del Capitano di

Fregata Mario Bini, che poi sarà

Capo di Stato Maggiore della Marina,

Presidente della L.N.I., e tra i

promotori e fondatori del Centro

Studi Tradizioni Nautiche (v. questa

rivista n. 74 - ottobre 2018 "Ricordo

di Mario Bini"). Ma, è sempre

l'Amm. Iannucci che ci informa, a

bordo di *Artica II* vi era un altro

grande amico di questa Rivista,

l'allora Tenente di Vascello

Giancarlo Basile.

Grazie all'Archivio on line dello

Yacht Club Italiano, ecco la pagina di

Vela e Motore del settembre 1960 con

il resoconto della regata.



Pagina "Vela e Motore" settembre 1960

Dunque, una flotta di ben 60 navi scuola, tra le quali il *Gorch Foch* (il era impegnato nel trasporto del fuoco olimpico) e yacht giunse a Napoli, e alcuni di quest'ultimi furono destinati, durante le regate, ad ospitare Ufficiali di Regata, Team Manager, giornalisti, personalità.

Il monumetale "Rapporto Ufficiale del Comitato Organizzatore dei Giochi della XVII Olimpiade" ci informa che erano le imbarcazioni "ufficiali", suddivise in cinque gruppi. Apriva la flotta il lussuoso motoryacht *Shyraga* di Enrico Piaggio, messo a disposizione della Giuria Internazionale, con Presidente Onorario Re Olaf



V di Norvegia, presieduta da Peter Scott, Vicepresidenti Niels Benzon e Beppe Croce, componenti Robert N. Bavier jr., Franz Beaumanie, Edgar Beyn, Bernardo Mendes de Almeida Conde de Caria, Gerarld Sambrooke Sturgess, J.O. Soderhjelm, Eddy Stutterheim, Segretario Bruno Bianchi, riserve Werner Bucher e Frederik Horn.

Nella **foto 1** vediamo *Shyraga* alle spalle dell'equipaggio del Dragone argentino *Tango* (A-34), Medaglia d'Argento con Jorge Alberto Salas, Héctor Calegaris, Jorge Alberto del Río.

foto 1

Shyraga è una costruzione in acciaio dei cantieri Abeking & Rasmussen di mt. 28.96 e tuttora naviga (**foto 2** v. <http://www.nauticalweb.com/superyacht/536/service/shyraga.htm>)



foto 2



foto 3

Sempre il Rapporto Ufficiale indica quali furono gli altri yacht e, precisamente, nel primo gruppo, oltre a *Shyraga* vi era *San Giorgio* di Carlo Ciampi, con a bordo i Team Manager, gli unici due yacht autorizzati ad entrare nei 3 campi di regata.

Nel secondo gruppo "... 6 yacht ufficiali destinati al trasporto delle personalità: vere e proprie tribune d'onore. Tre unità furono giornalmente, a turno, assegnate al Campo Rosso, due al Campo Giallo e una al Campo Blu. Tali unità furono: *Pazienza* di Giacomo Bruzzo di Genova, *Ea* di Guido Giovannelli e Filippo Cameli di Genova, *MAIT II* di Italo Monzino di Milano, *Djinn III* di

Sebastiano Marulli d'Ascoli di Napoli, *Santa Lucia* di Ernesto Piletti di Milano, e *Prima Stella* di Pietro Sada di Roma".

Ed ecco il cutter bermudiano *Pazienza* di Giacomo Bruzzo, n.v. 1347 mt. 18,47, disegno di Laurent Giles, costruzione Vittorio Beltrami del 1956 (**foto 3**) con già nel palmares la vittoria della Regata dei Tre Golfi del 1957 e, nello stesso anno, quella in tempo reale della Giraglia, poi vinta nel 1959 in tempo compensato nella I Classe R.O.R.C..

Anche *Pazienza* è tuttora in ottima salute, come risulta dalla recente **foto 4**

(v. <https://www.oldboat24.com/offers/234+6/cantiere-navale-v-beltrami> e

<http://www.sandemanyachtcompany.co.uk/yacht/200/laurent-giles-60-ft-bermudan-cutter-1956>).



foto 4

Ugualmente, naviga *Ea* di Guido Giovannelli (cutter bermudiano - mt. 19,30 - progetto e costruzione Baglietto, 1952, n.v. 1302), qui ritratto il 1° settembre 1960 in uscita dal porticciolo di Santa Lucia (**foto 5**) e oggi (**foto 6**)



foto 5



foto 6

Ea è uno scafo velocissimo, ha vinto in tempo reale la Giraglia del 1953, 1956 e 1959 (v. https://www.nauticareport.it/dettnews/barche_e_navi_depoca/ea_1952-4808-6564/). <http://www.sandemanyachtcompany.co.uk/yacht/446/baglietto-64-ft-marconi-cutter-1952>).

Passiamo ad un monumento della vela, *MAIT II* di Italo Monzino, yawl bermudiano progetto n. 1215 di Olin Stephens, costruzione Baglietto in mogano e rovere lamellare, varata nel 1957, mt. 18,80, n.v. 1380, I Classe RORC, prima barca italiana a partecipare alla Regata del Fastnet del 1959, classificandosi settima di Classe e ventiquattresima in assoluto, con a bordo Francis Chichester, come ci ha informato Franco Belloni nel n. 37-settembre 2015 di questa rivista (*Gli italiani nel Solent*).

L'archivio on line dello Yacht Club Italiano conserva la foto eseguita da Beken nel Solent (**foto 7**), con le firme dell'equipaggio, e al secondo rigo vi è proprio la firma del futuro Sir.

Italo Monzino, Luigi De Manicor, Francis Chichester, Giusto Spigno, Federico Pieragostini, Angelo Ghirlanda, Alfredo Pianini, Giuseppe Canessa, Domenico Carattino, Antonio Carattino, Danilo D'Isiot, Pierino Reggio. Come si vede, l'equipaggio era di tutto rispetto, composto dall'Olimpionico Luigi De Manicor, oro nel 1936 a Kiel sull' 8 m. *Italia* (I -20, Costaguta 1936) e poi 5° nel 1948 a Torquay sul Dragone *Ausonia* (I-1, Beltrami 1948), e da ben 4 Olimpici: Giuseppe Canessa a timone del sopra indicato *Ausonia* a Torquay, Pierino Reggio e Giusto Spigno 5° nel 1952 a Helsinki sul 6 m. *Ciocca II* (I-64, disegno Olin Stephens costruzione Baglietto 1948), Antonio Carattino, 9° nel 1952 a Helsinki sul Dragone *Galatea II* (I-12, Baglietto 1951) e 7° nel 1956 a Melbourne sul 5,50 *Twins VIII* (I-17, disegno e costruzione Pietro Baglietto 1956). Successivamente, nel 1960 a Napoli, Pierino Reggio sarebbe giunto 11° al timone del 5,50 *Voloira II* (I-27) mentre nel 1968 a Acapulco i fratelli Antonio e Domenico Carattino, con Giuseppe Zuchinetti al timone, si sarebbero classificati 5° sul 5,50

Twins XIV di Max Oberti (I-49, disegno Britton Chance Jr., costruzione Herman Egger 1966).



foto 7



Anche la rivista *Motor Boating* a pagina 344 del numero del gennaio 1973 ricorda la presenza a bordo del *MAIT II* di Francis Chichester

Motor Boating, gennaio 1973, pag. 344

Nel 1958 *MAIT II* aveva vinto la Coppa Senatore Andrea Matarazzo - Regata dei Tre Golfi, che vincerà nuovamente nel 1963, mentre nel 1960 vince nella sua Classe la regata Cannes - Ischia. Le seguenti [foto 8, 9 e 10](#) ritraggono la barca nel suo servizio di tribuna d'onore durante l'Olimpiade, avendo a bordo anche il "nostro" Giovanni Iannucci che nella II parte di "1960 Cannes Ischia e Olimpiadi della Vela a Napoli" (n. 22 - giugno 2014 di questa rivista) ci ha raccontato, da par suo, quei giorni indimenticabili per il mondo della vela e per la Città di Napoli.

E chissà se non sia proprio l'allora Tenente di Vascello Iannucci l'Ufficiale nella foto 10? Attendiamo conferma!



Quello che è certo è che il T.V. Iannucci nel 1962 sarà nuovamente a bordo di *MAIT II* quale Ufficiale di rotta per la 6° edizione della regata Buenos Aires - Rio de Janeiro, così come ci ha descritto nei nn. 9 - maggio 2013 e 10 - giugno 2013 di questa rivista (1962 - *MAIT II Buenos Aires - Rio de Janeiro*).

foto 8



foto 9



foto 10

MAIT II è tornato a Napoli nel 2005, 2007, 2009, 2010 e 2011 per partecipare alle Vele d'Epoca (https://www.riccardobarthel.it/media/press/yachtdigest_0910.pdf - <http://www.napoli.com/viewarticolo.php?articolo=37376> - <http://www.italiavela.it/articolo.asp?idarticolo=11145>); eccolo in una di questi ultimi anni (**foto 11**), mentre nel seguente link è in regata a Napoli nel 2010: https://www.youtube.com/watch?time_continue=7&v=AK75CUK6V9g



foto 11



Attualmente *MAIT II* è in restauro presso il cantiere Pezzini di Viareggio (<https://www.barchedepocaeclassiche.it/barche-d-epoca-e-classiche/barche-classiche-a-vela/598-mait-ii,-il-racer-oceanico-in-restauro-da-pezzini-a-viareggio.html>), ma nel frattempo c'è anche chi ha realizzato il modello (**foto 12**)

<http://modellistinavali.forumattivo.com/t4-136-yacht-mait-ii#99200>

foto 12

Tra le barche di questo secondo gruppo una menzione merita *Djinn III* di Sebastiano Marulli d'Ascoli del C.R.V. Italia che vinse in tempo compensato la Regata della Giraglia del 1958, battendo avversari del calibro di *MAIT II*, *Ea*, *Calypso* e *Prima Stella*; quest'ultima era giunta prima in tempo reale e l'anno successivo, il 1959, avrebbe vinto la Coppa Senatore Andrea Matarazzo - Regata dei Tre Golfi. Anche *Pazienza*, *MAIT II* e *Ea* parteciparono a varie edizioni della Tre Golfi; in particolare, vinse l'edizione del 1957, *MAIT II* quelle del 1958 e 1963, *Prima Stella* quella del 1959 (v. Chicco Gambaro I "genovesi" in "Regata internazionale dei Tre Golfi" ed. Yachting Library).

Il terzo gruppo comprendeva motoscafi e motolance a disposizione della stampa, TV e operatori cinematografici, mentre al quarto gruppo fu affidato il trasporto del pubblico ai margini dei campi di regata con le seguenti unità: piroscalo *Capri* (500 passeggeri per il campo rosso - 5.50 e Dragoni), motonave *Falco* (1700 passeggeri per il campo giallo Star - FD), motonave *Annamaria* (130 passeggeri per il campo giallo Star - FD), motonave *Jolly* (170 passeggeri per il campo azzurro - Finn). Il Rapporto Ufficiale attesta che il servizio fu "svolto con notevole successo."

Infine, il quinto gruppo composto dai seguenti motoscafi a servizio del Comitato Organizzatore: *Portofino*, *Positano*, *Il Milione*, *M.M. 191* e *Grazia*.

Il Rapporto così conclude: "Tutti i mezzi, appartenenti ai cinque gruppi, svolsero un buon lavoro e non provocarono né subirono alcun incidente od inconveniente".

POSTILLE

- Come si vede, ho copiato a piene mani sia dall'Amm. Iannucci, che ringrazio, sia dal più volte richiamato Rapporto Ufficiale dei Giochi della XVII Olimpiade in due volumi che, dono di Carlo Rolandi, è custodito nella biblioteca del CSTN e anche consultabile on line:

il primo sull'organizzazione <http://dlib.coninet.it/bookreader.php?&f=14501&p=218&c=8#page/1/mode/2up> la vela da pag. 183 a 194 (da 189 a 200 del file).

il secondo sui partecipanti e risultati dei Giochi:

<http://dlib.coninet.it/bookreader.php?&f=14529&p=1&c=1#page/1/mode/2up> la vela da pag. 963 a 1023 (da 978 a 1038 del file).

- Una grande mano l'ho avuta dal volume sui 70 anni della FIV di Franco Belloni, e dall'Archivio on line dello Yacht Club Italiano, nonché da Google che mi ha permesso di rintracciare articoli di riviste on line come questa e le annate di Motor Boating.

- Su *Artica II* si veda l'Amm. Iannucci su questa rivista n. 8 - aprile 2013 "1956 - Artica II Torquay Lisbona" e n. 52 - dicembre 2016 "1961 - Artica II Regate Monaco- Sète e Sète Ajaccio", Franco Belloni "Com'è nata Artica II" n. 9 - maggio 2013, nonché l'Amm. Mario Bini sul n. 50 - ottobre 2016 "L'epoca di Artica II", Claudio Ressimann "Le grandi Regate della Marina Militare (1956-1976)" e il seguente link dell'archivio dello Yacht Club Italiano



<https://www.yachtclubitaliano.it/centroricercheyci/index.asp?pg=2&VediAdmin=True&strCerca=artica> che contiene anche un servizio fotografico sulle varie fasi del varo (**foto 13**).

foto 13

- Su *MAIT II* si veda il seguente link dell'archivio dello Yacht Club Italiano:

<https://www.yachtclubitaliano.it/centroricercheyci/index.asp?pg=2&VediAdmin=True&strCerca=mait> che raggruppa articoli di stampa riguardanti il varo, il Fastnet, la Buenos Aires - Rio e foto della partenza dal Porticciolo Duca degli Abruzzi il 4 luglio 1959 per la settimana di Cowes. La sera del 12 dicembre 1959 l'equipaggio del *MAIT II* fu festeggiato dallo Yacht Club Italiano (v. Vela e Motore n. 1/1960).

- Merita di essere segnalato il seguente link del Circolo Nautico Marina di Carrara:

<http://www.clubnauticomarinadicarrara.net/i-maestri/> dedicato a due autentici marinai oceanici: Mario Telara e Angelo Ghirlanda. Il primo lasciò l'Amerigo Vespucci per imbarcarsi nel 1963 come nocchiere su *Corsaro II*, con il quale percorse, tra trasferimenti e regate (atlantiche e settimana di Cowes con il Fastnet) ben 13.000 miglia (**foto 14**).



foto 14

Il secondo, Angelo Ghirlanda, è stato il nostromo di *MAIT II* sia nel Fastnet 1959 che nella Buenos Aires Rio di Janeiro del 1962.

Semberebbero due singolari coincidenze che sia Telara che Ghirlanda abbiano navigato con il T.V. Giovanni Iannucci, che nel 1963 era Ufficiale in Seconda e di Rotta sul *Corsaro II* e l'anno prima, il 1962, Ufficiale di Rotta su *MAIT II* per la Buenos Aires - Rio di Janeiro: gli accorti Comandanti, soprattutto per le navigazioni più impegnative, come quelle oceaniche o nei mari del Nord, scelgono per il proprio equipaggio il fior fiore della marineria sia tra gli Ufficiali che tra i marinai!

Ho già sopra riportato i numeri di questa rivista che contengono il diario dell'Amm. Iannucci in merito alla Buenos Aires - Rio di Janeiro, mentre il dettagliatissimo resoconto, sempre dall'Ammiraglio, delle 13.839 miglia, delle quali 4.674 in regata e 970 a motore, a bordo del *Corsaro II* nel 1963 è riportato, suddiviso in due parti, nei numeri n.11/12 luglio/agosto 2013 e n. 13 settembre 2013 "1963 Corsaro II (terza crociera)." Al riguardo, trascivo quanto l'Ammiraglio riporta, con amarezza per il ridimensionamento, alla nota n. 2 della prima parte: "Per tutta la parte di queste memorie che segue, oltre al mio diario, mi è stato di ausilio il libro del mio Comandante: "13.000 Miglia a Vela con il Corsaro II", pubblicato dall'editore Mursia & C. nel 1964, primo di una lunga serie di libri di questo editore, dedicati a viaggi ed avventure, ma soprattutto al mare ed alla vela. Il Comandante Bernotti, scrisse poi un altro libro: "Il Corsaro II nei Mari del Mondo" che fu pubblicato, sempre da Mursia, nel 1971. In esso sono raccolti i resoconti delle prime nove lunghe crociere oceaniche del *Corsaro*, dal 1961 al 1967, prima che i programmi subissero, purtroppo, un ridimensionamento. Un'opera meritoria, in quanto lascia la traccia di un'attività che, per quei tempi, può essere considerata una lunga serie di vere e proprie imprese". Visto come vanno le cose oggi, è già un miracolo che le navi a vela della M.M.

continuino a navigare, anzi *Artica II*, *Capricia*, *Chaplin* e *Gemini* sono addirittura in restauro!
<https://farevela.net/2019/03/25/le-regine-di-marivela-in-cantiere-alle-grazie/>

- Per quanto riguarda la figura di Italo Monzino, armatore di *MAIT II*, trascrivo la nota 3 alla prima parte di “1962 - MAIT II Buenos Aires - Rio de Janeiro” dell’Amm. Iannucci: “Italo Monzino (1902 -1993), imprenditore di primo piano, Cavaliere del Lavoro, fondò a Milano, all’inizio degli anni ’30, i magazzini Standa che, dopo la guerra, si diffusero in tutta Italia ed ebbero grande successo. Parecchi anni dopo, cedette “la sua creatura” senza però mai separarsi del tutto da essa e rimanendo fino all’ultimo Presidente onorario della Società. Negli anni ’80, con risorse personali, creò a Milano il Centro cardiologico di eccellenza che porta il suo nome e si dedicò ad altre iniziative meritorie, cedendo, fra l’altro, la sua villa di Balbianello, sul Lago di Como, al Fondo Ambiente Italiano. Nella vela, è stato armatore di due imbarcazioni d’altura, che hanno regatato non solo in Mediterraneo, ottenendo numerosi successi, entrambe dal nome “MAIT” dalle prime due lettere dei nomi di sua moglie, Maria, e del suo”. Mi perdonerà l’Ammiraglio, ma il numero di giugno 1952 di Vela e Motore indica Marcella quale nome della moglie.

- Sulla Regata della Giraglia del 1958 vedi sempre l’Ammiraglio Iannucci in questa rivista n. 36 - agosto 2015 “1958 – *Calypso* La mia prima Giraglia”, nonché, sempre in questa rivista: Giancarlo Basile “La Giraglia del record” nel n. 23 - luglio 2014, Roberto Perrone Capano “La Giraglia vista dall’ X41” nel n. 35 - luglio 2015, Franco Belloni “Pierfranco Gavagnin un padre della Giraglia” nel n. 35 - luglio 2015 e “Barche stazzate R.O.R.C. alla Giraglia” nel n. 40 - dicembre 2015.

Sulla Giraglia del 1966, quella del record, vedi <http://www.carro.it/giraglia/regata.html>, con foto e un video.

Sulla regata in generale, vedi “Giraglia 1953/1977” di Franco Belloni ed. SM in Biblioteca CSTN scaffale 19 ripiano F, sc. 11 rip. F e sc. AA rip. B.

- Farà piacere sapere che non poche delle barche olimpiche che ho sopra indicato navigano ancora:

- *Italia* di Antonio Sisimbro, bene storico nazionale, ormeggiata presso la L.N.I. di Napoli;

- *Ausonia* del R.Y.C.C. Savoia annualmente partecipa alle Vele d’Epoca a Napoli;

- *Galatea II* di Giuseppe La Scala.

<https://www.ieriogidomani.it/2019/07/01/memorial-ernesto-quaranta/>

- *Ciocca II* nel 1970 era sul lago di Garda (<https://www.nautica.it/news/comunicati-stampa-nautica/la-storia-del-trofeo-gorla/>) e ha partecipato alle edizioni dal 1970 al 1973 della Centomiglia de Garda <http://www.lanotizia.it/velaregate2.htm>.

Le ultime notizie risalgono al 2013 <https://www.lastampa.it/mare/2013/06/27/news/ciocca-ii-il-sogno-nel-cassetto-di-beniamino-gavio-1.36088777>

Su “La Classe 6 metri in Italia” v. Franco Belloni e Tim Street su questa rivista n. 71- luglio 2018.

- Di *Twins VIII* non ho trovato notizie, mentre dell’antecedente *Twins VII* (I-9, disegno e costruzione Pietro Baglietto 1954) vincitore nel 1955 a Stoccolma della Scandivian Golden Cup con al timone Max Oberti e con Giuseppe Canessa e Antonio Carattino, ho trovato questo breve video di metà degli anni ‘50 <https://www.youtube.com/watch?v=XEaC3tudmtY>

Sull’armatore dei Twins Max Oberti vedi Franco Belloni su questa rivista n.39 -. Novembre 2015.

- Di *Voloira II* si ha notizia che il 7 agosto 1966, con a timone Zeno Peretti Colò, vinse la prima edizione del Trofeo Riccardo Gorla (<http://www.velablog.com/2010/09/05/44%C2%B0-edizione-del-trofeo-riccardo-gorla/>) e nel settembre 1966 vinse “Regata di chiusura-Internazionale Aperta” organizzata dal C.V. Torbole <https://www.circolovelatorbole.com/it/p/la-nostra-storia>.

Più recenti sono le notizie in merito a *Voloira* (I-8 disegno e costruzione Baglietto 1954) e *Voloira III* (disegno Ray Hunt, costruzione Baglietto 1964), in quanto classificatesi 1° e 3° al Campionato Italiano del 2002 che si tenne a Santa Margherita Ligure il 20 e 21 aprile. L’equipaggio vincitore era composto da Alfredo Delli, Luca Marolli e Claudio Mazzanti (foto 15), 2° classificato *Dalgra III*, costruito in Svizzera nel 1957 su disegno di Copponex, che nel 1958 e 1959 aveva vinto a Genova la Coppa Italia con al timone rispettivamente Max Oberti e Mario Rivelli.

<https://www.barchedepocaeclassiche.it/barche-d-epoca-e-classiche/97-dieci-anni-di-restauri-alla-nautica-la-rosa-dei-venti.html> ottobre 2013

Attualmente, vi è anche un *Voloira IV* (Swan 42 - ITA 42031) dei fratelli Zucchi.

- Sul termine cutter rimando a Carlo Sciarrelli su questa rivista n.80 - aprile 2019, e a Admeto Verde sul n.85 - settembre 2019.

AMARCORD

Vincenzo Dell'Aria, Socio Onorario dello Sport Velico della Marina Militare e Socio "ancestrale" della Lega Navale Italiana, è Neurologo, Psichiatra e Neuropsichiatra Infantile. Vive a Napoli dove all'Ospedale "Caldarelli" è stato, a tempo pieno, Direttore del Dipartimento di Neuroscienze. Regatante e soprattutto navigatore al comando del suo "Carpediem" è un frequentatore assiduo e profondo conoscitore del Mediterraneo orientale e dell'Egeo. Ha pubblicato "A vela nella culla della nostra civiltà il mediterraneo orientale" un libro che parla del mare e che viene donato a tutte le scuole che ne faranno richiesta allo scopo di incentivare l'educazione marinaresca tra i giovani.



Navigando con l'Amm. Ugo Foschini

ENZO DELL'ARIA

Ho riletto con piacere quanto raccontato su l'ultimo notiziario da Claudio Ressmann a proposito della epocale risalita a vela della nave Vespucci sul Tamigi. Ho provato lo stesso piacere di quando lo lessi all'epoca perché riportato ampiamente sulla stampa d'informazione.



Ad Ugo Foschini (**foto**), mi ha unito la comune origine napoletana ed una reciproca stima e simpatia oltre che la passione della vela. Viveva a Roma ma veniva spesso a Napoli a trovare l'adorata madre che vi morì quasi centenaria. Ma Ugo Foschini veniva anche per frequentare la Sezione Velica della Marina Militare di cui anche il Sottoscritto è tuttora Socio quale ex ufficiale (medico) della Marina Militare. Era immancabile la sua partecipazione alla annuale regata degli ultra sessantenni, la "Over 60", che ci vedeva rivali rispettivamente io sul mio *Carpediem* e Foschini su *Albatros* (due 40 piedi) con il comune guidone della Marina Militare. E' bene ricordare che fu di Foschini l'idea di programmare questa regata che tuttora insieme alla Velalonga viene annualmente "festeggiata" a Napoli.

Gli incontri napoletani erano perciò la regola e naturalmente si discorreva della mia esperienza medica e di quella marinara di Foschini. Ricordo ancora il racconto delle sue fantasiose biricchinate fin da quando era allievo in Accademia navale. L'episodio riguardante la *Vespucci* ed il Tamigi mi fu però raccontato durante un viaggio di ritorno da Genova, una bellissima traversata a vela sul *Carpediem*, resa ancora più bella proprio dalla compagnia dell'Ammiraglio Foschini.

La decisione di issare le vele fu improvvisamente presa sulla plancia di comando della *Vespucci* dove, come era naturale che avvenisse data la simpatica indole di Foschini, si chiaccherava allegramente col Pilota portuale Inglese di regola imbarcato per la risalita del Tamigi. Si parlava della navigazione a vela e fu per entrambi una spontanea intuizione, vedendo la direzione favorevole del vento, di issare le vele ed offrire lo stupendo spettacolo del quale ancora oggi a quanto pare si parla.

Per un appassionato di vela disalberare, rompere cioè l'albero, è un evento non proprio raro. E' una esperienza fatta per tutte le barche da me possedute tranne che per quella con la quale adesso, fattomi più prudente o forse meno "eroico", navigo in Egeo. Col viaggio di ritorno da Genova insieme a Foschini si inaugurava proprio un nuovo albero in sostituzione di quello vecchio disalberato in Grecia. Come già detto fu un ritorno per molti versi gradevole e interessante. Per altri versi vale invece raccontare anche la storia dell'andata a Genova con il vecchio albero monco. Essa è tratta dal libro "A vela nella culla della nostra civiltà" reperibile gratuitamente presso la Segreteria della Lega Navale Sezione di Napoli.

"Un'avventura vissuta in modo particolare fu quando partimmo da Napoli con in corso una burrasca forza sette per portare la barca a Genova e sostituire il residuo mezzo albero che come già raccontato si spezzò in Grecia.

Eravamo io, l'inseparabile Sasà Chimenti e quattro giovani allievi. Di questi cito Marco Filippi perché nell'avvicinare il telefono alla centralina del pilota automatico lo azzerò mandando la barca all'orza per cui il fiocco scoppiò in brandelli a causa dello stesso vento che fino ad allora aveva fatto volare la barca fino ad oltre 10 nodi di velocità. E ricordo anche un altro Marco soprannominato "il gioiello" in quanto era così che con molto spirito vantava l'organo sessuale! Aveva la febbre a 38 gradi e rimase per questo sempre sotto coperta con gli altri allievi che anche vi sostavano con la scusa di fargli compagnia.

In verità subito dopo il passaggio del Capo Circeo il vento, a causa della cambiata orografia, girò decisamente verso prua e stare in coperta sottoposti al vento ed agli spruzzi gelidi non era comodo. Ringrazio ancora Sasà

che stoicamente mi tenne compagnia fino ad Anzio dove al mattino dopo trovammo la fontana della Sez. velica M.M. congelata e dovemmo subire anche i benevoli rimbrotti del Nostromo per esserci avventurati in quel mare in burrasca. Me la cavai spiegandogli che la barca era progettata per la navigazione atlantica e da Napoli eravamo partiti col vento al giardinetto che ci aveva regalato un'andatura sportiva e gradevole almeno fino al Capo Circeo.

Due settimane dopo con Sasà e Francesco Aiello, uno dei tanti ex Allievi da me "inguaiati" (rovinati) (come dice mia moglie Franca perché finiti col fare i marinai di professione), portai la barca da Anzio a Genova dove il glorioso mezzo albero fu finalmente sostituito da quello nuovo.

Il viaggio di ritorno effettuato con tempo splendido fu allietato dalla presenza del caro amico, oggi compianto,



Corpediem 2" in regata sotto spinnaker. E' un Corter40, progettato nel 1980 per il New York Yacht Club.

Ammiraglio Ugo Foschini, che ci raccontò in dettaglio quello che all'epoca fu letto su tutti i giornali d'Italia e d'Inghilterra. Era lui infatti che comandava l'*Amerigo Vespucci* quando a vele spiegate e con l'equipaggio schierato risalì il Tamigi a vela suscitando ammirazione ed anche gioia in tutti, compresi gli Inglesi che di questi spettacoli vanno pazzi: una gratuita distribuzione di Endorfine (quelle buone) da parte della *Vespucci*.





Non si contano i naufragi avvenuti nella storia della navigazione mercantile, ma quello che il nostro topo di biblioteca ha scovato su un vecchio numero di "LA TRIBUNA - supplemento illustrato della Domenica" del 1893 è davvero singolare e merita di essere ricordato.

IL DISASTRO DEL "S. MARCO" E DELL' "ALGÉRIEN"

Un terribile disastro marittimo - che il quadro nella pagina seguente riproduce - accadde il mattino del 16 gennaio 1893 nello stretto di Messina.

Il vapore *S. Marco*, appartenente agli armatori Vianello, Moro e Scarpa di Venezia, veniva da Savona, con un carico di rotaie, diretto a Siracusa. Verso le 5 del mattino, poco dopo passato il Faro, esso urtò contro un altro piroscafo, l'*Algérien* degli armatori Caillot e Saint-Pierre di Marsiglia, proveniente da Odessa, con un carico di montoni e diretto a Marsiglia.

Il cozzo delle due navi, spinte a tutto vapore, fu tremendo. Il terrore dei marinai nel buio della notte, e co! mare tempestoso, indescrivibile.

Il capitano del *S. Marco*, Francesco De Grossi, senza perdere il sangue freddo, arrestò subito il suo piroscafo, per osservare le manovre dell'*Algérien*, che in mezzo ad un fracasso spaventevole, accresciuto dalle grida dei marinai e dai belati dei 3600 montoni che ne costituivano il carico, sprofondava rapidamente.

Il capitano De Grossi dette ordine che due marinai, in una lancia, corressero subito in soccorso dell'equipaggio dell'*Algérien*; ciò che venne subito fatto.

Intanto il *San Marco* faceva acqua da tutte le parti. Il capitano, tentando un'ultima manovra, ordinò di dirigersi a tutto vapore, per arenare sulla spiaggia di Maregrossa.

Ma il pericolo incalzava, i minuti erano contati. Fu giocoforza mettere in mare tre imbarcazioni, nelle quali trovò posto tutto l'equipaggio. Il capitano scese nella macchina per accertarsi che nessuno vi era rimasto.

Le imbarcazioni si erano allontanate. Egli allora si gettò in mare e le raggiunse a nuoto.

Era tempo. Un secondo dopo, il *S. Marco* alzavasi talmente sulle onde, da trovarsi in perfetta posizione perpendicolare, sparendo subito negli abissi del mare.

Delle tre barche, due approdarono direttamente a Messina, la terza si rivolse alla sponda opposta ad approdò a Pizzo di Calabria, raccogliendo nel tragitto due naufraghi del vapore francese,

A bordo di quest'ultimo - a quanto dicono i superstiti - si aveva perduta la testa. Il capitano, forse per risparmiare tempo, ordinò che tutto l'equipaggio, composto di 26 persone ed un viaggiatore russo, prendesse posto in una imbarcazione da calare più presto in mare. Ma, forse per il soverchio peso, o per qualche altra disgraziata cagione, ad un tratto una delle due gomene che sostenevano la barca si ruppe, e questa, capovolta, cadde in mare!

Le onde agitate, i vortici spaventevoli prodotti dall'inabissarsi delle due navi, il numero strabocchevole di montoni galleggianti, fecero sì che quasi tutti quei miseri naufraghi perissero.

L'imbarcazione spedita dal *San Marco* riuscì a salvarne cinque.

Una barca peschereccia, passata poco dopo, ne salvò altri tre. Uno, nuotando, fu raccolto dal piroscafo *Bagnara*, ma spirò appena portato a bordo.

Il piroscafo inglese *Grebe* transitando pel Faro, si accorse di altri naufragi aggrappati ad un rottame di nave. I due infelici erano sfiniti e si dovettero portare di peso a bordo, ove furono salvati mercè grandi cure. I rottami dei due piroscafi si cozzavano sulla cresta delle onde con centinaia di pecore annegate, appartenenti al carico dell'*Algérien* mentre - dettaglio curioso - la forte marea trasportò ancora vive un migliaio di pecore assiderate sulla costa calabrese. Le vittime del disastro furono adunque 17, tutte del piroscafo francese, compreso il capitano.

Si è aperta un'inchiesta per assodare a chi spetti la causa di tale avventura.

Sembra che essa sia da imputarsi a manovre sbagliate dal vapore francese.

LA TRIBUNA

SUPPLEMENTO

ABBONAMENTI

Un anno: Lire 3

VIENNA e SUPPLEMENTO DELLA DOMENICA
Anno L. 22 - Part. L. 22 - Tom. L. 2

Il numero cent. 10

illustrato della Domenica

Es. 1.

Edizione del 22 gennaio 1902

Fig. 1



IL DISASTRO NELLO STRETTO DI MESSINA — URTO DEI VAPORI «S. MARCO» E «ALGÉRIEN».

UN'OPERA MERITORIA DELLA NOSTRA MARINA MILITARE

Il 5.50 metri S.I. *Grifone* (I-42) costruito nel 1963 dal cantiere svedese Ohlson per lo Sport Velico della Marina Militare italiana, è l'imbarcazione a bordo della quale l'amm. Agostino Straulino, insieme agli ufficiali Massimo Minervini e Bruno Petronio, ha partecipato all'Olimpiade di Tokio 1964 (4°) ed ha vinto a Napoli nel 1965 il Campionato del Mondo della classe. Una barca gloriosa per la vela italiana che la Marina ha fatto restaurare e conserva gelosamente.



Il Capitano di Vascello Silverio D'Arco dopo aver letto la pubblicazione "A vela con il Comandante Straulino" scritta da Massimo Minervini e curata dal CSTN ci ha inviato le foto (di FOREVEL - Spezia) che volentieri riproduciamo.

Al timone del *Grifone* il Lgt (ris) Onofrio Positano, socio della Sezione Velica M.M. di La Spezia che da diversi anni cura l'imbarcazione e la timona nei raduni d'epoca e di classe fra La Spezia e Viareggio conseguendo ottimi risultati.

Nel 2018 ha vinto il Trofeo Maripermar per barche d'epoca e classiche mantenendo alto l'onore dell'imbarcazione e dei componenti il primo ed illustre equipaggio.

