

Memorie del Mare



RIVISTA di CULTURA MARINARA e STORIA dello YACHTING

Memorie del Mare

Mensile indipendente e gratuito - DIRETTORE PAOLO RASTRELLI

Indirizzo: 80062 Meta di Sorrento (NA) Vico Casa Miccio, 7

www.memoriedelmare.it – memoriedelmare.redazione@gmail.com - cell. 3395660019

ANNO I - N° 4

RIVISTA ON-LINE

DICEMBRE 2025

Hanno collaborato: **Carmine D'Isanto, Antonio Formicola, Giulia Gemelli, Gianni Magnano, Annamaria Mariotti, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Paolo Rastrelli, Giuseppe Romano, Silvestro Sannino, Emilio Somma.**

Foto e grafica di copertina per gentile concessione di 'Blue Passion®. Didascalia: "Nave Scuola 'Palinuro' tre alberi + bompresso della Marina Militare mentre esce dal bacino di La Spezia assistita da palombaro.

SOMMARIO

- | | | | |
|--|---------|---------------------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 2 | • Francobolli in regata | pag. 18 |
| • Presepio Marino | pag. 3 | • Una indovinata trasformazione | pag. 31 |
| • La scuola italiana | pag. 6 | • Il mistero di Scapa Flow | pag. 34 |
| • I primi fari Lenticolari | pag. 9 | • Canottaggio strepitoso | pag. 36 |
| • Uomo in mare | pag. 13 | • AIVE NEWS | pag. 37 |
| • L'intelligenza artificiale (prima parte) | pag. 15 | | |

EDITORIALE

L'indiscutibile successo che la nostra rivista raccoglie tra i lettori ci impegna a cercare di migliorare costantemente: la qualità tematica degli argomenti pubblicati che sono sempre in rapporto con il mare e tutte le sue sfaccettature; la continua ricerca di nuovi collaboratori, studiosi, appassionati, ricercatori ed esperti da ogni parte d'Italia; ...'last but not least' la cura della grafica che per una rivista illustrata è essenziale anche se spesso le foto d'epoca per la loro rarità devono essere prese per come sono.

Il nostro prezioso collaboratore Luigi Prisco che cura la spedizione finale della rivista lancia un appello per cercare di migliorare la qualità delle foto e delle immagini che gli autori inviano per accompagnare i loro testi.

"Richiediamo a chi invia presso la nostra redazione gli articoli che vengono poi pubblicati sulla nostra rivista di utilizzare foto e immagini alla più alta risoluzione possibile e di spedire tale materiale non nel file word all'interno degli articoli stessi ma in file separati. Se ci sono domande riguardo alle modalità di invio scrivete alla nostra email e saremo felici di rispondere ai vostri eventuali dubbi"

Memorie del Mare

**SI AVVISANO I LETTORI CHE SONO SOLITI STAMPARE E RILEGARE LA NOSTRA RIVISTA CHE SUL SITO:
www.memoredelmare.it ALLA VOCE RIVISTA È POSSIBILE SCARICARE UNA COPIA AD ALTA DEFINIZIONE.**

E' NATALE
Da "Natale in casa Cupiello" di Eduardo
Atto I "o presepio nun me piace"

Luca: Qua poi ci faccio il laghetto, col pescatore e dalla montagna faccio scendere la cascata d'acqua. Ma faccio scendere l'acqua vera

Tommasino: Già! L'acqua vera!

Luca: Sì, l'acqua vera. Metto l'enteroclisma dietro, apro la chiavetta e scende l'acqua. Ti piace, eh?

Tommasino: No

Luca: Ma io non mi faccio capace! Ma lo capisci che il presepe è una cosa religiosa?

Tommasino: Una cosa religiosa con l'enteroclisma dietro? Uè, 'o presepio nun me piace.

*

In questa rivista che profuma, a distanza, di mare, anche gli auguri devono profumare di mare. A Natale si è soliti fare il presepe; e lo facciamo anche noi. A modo nostro ma lo facciamo. Solitamente i presepi sono ambientati in panorami contraddistinti da montagnole, un po' di deserto, palme, canneti e sughero.

Il nostro presepe, invece, sarà in sintonia con il nostro mondo, pieno, pertanto, di alghe, molluschi ed acqua di mare.

Questo articoletto senza pretese, più che letto, va visto. Le poche e mal dette parole fanno da ouverture a foto suggestive, corredate dal commento utile ad apprezzare l'opera.

Buona visione e buon Natale ai nostri lettori

*

Presepe subacqueo della grotta dello Smeraldo



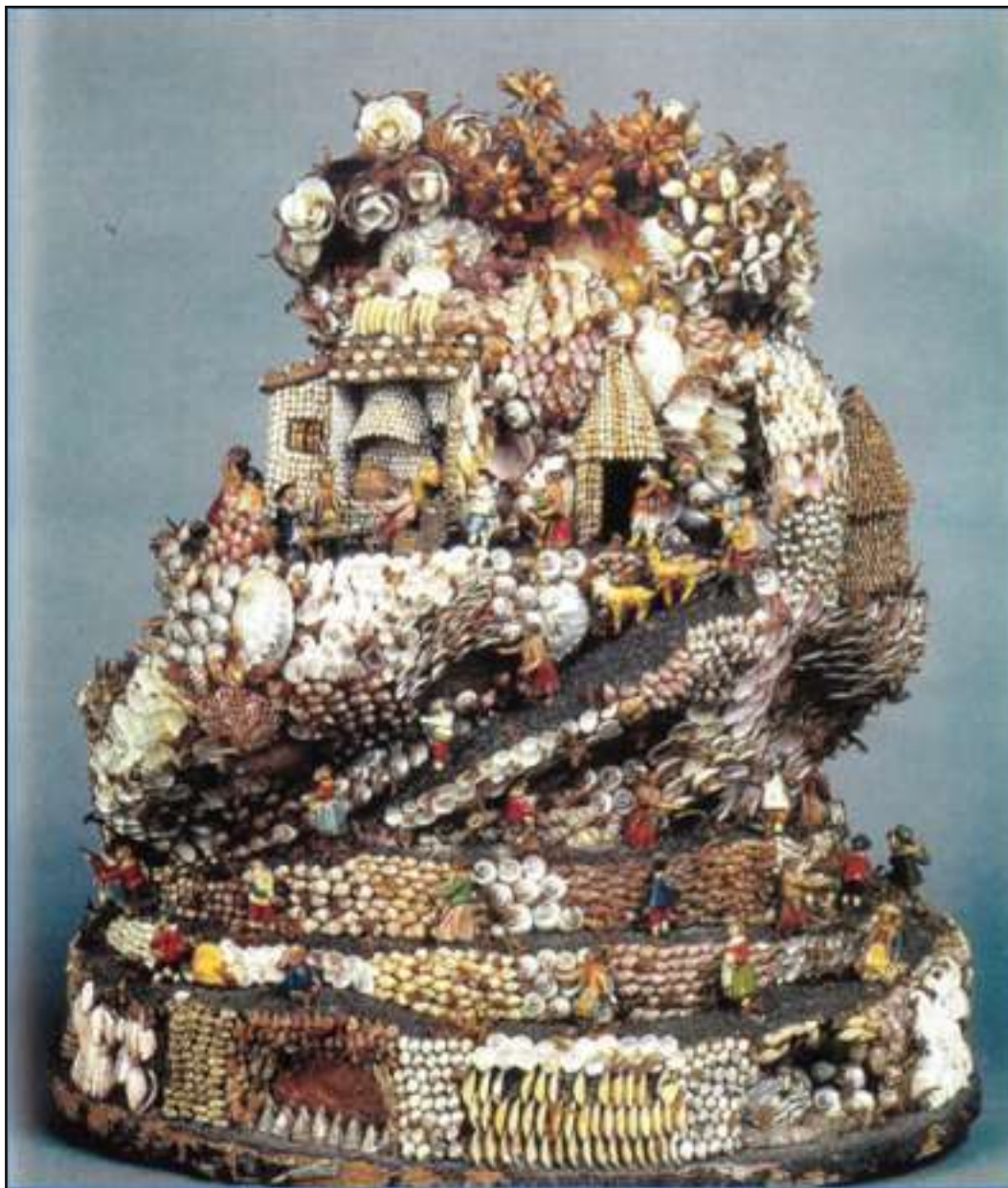
Il primo presepe che voglio segnalare è il famoso presepe subacqueo di Conca dei Marini, paesino sito a qualche km a nord di Amalfi. Tra i vari presepi posti sotto il livello del mare, questo brilla per semplicità e suggestione.

E' posto a quattro metri sotto il livello del mare in una grotta naturale.

Ad una determinata ora del giorno, grazie alla luce che filtra nella roccia, è possibile ammirare l'opera, assolutamente visibile ad occhio nudo, grazie anche alla trasparenza cristallina dell'acqua.

*

Presepe di conchiglie



A pochi passi da Piazza del Gesù a Napoli si può ammirare un autentico capolavoro della arte presepiale napoletana. Protagonista indiscusso dell'opera fu un ottico napoletano, Raffaele Sacco, famoso anche per essere l'autore della canzone *“Te voglio bene assaje e tu nun pienz ‘a me”*.

Il presepe è stato realizzato con solo materiale marino o da ciò che il mare produce.

Conchiglie, cozze, vongole, lumachine e sabbia di mare sono i componenti di quest'opera, frutto di lavoro certosino e pazienza infinita. Ogni angolo nasconde meraviglie: le conchiglie diventano i piatti dentro i quali mangiano gli avventori dell'osteria; le telline diventano i fiori che crescono sulla collina; i gusci delle cozze, sotto la luce, imitano la brace accesa che riscalda i pastori infreddoliti. I sentieri sono fatti di sabbia della spiaggia. Solo i pastori sono in creta. Da vedere.

*

Presepe su barche



Segnalo al lettore il famoso presepe che ogni anno viene allestito a Cesenatico.

In questa ospitale cittadina si prepara, a Natale, l'unico presepe galleggiante che si può vedere in Italia e forse nel mondo.

Nel porto canale sono infatti ormeggiate molte barche, finemente decorate, che hanno a bordo i tipici pastori in dimensioni pressochè reali che rendono unico nel suo genere questo presepe.

*

Presepe in bottiglia



Un po' in tutta Italia vi sono poi rappresentazioni della natività in barche.

Sia in dimensioni reali sia in formato ridotto; talora il presepe è racchiuso in una bottiglia, come quella che il naufrago affida al mare, confidando che qualcuno la raccolga. Verrà certamente un Salvatore in suo aiuto.

TESTI E RICERCA FOTO DI EMILIO SOMMA

SCHOLA MAGISTRA VITAE EST

Per il Prof. Sannino la scuola è andata oltre ogni definizione o pratica attitudine; la scuola è stata per lui la sua intera vita. Docente, Preside e Dirigente Superiore del Ministero della Pubblica Istruzione, autore di numerose ed importanti pubblicazioni e su tutte citiamo la "STORIA DELLA NAVIGAZIONE" opera notevole ed inedita in due volumi. La sua reprimenda sulla scuola attuale è un peso sulla coscienza di quanti hanno distrutto il sistema scolastico, impoverito i docenti e demotivato le nuove generazioni. Una lettura che farà bene a tutti.



LA SCUOLA ITALIANA: UNA CREATURA DERELITTA E POCO CONOSCIUTA di SILVESTRO SANNINO

LA SCUOLA NELLA SOCIETÀ

La scuola italiana, con circa otto milioni di studenti, quasi un milione di docenti e personale ausiliario è la più grande industria del Paese ed interessa l'intera società. L'educazione e l'istruzione dei giovani non è una questione di interesse limitato nel tempo ma condiziona il futuro della comunità civile. La cura della Scuola dovrebbe pertanto costituire un compito primario per tutti ed in primo luogo per i responsabili della politica e della classe dirigente. Invece spesso essa non gode di una dovuta attenzione, adeguata al suo ruolo civile ed alla sua funzione economica e sociale; anzi talvolta la Scuola appare priva di ogni ragionevole supporto materiale e morale sia per negligenza dei responsabili sia per una diffusa e non irrilevante ignoranza dei suoi compiti, sanciti dalla Costituzione e dal Testo Unico del 1994, dei suoi contenuti, della sua gestione e della sua migliore tradizione.



1509/10. "La scuola di Atene" di Raffaello Sanzio

Perfino gli uomini di cultura quasi sempre ostentano verso la scuola un'aria di sufficienza associata a forme di saccenteria spicciola, estemporanea e soggettiva, davvero disarmante. Al riguardo occorre notare che, a differenza di altri Paesi, in Italia non sono mai esistiti giornalisti profondi esperti di scuola che potessero descrivere ed evidenziare anche gli aspetti pedagogici e didattici con una competenza reale, non empirica, adeguata alla natura ed alla consistenza della tematica educativa. In Italia tutti sono esperti di scuola, ma solo perché da giovani sono stati a scuola!

La Scuola guadagna la ribalta della cronaca per eventi occasionali, in genere non positivi, o per aspetti rituali, quali le iscrizioni, le vacanze, gli esami di “*maturità*” e così via. Tuttavia è bene precisare subito che, malgrado qualche disfunzione, il sistema scuola, nell'universo della vita civile, è quello tra i più affidabili nel garantire i valori e gli esiti che la maggior parte della società invoca e si aspetta. Non si tratta qui di una valutazione personale; essa è basata su un gran numero di fatti e di elementi a sostegno, facilmente riscontrabili.

Un aspetto che merita di essere evidenziato è dato dal fatto che la Scuola, per sua natura, presenta una dinamica, nel suo patrimonio culturale e nei suoi valori espressivi, tra le più aperte e le più vivaci nel campo delle attività umane. Eppure per ragioni strane, quasi assurde, essa risulta l'attività più penalizzata perché non vengono riconosciuti, non sono previsti i livelli più alti e di eccellenza nella qualità e nelle prestazioni (malgrado l'art. 36 della Costituzione). E tutto il processo educativo viene lasciato scorrere nell'alveo di una liturgia rigida, grigia e piatta, che vuole e impone una livellazione intellettuale assoluta, un appiattimento deleterio e sciatto degli impegni professionali più nobili e più avanzati dei docenti.

L'ESAME DI “*MATURITÀ*”

Un esame di conclusione del ciclo di studi secondari di secondo grado, impropriamente detto esame di maturità, è previsto dalla Costituzione. Esso fu già introdotto da Gentile nel 1923 ed è rimasto in sostanza lo stesso tranne modifiche operate dai ministri Fiorentino Sullo (1969) e Luigi Berlinguer (1997). Salvo l'aspetto formale costituzionale l'attuale esame di Stato ha pochi motivi di esistenza. L'esame concepito da Gentile aveva la finalità di selezionare la classe dirigente. Esso era basato su un programma analitico molto severo e condotto da una commissione esterna e di grande autorevolezza. In relazione ai voti conseguiti aveva un valore di merito, oltre quello legale.

Le condizioni sociali e pedagogiche attuali sono diverse. Secondo la migliore dottrina scientifica dei controlli non si deve fare una verifica al termine di un processo ma in itinere onde apportare i dovuti correttivi. I contenuti sono di fatto svuotati per cui l'esito dell'esame ha un valore molto ridotto. Molti non ricordano le circostanze e l'anno dell'esame, ormai da tempo fatto in tenuta con maglietta e jeans. Pertanto non si vedono ragioni per tenerlo in vita. Ma il rito prevale sulla logica, sui reali interessi sociali e l'esame resta così, con notevoli danni materiali e morali per i giovani.

Nella recente tornata dell'esame di Stato al liceo Foscarini di Venezia la candidata Linda Conchetto ha rifiutato il colloquio perché riteneva non congrua la valutazione del suo compito di greco. Linda è stata seguita nel rifiuto del colloquio da Virginia e Letizia della stessa classe. L'episodio ha avuto risonanza sui giornali nazionali con uno strascico di polemiche. Le ragazze si sono guadagnate la simpatia generale ed il consenso sociale per il loro coraggio ad opporsi alle ingiustizie. La Linda, che è anche una promessa di atletica nella specialità mezzofondo, dice che non si aspettava una ribalta così luminosa, ed è già destinata a fare gli studi in un'università negli USA.

Le tre giovani hanno superato l'esame grazie al meccanismo dello stesso; gli ispettori inviati dal Ministero della Istruzione hanno ritenuto non censurabile l'operato della commissione d'esame. Tanto rumore per nulla? Rivendicazioni genuine o ricerca, magari inconscia, di facile notorietà? Ciascuno si può formare una propria opinione. Peraltro il fenomeno si è ripetuto negli esami di “*maturità*” del 2025. Ma sulla questione la via da seguire nel rispetto dei ruoli di tutti gli attori in causa era diversa e nessun giornale ha tentato di indicarla. Se nella valutazione della prova di greco vi è stata scarsa congruità, come sembra, la procedura ortodossa avrebbe potuto rendere giustizia alle giovani. Ma la via legale è più lunga, impervia. Ed allora cosa succede se nel futuro la moda si diffonde? Un'altra ragione per mandare in pensione un esame che non ha alcuna ragione per essere tenuto in vita.

A margine dell'episodio non sono mancati commenti di personaggi famosi. Giorgio Parisi, recente premio Nobel per la Fisica, ha ricordato gli incubi del suo esame di maturità fatto nel 1966. Ma allora l'esame era molto severo con tutte le materie ed una commissione esterna con un solo membro interno. I candidati si presentavano tutti in giacca e cravatta e l'esame si svolgeva in due sessioni: luglio e settembre. Ricordo, solo per inciso, che Carmine Cimmino, professore di latino e greco nel liceo classico di Ottaviano e poi preside nelle scuole secondarie, nel 1962 superò l'esame di maturità con la media di 9,2 decimi, e risultò il terzo in Italia; fu ricevuto e premiato dalla Presidenza dei Cavalieri del Lavoro!

Umberto Galiberti filosofo, psicologo, eccetera, propone test per assumere insegnanti esperti in empatia, critica la scuola che oggi istruisce ma non educa, e vuole che il docente legga Dante come Benigni. Nella fattispecie il Galiberti ha perso un'ottima occasione per tacere!

Gli stipendi dei docenti italiani, secondo i periodici rapporti dell'Eurydice, sono tra i peggiori in Europa e nei paesi dell'OCSE, condizione segnalata anche da L'Espresso del 9 ottobre 2023. Invocare prestazioni alla Benigni, sulla cui conoscenza di Dante ho qualche dubbio, a parte le perplessità di ordine didattico, suona come una beffa, anzi come pura blasfemia per la cultura italiana.

Sic rebus stantibus ed in situazioni generali dove ha valore solo il pezzo di carta, a prescindere dal suo contenuto, sarà una utopia sperare che la faccenda possa pervenire ad una soluzione meno balorda, di interesse generale per la collettività!

L'UNIVERSITÀ

Dopo il diploma per molti nasce il problema della scelta dell'università da seguire. E' una questione non semplice e per molti aspetti controversa. Vi sono molte informazioni in merito ma bisogna selezionarle con cautela. La differenza tra le varie università statali italiane è notevole per la qualità dei contenuti e per le prospettive che offrono. Sempre più numerosi sono i soggetti che hanno le possibilità economiche di preferire università straniere (USA, Gran Bretagna, etc.). Ma anche qui ci si trova di fronte a dinamiche non facili, o talvolta troppo facili, a decifrare.

Di recente il figlio di un mio ex alunno, medico cardiologo con tirocini pluriennali fatti in Francia ed in Spagna, è stato assunto da un ospedale di Ginevra con condizioni interessanti. Ergo, l'Italia ha speso cifre non trascurabili (oltre 300.000 euro) per i suoi studi; la Svizzera, senza aver impegnato alcun capitale, quindi a costo zero, si è assicurato un giovane medico con una struttura professionale di elevato livello. Non solo la Svizzera ma anche paesi come gli USA non disdegnano il prodotto professionale finito, e a costo nullo, proveniente da altri lidi.

Il giornale di Confindustria, Il Sole 24 Ore, domenica 7 luglio 2024, titolava in prima pagina "*Giovani, il 35% pronto a espatriare*". I mass media televisivi ignorano tematiche di tale genere. In compenso pettegolezzi (gossip?) o discussioni profonde sulle manovre calcistiche vengono offerte senza tregua, a tutte le ore e in tutte le salse! Per non parlare delle infinite, perenni dispute "*filosofiche*", ideologiche, ben orientate a stabilire il sesso degli angeli!



Antonio Formicola è stato sempre affettuosamente e generosamente vicino alla nostra attività editoriale che da almeno un quarto di secolo curiamo condividendo la stessa passione. Questa volta ha preparato per i nostri lettori una ricostruzione storica sui primi fari lenticolari italiani che serve a fare chiarezza sui discorsi che si fanno sui "primati".



I PRIMI FARI LENTICOLARI DELLA PENISOLA ITALIANA

di ANTONIO FORMICOLA

Il primo segnalamento marittimo nella storia, come ben si conosce, è stato il “faro” che con il suo bagliore, sia di notte sia nella tempesta, sta ad indicare al navigante l’approdo sicuro.

Il primo faro lenticolare costruito secondo il metodo di Fresnel, fu realizzato in Francia, nel mese di luglio del 1823, e venne posto sopra una torre all’imboccatura della Gironda. Riscontrato un consistente incremento dello splendore, unitamente ai bassi costi di gestione negli anni successivi, sulle coste francesi ne furono sistemati numerosi. Gli altri paesi marittimi europei: Inghilterra, Svezia, Paesi Bassi, Spagna, Regno di Sardegna, Regno delle Due Sicilie, ecc, ne seguirono l’esempio.

All’epoca erano previsti quattro ordini di fari: **1° ordine** - un faro lenticolare a lume fisso fornito di una lampada a quattro lucignoli concentrici che consumavano 317 grammi di olio all’ora, con una portata luminosa, in tempo sereno, di 30 miglia; **2° ordine** - un faro lenticolare a lume fisso rischiarato da una lampada a tre lucignoli concentrici che consumavano 226 grammi di olio all’ora, con una portata luminosa, con tempo sereno, di 21 miglia; **3° ordine** - un faro lenticolare a lume fisso fornito di una lampada a due lucignoli concentrici che consumavano circa 100 grammi di olio all’ora, con una portata luminosa, in tempo sereno, di 16 - 18 miglia; **4° ordine** - un apparecchio lenticolare destinato ad illuminare l’entrata nei porti o nelle foci dei fiumi, alimentato da una lampada ordinaria che consumava circa 15 grammi di olio all’ora, con una visibilità da 12 a 14 miglia. Inoltre vi erano anche fari lenticolari girevoli e intermittenti o ad eclisse. (1)

Con l’applicazione del faro lenticolare si ebbe un duplice vantaggio: innanzitutto migliorò enormemente la luminosità del faro, difatti per ottenere lo stesso splendore che si otteneva con il sistema Fresnel, su un faro normale di 1° ordine, sarebbero occorsi ben 108 sistemi a specchio dotati di un singolo lucignolo. In secondo luogo il consumo di olio risultò ridotto del 400%.

Va tenuto presente che in quegli anni la tecnologia era in rapida evoluzione e pertanto si passò dalla sorgente di luce a carbone a quella ad olio vegetale e poi successivamente a gas acetilene. Anche per la parte meccanica si procedette a numerosi rinnovamenti tant’è che alla messa in servizio di ogni nuovo faro vi era una diversità rispetto ai precedenti. Pertanto, spesso accadeva che alcuni stati si



Quello dell’isola del Tino è stato il primo faro, sulle coste italiane, ad avere installato il sistema ottico Fresnell, entrando in funzione il 1° gennaio del 1839.

arrogarono il diritto di dichiarare che il loro fosse il primo faro lenticolare messo in servizio, rispetto ad altri senza, però, specificare le differenze tecnologiche. Anche nella penisola italiana accadde ciò e pertanto ho inteso chiarire definitivamente come sono andate le cose inserendo, qui di seguito, i primi fari lenticolari così

come sono entrati, cronologicamente, in servizio nella penisola Italiana.

Isola del Tino - Nel mar Ligure, all'estremità occidentale del Golfo della Spezia troviamo l'arcipelago spezzino formato dalle tre isole Palmaria, Tino e Tinetto. Durante la prima metà dell'Ottocento l'ancoraggio per i grossi bastimenti era possibile nelle acque di Porto Venere navigando nello stretto passaggio esistente tra l'isola di Palmaria e l'isola del Tino. Passando, invece, al di fuori dell'isola del Tino si andava incontro ad un mare costellato di scogli e quindi pericoloso per la navigazione. Pertanto, a seguito di varie segnalazioni fatte da naviganti il re Carlo Alberto, nel 1838, autorizzò la costruzione di un nuovo faro, con il moderno sistema "lenticolare di Fresnel", da sistemare proprio sull'isola del Tino per agevolare la navigazione in zona. In base al progetto il nuovo segnalamento andava posizionato sulla sommità di una torretta che si ergeva su un preesistente fortino napoleonico a più di 100 metri sul livello del mare. Il programma prevedeva che l'apparato lenticolare fosse stato a fuoco fisso, di terzo ordine e con una portata di 15 miglia. I lavori furono iniziati in quello stesso anno e *"A datare dal 1° gennaio 1839, il fuoco di carbon fossile che esisteva sulla torre della piccola isola del Tino, all'ingresso del golfo della Spezia e alla distanza di 400 metri dalla punta Lib. dell'isola Palmaria, fu rimpiazzato da un fuoco all'apparecchio lenticolare, la cui elevazione al di sopra del mare è di 117 metri e che si vede alla distanza di 5 leghe marine"*. (2) Il nuovo faro andò a coprire il settore che confinava a nord ovest con la Lanterna di Genova e a sud con il faro di Livorno.

Ulteriori lavori di restauro ed adeguamento furono eseguiti tra il 1852 ed il 1853 costruendo anche gli alloggi



per i guardiani e alcuni magazzini. E' opportuno ricordare che, nel 1884, fu il primo faro ad essere alimentato da due generatori a corrente alternata prodotta da magneti permanenti azionati da due macchine a vapore. Oggi il segnalamento è denominato faro di S. Venerio ed è posizionato su un torrino più alto, di colore bianco, costruito a fianco della torre originaria.

Genova - La lanterna di Genova, ubicata sull'estremità del promontorio di S. Benigno, risale ad epoca remota e all'inizio del XII secolo era nota con il nome di "Torre di capo Faro". Nel 1513 venne enormemente danneggiata dai colpi di bombarda esplosi dagli stessi Genovesi che erano insorti contro i dominatori francesi, però solo trent'anni dopo alla Lanterna, iniziarono i lavori per la ricostruzione e man mano la struttura raggiunse l'altezza di 76 metri, compresa la cupola, assumendo l'attuale configurazione. In effetti il segnalamento venne a trovarsi a ben 117,5 metri sul livello del mare considerando che il promontorio in quel punto raggiungeva i 42,5 metri.

Per mettere fine ai numerosi danni subiti dalle scariche elettriche durante i temporali, nel 1778, vi fu stabilito un parafulmine e durante il periodo francese (1797 - 1815) sulla torre vi fu installato anche il telegrafo corrispondendo da ponente con Savona e da levante con il telegrafo di Sori.

Va specificato che per secoli l'illuminazione della lanterna avvenne con lampade di metallo o di vetro a stoppino alimentate ad olio. Nel 1840 a seguito di uno studio eseguito dal professore Plana si pensò di sostituire l'antica lanterna con una nuova dotata delle lenti di Fresnel. Per l'occasione fu realizzata un'ottica rotante, su carro a ruote, del diametro di 4 metri con quattro ordini di cristalli di Fresnel, con una luce di primo ordine

dotata di “...quattro lucignoli concentrici collocata nel fuoco di queste lenti... gli splendori e gli eclissi si succedono di 30” in 30” e sono di una portata di 28 miglia. Il fuoco meno brillante fisso che vedesi tra gli splendori, si distingue da 15 miglia, e gli eclissi non sono totali che al di là di questa distanza”. Il settore rivolto a monte, compreso tra i 110° e i 290° fu oscurato con delle lamiere di rame a forma circolare.

Il nuovo sistema di illuminazione venne acceso ed avviato a metà gennaio del 1841. Per l’evento, alla base della lanterna, fu collocata una lapide in marmo, sormontata dallo stemma civico, con sotto le seguenti parole: “Per cura degli Edili - Stabilito il nuovo lume alla Fresnel - Rifulse il Faro ai 15 gennaio 1841”.

Il progetto di illuminazione a gas fu attuato nel 1853 ed altri lavori di manutenzione e miglioramento furono praticati nel 1859. La lanterna di Genova è attualmente il secondo faro più antico al mondo ancora in funzione.

Napoli - Nisida - Fu l’illustre fisico Macedonio Melloni a convincere il Sovrano ad adottare, per il potenziamento luminoso dei fari costieri del Regno, le lenti del Fresnel. Innanzitutto si ritenne opportuno fare una prima sperimentazione e la scelta cadde sull’isoletta di Nisida, dove erano già in corso dei lavori per l’ampliamento del porto. Cosicché nel 1840, all’estremità del molo di ponente iniziarono i lavori per sperimentare e sistemare un faro di quarto ordine con il nuovo sistema fornito dalla ditta di Enrico Lapaute di Parigi. Costruita una torre alta 18,5 metri sul livello del mare, fu posto il “Faro di 4° ordine a brevi eclissi di 30 in 30 secondi”. Attivo dal 3 luglio del 1841, questo faro diede ottimi risultati e fu considerato un “apparato sperimentale” in quanto, su di esso, si provò un nuovo modello di lampada detto “a moderatore”; di conseguenza si prevede di utilizzarlo anche sul grande Faro del porto di Napoli e di migliorare tutto il sistema dei fari posti sulle coste del Regno. Per il segnalamento principale del porto di Napoli la “Commissione dei Fari” decise di adottarsi un sistema lenticolare con un faro di terzo ordine a brevi eclissi. Sempre dalla ditta Lapaute fu acquistato l’opportuno corredo di cupolino e lanterna compreso un avvisatore di basso flusso di olio ai due lucignoli che costituivano la sorgente luminosa. Prima di installare il nuovo faro la torre fu totalmente ristrutturata e sopraelevata per rendere visibile il faro a 20 miglia. Sulla sommità della torre, dal fisico Melloni, vi fu applicato anche un parafulmine. Come si è detto il faro era ad eclissi, cosa che si otteneva mediante un telaio che ruotava, intorno alla sorgente di luce, mosso da una macchina ad orologeria. Il sistema rendeva invisibile il faro per due minuti tra un lampo e l’altro. Il nuovo faro lenticolare andò in funzione



la sera del 1° aprile 1843. Nel 1835, in base al progetto per l’ampliamento del porto, del 9 gennaio 1928, l’antico faro venne demolito per far spazio alla costruzione della nuova Stazione Marittima passeggeri. (3)

Livorno - Il fanale fu costruito, in epoca medioevale, dalla Repubblica di Pisa, su uno scoglio ubicato in prossimità del piccolo caseggiato di Livorno, in sostituzione di quello posizionato sulle secche della Meloria, che era andato distrutto, nel 1284, ad opera Genovesi durante uno scontro navale. La nuova torre (detta appunto dei Pisani) fu costruita, tra il 1303 ed il 1305, su progetto originale di Giovanni Pisano (attribuito). Nel 1839 nella città di Livorno sia i piloti sia i pescatori e finanche il Console di Marina fecero dichiarazioni sulla necessità di stabilire nuovi fari e fanali per ottenere un maggiore margine di sicurezza nelle acque antistanti il



porto dove secche e bassifondi rendevano meno facile la navigazione. Cosicché il Municipio di Livorno, con deliberazione consiliare dell'11 dicembre 1840 inviò una proposta alla Camera di Commercio per la costruzione di nuovi segnalamenti ma, in pratica, tutto rimase allo stato di studio. Successivamente, l'intervento dello "Ispettore dei Fari e Fanali Toscani" (certo Parenti) sbloccò la situazione, cosicché il Granduca di Toscana, Leopoldo II, decise di far erigere due fari, con il nuovo sistema di lenti alla

Fresnel. In occasione del Terzo Congresso degli Scienziati Italiani, che si tenne a Firenze tra il 15 ed il 30 settembre del 1841, "il sig. Enrico Lapaute di Parigi, costruttore di fari lenticolari", diede luogo a delle dimostrazioni pratiche e fu allora che "si ebbe l'occasione di mirare il bellissimo effetto delle lenti a gradinate".

(4)

Il progetto prevedeva l'istallazione del nuovo segnalamento alloggiandolo sulla sommità del vecchio faro, la cui struttura era costituita da due torri cilindriche, in pietra dura, sovrapposte e merlate per un'altezza totale di 52 metri, ed una larghezza, alla base, di 11,50. Il torrino superiore, alto circa 9 metri con struttura in ferro, ospitava la vecchia lanterna funzionante, in origine, per mezzo di fuochi, poi a lampade semplici e con specchi a riverbero. La visibilità del segnalamento raggiungeva una distanza di circa 20 miglia.

Il nuovo faro, fornito dalla ditta Lapaute di Parigi, aveva un'illuminazione ad eclissi ed entrò in funzione il 16 dicembre 1841, risultando visibile ad una distanza di 30 miglia. Successivamente la sorgente luminosa fu ottenuta con gas acetilene ad incandescenza. Questo segnalamento, ancora oggi in funzione, rimane uno dei fari più antichi d'Italia.

NOTE

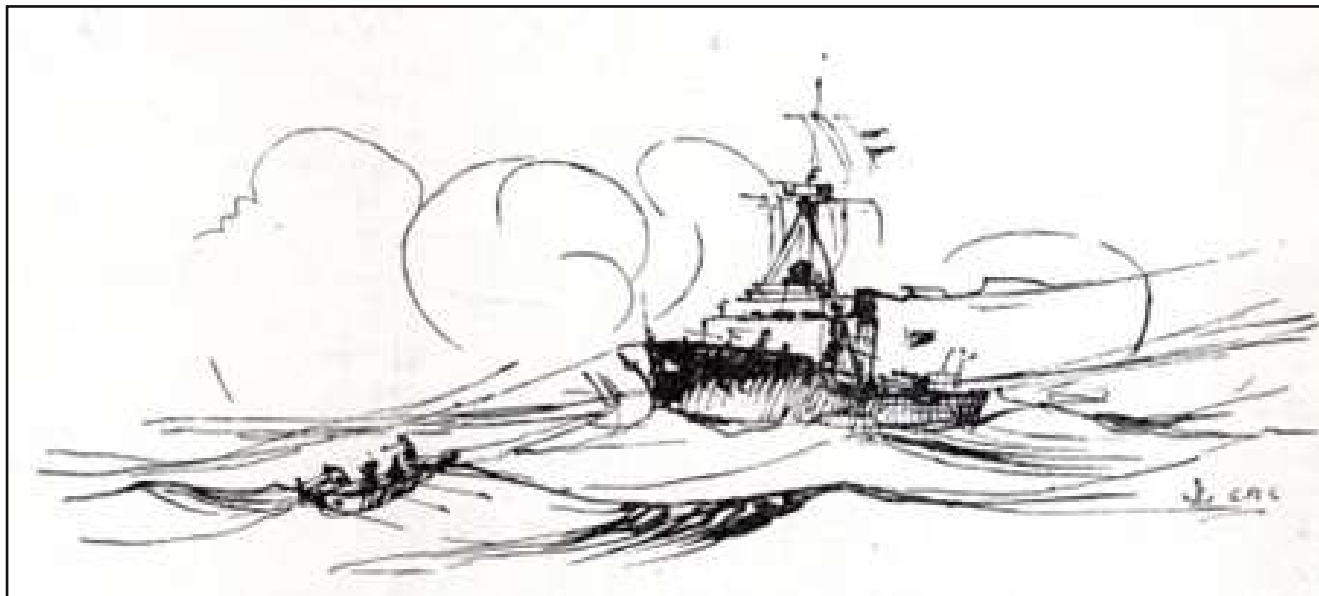
- 1) Cfr.: G. A. Majocchi, Annali di Fisica, Chimica e Matematiche, Milano 1891, pag.219.
- 2) Cfr.: L. Lamberti, Portolano del Mare Mediterraneo, del Mar Nero e del Mare di Azof, vol. I, Livorno,1859, pag. 195.
- 3) Cfr.: G. A. Majocchi, Annali di Fisica, Chimica e Matematiche, Milano 1891, pag. 218.

TUTTO È POSSIBILE

Una vecchia rivista di 70 anni fa ci racconta un notizia che ha dell'inverosimile, eppure è successa: un uomo cade in mare aperto, nell'Oceano Pacifico, e dopo 30 ore viene trovato e salvato. Morale: "mai mollare, io ci credo" (da Vela e Motore" 1952)

UOMO IN MARE

Nel numero di settembre 1951 delle riviste americane "Yachting" e "Rudder" si dà un ampio resoconto della eccezionale avventura occorsa a Ted Sierks, caduto in mare in pieno oceano a 880 miglia dalle Hawaii e recuperato dopo trenta ore. Questo dramma, risoltosi a lieto fine grazie al pronto intervento della marina da guerra americana è senza dubbio l'avvenimento più straordinario di tutte le regate transatlantiche. Per fortuna incidenti del genere sono molto rari; conviene tuttavia analizzarli e trarne salutari ammaestramenti.



Le cose, dunque, andarono così.

Ventisette concorrenti presero parte nel luglio 1951 alla regata biennale Los Angeles-Honolulu, 2225 miglia attraverso l'Oceano Pacifico. Fra essi vi era l'*Apache*, un buon cutter da corsa di 22 metri. Verso le 7,30 del mattino uno dell'equipaggio, Ted Sierks, si appresta ad effettuare una riparazione per cui deve impiegare entrambe le mani; si appoggia con tutto il peso del corpo contro la battagliola in cavo di acciaio, che corre lungo la murata; il cavo cede e Sierks cade in mare. Immediatamente un compagno gli getta un salvagente munito di lampada elettrica automatica e Sierks, dopo aver invano tentato di aggrapparsi alla corda del lock, raggiunge il salvagente e vi si tiene saldamente.

L'*Apache* al momento del dramma naviga in poppa con un vento di 20 miglia (forza 5) e mare agitato al giardinetto; ha tutte le vele a riva e fa quasi dieci nodi. Impiega venti minuti per ammainare tutta la velatura, spiombare ed avviare il motore e ritornare sulla sua rotta; sono passati 26 minuti, secondo l'orologio di Sierks che è a tenuta d'acqua, quando ripassa a 200 metri dal naufrago senza tuttavia scorgerlo.

L'*Apache* continua le ricerche e segnala per radio la richiesta di soccorso; ma dà un punto stimato che risulterà poi errato e che un altro concorrente, l'*Evening Star* rettifica successivamente. Questo punto si rivelerà in seguito esatto. Un apparecchio del servizio di salvataggio aeronavale partito da Pearl Harbour 900 miglia lontano, arriva in serata sul punto indicato; trova l'*Apache* e lancia una boa luminosa in prossimità, ma non riesce ad individuare il naufrago. Un trasporto americano in rotta verso Pearl Harbour è fortunatamente nelle vicinanze ed ha intercettato i messaggi; distacca subito cinque motovedette della sua scorta, che si portano sul luogo prima di notte e iniziano una sistematica perlustrazione.

Sierks può vedere la luce della boa, i proiettori delle vedette e riprende a sperare. Ma l'aereo passa a due miglia da lui, le vedette sfilano a 200 metri senza avvistarlo nel buio, perchè la lampada elettrica del salvagente si è spenta poco prima: a causa di una perdita nella guarnizione la batteria si era esaurita. Tuttavia la vicinanza delle

motovedette sostiene il morale del naufrago, che si tiene saldo al salvagente, non senza difendersi dai pescecani e da miriadi di meduse. Finalmente il giorno seguente, alle 12,40, Sierks viene scorto e salvato dalla vedetta **Munro**, quando le ricerche stavano per essere abbandonate, in acqua da trenta ore.

Ed ecco ora le osservazioni e gli insegnamenti che il Bollettino dello Yacht Club di Francia trae da questa avventura nel darne un diffuso resoconto.

1) Sierks non sarebbe caduto in mare se il cavo della battagliola fosse stato tenuto con cura; i fili di acciaio arrugginiscono spesso nelle impiombature ed è avvenuto così che un arridatoio ha ceduto sotto lo sforzo e se per prudenza, dovendo lavorare a due mani, si fosse agganciato all'albero mediante la cintura di sicurezza.

2) Sierks avrebbe potuto essere salvato quasi subito dall'**Apache** se il cutter fosse tornato più presto sul luogo, nonostante le infelicissime condizioni in cui si trovava (questo conferma la necessità di sapere sempre quale manovra fare per il caso di un uomo in mare e di allenarvisi; dimostra inoltre l'opportunità di tenere sempre il motore in ordine di marcia); se il salvagente che fu gettato prontamente (ed era la prima cosa da fare) fosse stato munito anche di un dispositivo fumogeno per richiamare l'attenzione di giorno.

3) Sierks probabilmente non sarebbe stato salvato se la posizione data (errata in latitudine di circa 80 miglia) non fosse stata subito rettificata. Visto che non gli riusciva di ritrovare il naufrago, l'Apache diede l'allarme via radio e in ciò fece bene senza dubbio; pure i cercatori avrebbero perlustrato invano, tratti in inganno dalla segnalazione imprecisa.

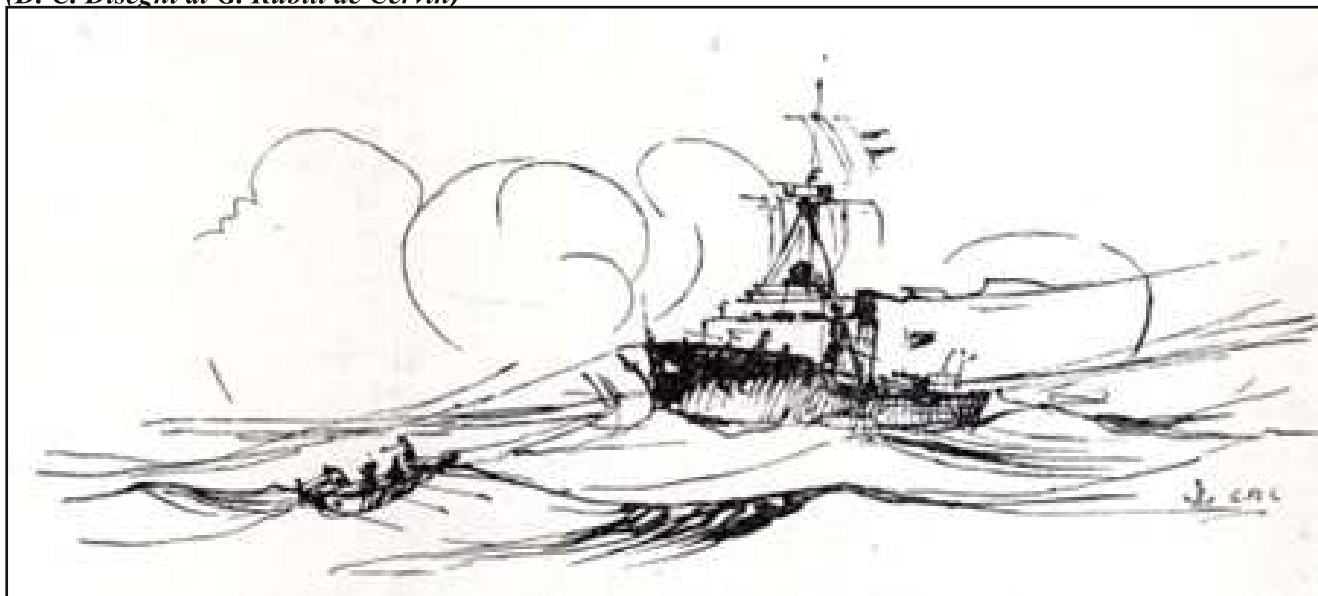
4) Sierks avrebbe potuto essere salvato prima, nella notte del primo giorno se un colorante diffuso in mare avesse potuto attirare l'attenzione dell'aereo; si può fare in modo che un tale colorante si spanda automaticamente dallo stesso salvagente; se l'illuminazione avesse funzionato regolarmente, richiamando l'attenzione dell'aereo e delle vedette. Occorre quindi verificare periodicamente il funzionamento dell'apparecchio di illuminazione prescritto dal regolamento per le regate d'alto mare.

Per concludere, bisogna fare tanto di cappello alla prontezza del servizio di assistenza aeronavale e alla marina da guerra degli U.S.A. Certo si avrà di rado la ventura di trovarsi in vicinanza di navi da guerra pronte ad intervenire come lo furono le cinque motovedette, ma conviene assicurarsi una possibilità del genere nel destinare uno o più battelli di scorta per una regata d'alto mare. Malgrado la dispersione dei concorrenti, inevitabile in simili casi, potranno essi intervenire utilmente al salvataggio di un uomo in mare se lo yacht interessato o qualcuno dei suoi vicini potrà loro segnalare il punto da raggiungere; a meno che per fortunata combinazione la scorta non si trovi immediatamente vicina.

Si nota in questa straordinaria avventura un'alternarsi di cose giuste e di cose errate, di buona e di mala sorte, il bene che rimedia al male e finalmente prevale.

Conviene concludere col rendere omaggio alla formidabile energia di Sierks; una energia veramente all'altezza di quelle fortunate vicende che nel suo racconto egli si compiace di chiamare *“un succedersi di miracoli, con la protezione del buon Dio, per tirarmi in qua”*.

(D. C. Disegni di G. Rubiti de Cervin)



Con piacere diamo il bentornato all'amico ingegnere Giuseppe Romano, appassionato studioso e storico del quale già in passato abbiamo avuto l'opportunità di apprezzare gli scritti interessanti ed esclusivi. Per il suo ritorno ha scelto un argomento particolarmente attuale e certamente non alla portata di tutti. Chi volesse, anche per una volta soltanto, familiarizzare con l'intelligenza Artificiale,



L'INTELLIGENZA ARTIFICIALE

di GIUSEPPE ROMANO

(Parte prima)

Penso che molte persone abbiano una conoscenza superficiale su cosa sia la cosiddetta I.A. che oramai sta permeando molte delle nostre attività. Con l'articolo che segue, ho voluto provare a descrivere cosa sia in concreto l'Intelligenza Artificiale, I.A., come sia nata, su cosa si basi e su come si potrà ulteriormente sviluppare. Ho ritenuto quindi opportuno mettere insieme alcune considerazioni che, a mio parere, possano aiutare a comprendere meglio questa nuova tecnologia o meglio insieme di tecnologie.

L'intelligenza artificiale fonda la sua nascita su tre pilastri tecnologici fondamentali:

1. Velocità di calcolo. I moderni computer hanno raggiunto capacità di elaborazione incredibili, tant'è che l'unità di misura della velocità di calcolo viene espressa in numero di “*petaflop*” al secondo, (1 petaflo, ossia 1 milione di miliardi di operazioni elementari svolte in 1 secondo; 1 peta = 10 elevato a 15, ossia appunto 1 milione di miliardi). Questa enorme potenza di calcolo permette di eseguire complessi algoritmi di calcolo o di “*machine learning*” (apprendimento automatico) in tempi brevissimi, accelerando lo sviluppo e la diffusione dell'I.A.

2. Memoria a basso costo e archiviazione di enormi quantità di dati. Il costo delle memorie digitali (e quindi dell'immagazzinamento dei dati) è drasticamente diminuito, consentendo di immagazzinare e quindi rendere disponibili enormi quantità di dati. La capacità di memorizzazione attualmente si misura in “*exabyte*” (1 exabyte significa 1 miliardo di miliardi di byte, ossia 10 elevato alla 18 informazioni elementari, byte) equivalenti a miliardi di pagine stampate, foto e quant'altro. Questo ha reso possibile la raccolta e quindi la possibilità di creare ed analizzare enormi banche dati, che contengono praticamente quasi tutto il sapere generato dall'uomo, dall'inizio della civiltà ad oggi, inoltre in continuo aggiornamento. Tutto ciò è fondamentale per l'addestramento dei modelli di I.A., che imparano identificando strutture e correlazioni tra i dati accumulati nel tempo (machine learning).

3. Reti di telecomunicazione in fibra ottica e accesso istantaneo ai dati. Le infrastrutture di comunicazione in fibra ottica hanno abbattuto le barriere della latenza, ossia dei tempi di accesso e di risposta dei software alle e dalle banche dati, permettendo accesso rapido e condiviso agli enormi database globali. Questo aspetto è cruciale per applicazioni di I.A., che necessitano di aggiornamenti in tempo reale e di ricerche tra le miriadi di

informazioni disponibili, a loro volta suddivise tra banche dati geograficamente separate ma virtualmente unite tra di loro mediante le reti di telecomunicazione.

Grazie a questi tre fattori, l'intelligenza artificiale, entrando in molteplici settori della società e rivoluzionando il modo in cui viviamo e lavoriamo,



sta conoscendo una crescita esponenziale. Con l'I.A. possiamo avere risposte a quasi tutte le domande che ci poniamo e, utilizzando internet, abbiamo tutto ciò sulla nostra scrivania, a casa o in ufficio, o dovunque nel mondo con il nostro smartphone. È incredibile pensare quanto lontano sia arrivata questa tecnologia e quante opportunità possa ancora offrire. In questo contesto la così detta “*I.A. generativa*” non si limita alla mera ricerca di informazioni in risposta alle nostre domande ma genera essa stessa nuove informazioni, partendo dalle conoscenze disponibili. Tutto questo sta trasformando diversi settori con applicazioni sorprendenti. Ecco alcuni esempi concreti:

1 Creazione di testi e contenuti

- o Scrittura automatizzata di articoli e report
- o Generazione di email personalizzate
- o Assistenti virtuali capaci di dialogare in modo naturale (chatbot)

2 Immagini e design

- o Creazione di illustrazioni e opere d'arte digitali
- o Modifica automatica di immagini e foto
- o Generazione di loghi e concept visivi per il branding



3 Musica e audio

- o Composizione di brani musicali originali
- o Creazione di effetti sonori e colonne sonore dinamiche
- o Sintesi vocale avanzata per podcast e doppiaggio

4 Codice e programmazione

- o Assistenza nella scrittura e ottimizzazione dei codici
- o Generazione automatica di script e programmi
- o Debugging e suggerimenti per sviluppatori

5 Industria e commercio

- o Creazione di descrizioni prodotto per e-commerce

- o Generazione di pubblicità su misura per target specifici
- o Automazione della customer service con chatbot intelligenti
- o Applicazioni personalizzate per le diverse esigenze di ciascuna azienda

6 Diagnosi medica

- o La I.A. aiuta l'uomo nel riconoscimento delle patologie e nella formulazione delle diagnosi

Quindi l'“*intelligenza artificiale generativa*” si inserisce perfettamente nel contesto delineato, sfruttando i tre fattori chiave già delineati all'inizio di questo articolo, per creare contenuti nuovi e originali. Ecco come:

1. Potenza di calcolo per la generazione di contenuti. Grazie ai processori ad alte prestazioni e ai sistemi di calcolo avanzati, l'I.A. generativa può analizzare enormi quantità di dati e creare testi, immagini, video, musica e persino nuovi software. Modelli avanzati, come le reti neurali profonde, utilizzano questa capacità per simulare la creatività umana. E in un prossimo futuro lo sviluppo di “*computer quantistici*” moltiplicheranno ancora di diversi ordini di grandezza la velocità di risoluzione di problemi complessi, problemi oggi non risolvibile con i “*lenti*” computer attuali.

2. Enormi quantità di dati per il training. L'I.A. generativa viene addestrata su vaste banche dati che contengono testi, immagini e altri tipi di informazioni opportunamente organizzate e memorizzate. I software di I.A. imparano a riconoscere schemi e strutture delle informazioni memorizzate e sono in grado di creare contenuti coerenti, contestuali e sempre più raffinati. La disponibilità di memorie a basso costo permette di archiviare questi dati e ottimizzare i modelli nel tempo.

3. Connessioni ad alta velocità per un accesso istantaneo alle informazioni. Grazie alle reti di telecomunicazione in fibra ottica, l'I.A. generativa può accedere rapidamente a dati aggiornati, migliorando la qualità e la rilevanza dei contenuti che produce. Questo è essenziale per applicazioni come la generazione automatica di notizie, l'assistenza virtuale e i modelli conversazionali in tempo reale. L'intelligenza artificiale generativa sta già rivoluzionando il mondo creativo e produttivo, offrendo strumenti innovativi per scrittori, designer, sviluppatori e molti altri professionisti.

Per ottenere tutto questo, la creazione di software altamente specializzati per argomenti specifici è fondamentale perché l'intelligenza artificiale possa fornire risultati precisi, affidabili e ottimizzati. Ecco perché:

1. Ottimizzazione delle prestazioni. Algoritmi generici possono gestire un ampio spettro di richieste, ma non sempre raggiungono livelli di approfondimento sufficienti per domini complessi. Un software specializzato viene progettato per sfruttare modelli avanzati e tecniche su misura, Taylor made, garantendo risultati migliori.

2. Qualità e accuratezza dei dati. Settori come la medicina, la finanza e la ricerca scientifica richiedono un'elaborazione accurata di dati altamente specifici. Un'intelligenza artificiale addestrata su dataset generici potrebbe non cogliere dettagli cruciali, mentre un sistema specializzato può essere affinato per garantire maggiore precisione e contestualizzazione.

3. Adattabilità alle esigenze del settore. Diverse aree disciplinari hanno linguaggi, convenzioni e metodologie proprie. Ad esempio, un'I.A. per il settore legale deve comprendere terminologia giuridica, mentre un sistema per l'analisi del mercato finanziario deve elaborare tendenze e dati economici. Creare software specializzati consente di integrare le conoscenze di ogni ambito.

4. Miglioramento dell'efficienza operativa. L'utilizzo di modelli specializzati riduce il carico computazionale, permettendo di ottenere risultati più velocemente e con minori risorse. Questo è cruciale per applicazioni in tempo reale come la diagnosi medica assistita, la previsione economica o la sicurezza informatica.

5. Gestione delle complessità. Alcuni settori presentano problematiche specifiche che richiedono un approccio mirato. Un'I.A. generica potrebbe fornire risposte superficiali, mentre un sistema specializzato con software specifico riesce a gestire complessità, ambiguità e sfumature più profonde. Quindi è la specializzazione dei software a consentire all'intelligenza artificiale di operare in maniera realmente efficace, in accordo con le necessità di chi la utilizza. In conclusione l'I.A. si appoggia su computer superpotenti, enormi banche dati, reti di telecomunicazioni e software altamente specializzati. Ed è l'architettura di queste tecnologie, in definitiva, la nuova “*rivoluzione industriale*” che sta cambiando il mondo.

N.D.R.: questo articolo è stato scritto in circa 20 minuti con l'aiuto della I.A. disponibile attraverso il browser EDGE.

FRANCOBOLLI IN REGATA

"In un mondo in cui contenuti e immagini proliferano a dismisura il collezionista assume un ruolo di grande responsabilità, andando a definire con le proprie scelte ciò che in futuro sarà rappresentativo dell'attuale contemporaneità". Con il seguente articolo scopriamo che il nostro collaboratore Gianni Magnano, storico della vela, è un collezionista di francobolli a soggetto velico, e non poteva assolutamente essere diversamente.



PICCOLA STORIA DELLA VELA ATTRAVERSO I FRANCOBOLLI di GIANNI MAGNANO

I Francobolli non sono mai stati amici della vela, ma in pochi casi hanno segnato passaggi importanti della nostra attività.

Non mi risulta che questa tematica, la vela, sia mai stata oggetto di collezioni "ad hoc" ma comunque è stata importante la testimonianza che hanno dato con serie e valori al nostro sport.

Questa è una rassegna purtroppo incompleta e limitata negli anni di quei momenti che hanno sottolineato momenti della storia della vela.

Ad esempio i **Giochi Olimpici di Amsterdam 1928** - questa è stata la prima occasione che conosco nella quale un francobollo ha celebrato la vela.

I Giochi della IX edizione di Amsterdam, nei Paesi Bassi, sono stati particolarmente importanti perché il nostro sport per la prima volta è entrato nel mondo dei francobolli, le specialità olimpiche nella vela furono rappresentate da tre tipi di barche molto differenti tra loro.

Il Comitato Olimpico scelse tre classi per rappresentare la Vela nei giochi: il piccolo Dinghy 12' deriva monoposto di poco più di tre metri che fu incluso per la prima e unica volta tra le specialità Olimpiche, i sei e gli otto metri stazza Internazionale ormai diffusi ovunque nel mondo.

Nella classe Otto Metri S.I. vinse la francese Virgine Heriot, infatti in questa edizione parteciparono per la prima volta anche veliste di sesso femminile.

Virgine Heriot e il suo equipaggio vinse la medaglia d'Oro con i Paesi Bassi al secondo posto e la Svezia al



1928 - Serie della IX Olimpiade di Amsterdam - il valore da 5 fiorini Azzurro commemora la presenza della vela ai giochi



terzo, l'Italia fece quarta a pari merito con la Norvegia. La compagine italiana era guidata da Francesco Giovanelli (il quale in seguito incontrò Madame Heriot in molte altre regate un Europa con gli Otto Metri S.I.)

L'Italia venne rappresentata nella classe del Dinghy 12' dal grande velista triestino Tito Nordio che si classificò al quinto posto, a pari merito con l'equipaggio finlandese.

Nel 1936 ci fu la grande impresa alle **Olimpiadi di Berlino** con le regate degli Otto Metri S.I. e l'affermazione dello yacht "**Italia**" costruito da Attilio Costaguta.

Oltre agli Otto Metri in questa edizione dei Giochi ci furono anche la deriva Yole Olimpica, gli Star e i Sei Metri S.I.

I nostri connazionali che rappresentarono l'Italia furono: Bruno Bianchi, Domenico Mordini, Enrico Poggi, Giovanni Reggio, Luigi De Manicor e Luigi Poggi negli Otto Metri – Federico De Luca e Riccardo De Sangro Fondi nella classe Star – Giovanni Stampa, Giuliano Oberti, Giuseppe Volpi, Massimo Oberti, Renato Cosentino e Giuseppe Fago nella classe Sei Metri S.I.

La regata fu accompagnata dalla emissione di buste commemorative dell'evento, i francobolli emessi per l'occasione non rappresentavano la vela.

Il timoniere triestino Tito Nordio



Buste e annulli speciali emesse dalle poste tedesche per commemorare le gare veliche che si svolsero a Kiel sul Mare del Nord

Nel 1935 le poste canadesi hanno emesso un francobollo relativo alla America's Cup del 1934 che si era appena svolta tra lo yacht statunitense **“Rainbow”** e l'inglese **“Endeavour”**

L'America's Cup è uno dei trofei più antichi del mondo velico, messo in palio nel 1851 dall'Inghilterra e subito conquistato dalla goletta statunitense **“America”**, il trofeo è stato rimesso in palio dal New York Yacht Club e riconquistato sino agli anni Ottanta quando gli americani vennero sconfitti per la prima volta dall'Australia.

Quella di **“Rainbow”** fu la penultima sfida corsa con i J Class, yacht bellissimi lunghi oltre quaranta metri che furono abbandonati a fine anni Trenta per il costo improporzionale della sua realizzazione.

Si dovrà attendere sino al 1955 per trovare un altro francobollo dedicato alla vela, quando le poste brasiliane



emisero un valore per un Campionato Mondiale degli Snipe, disputato Porto Alegre, la classe Snipe, una classe di derive molto diffusa in Europa e negli Stati Uniti. Il Campionato Mondiale degli Snipe, fu vinto dagli italiani Mario Capio in coppia con Lorenzo Podestà. Capio era uno dei grandi campioni che abbiamo in Italia, vinse all'epoca anche Campionati Italiani della classe Nazionale “U” e, anni dopo un Campionato Mondiale FD in Inghilterra, finì la sua carriera come allenatore della squadra nazionale italiana, incarico che conservò sino al 1975.

1935 lo yacht reale “Britannia” rappresentato nel valore da 13 centesimi delle Poste Canadesi - lo yacht “Britannia” fu affondato nel Solent nel 1937 su ordine del Re Carlo V

Francobollo emesso dalle Poste Brasiliane per commemorare i Campionati Mondiali degli Snipe

Un evento velico ricordato dalle Poste d'oltre Oceano fu nel 1956 quando le Poste dell'isola caraibica delle Bermuda celebrarono con una emissione di francobolli sovrastampati il cinquantenario della Regata delle Bermuda, che si svolgeva tra Newport negli Stati Uniti e l'isola caraibica con un percorso di 635 miglia.



Serie di francobolli del 1956 delle Isole Bermuda, per il cinquantenario della regata delle Bermuda



La regata si svolge dal 1906 ed è un appuntamento irrinunciabile per i velisti di tutto il mondo.

Come la nostra regata della Giraglia, la “Bermuda Ocean Race” è una gara aperta a tutti i velisti sia dilettanti che professionisti che si sfidano da ormai più di cento anni sulle coste dell'Oceano Atlantico in una avvincente regata.

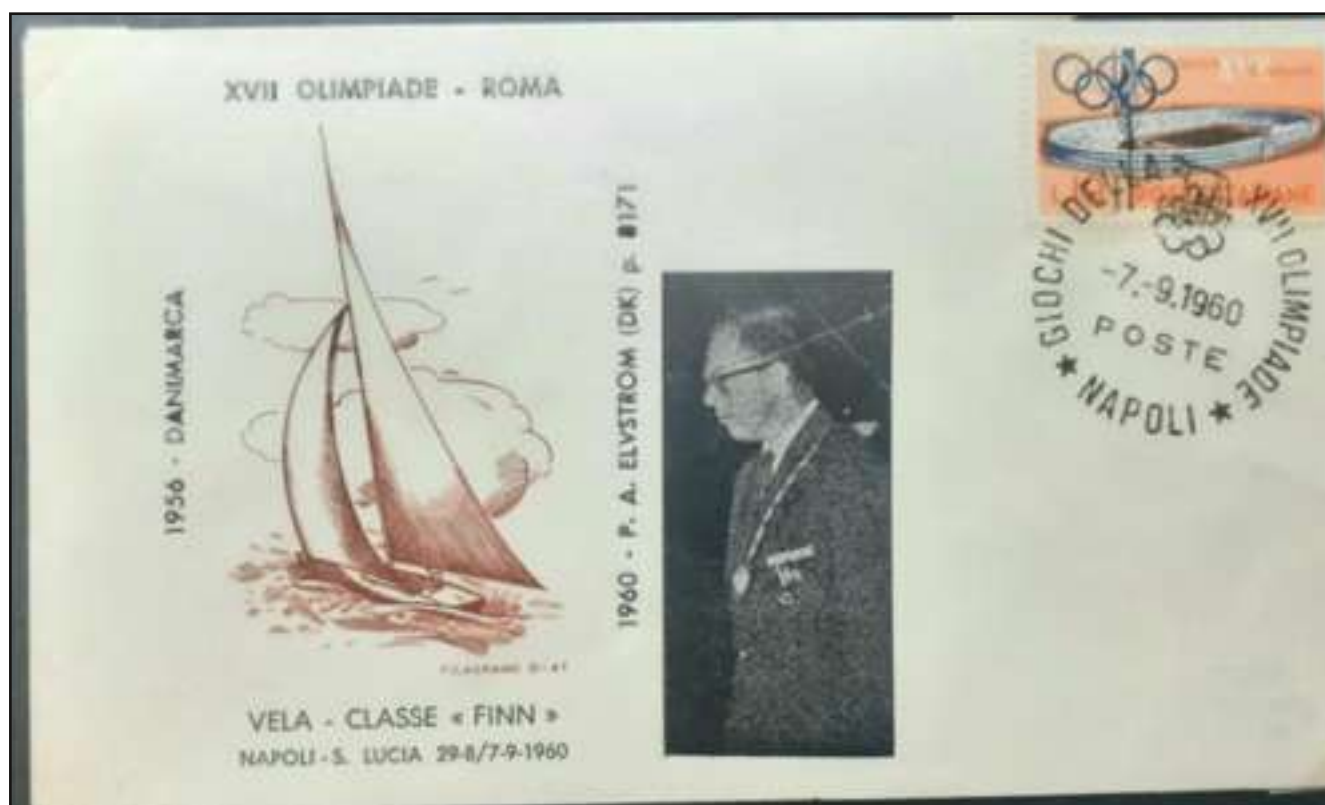
Tutti i grandi della vela mondiale vi hanno preso parte almeno una volta. Anche i fratelli Olin e Rod Stephens, famosi progettisti, vi presero parte negli anni Trenta del secolo scorso.



Partenza della Bermuda Race nei pressi di Newport negli Stati Uniti

Dopo cinque anni ci furono le Olimpiadi a Roma del 1960 nel quale non vennero emessi francobolli riguardanti la vela, ma solo vari biglietti speciali che hanno riguardato le regate svolte a Napoli con i vincitori delle varie classi presenti ai Giochi.

I francobolli emessi rappresentavano gli stadi olimpici coinvolti e alcune statue mitologiche.



XVII OLIMPIADE - ROMA

1956 - STATI UNITI p. 5876



FILADELPHIA D-47

1960 - RUSSIA p. 7619



VELA - CLASSE « STELLE »

NAPOLI - S. LUCIA 29-8/7-9-1960



XVII OLIMPIADE - ROMA

CLASSE FLYING DUTCHMANN



FILADELPHIA D-47

1960 - NORVEGIA p. 6774



VELA - SHARPIE m. 12

NAPOLI - S. LUCIA 29-8/7-9-1960



FRANCE
FILADELPHIA
M 11 440



I Biglietti postali con i vincitori delle cinque classi presenti ai Giochi – nel francobollo utilizzato per l'affrancatura è rappresentato lo stadio Olimpico di Roma – nel francobollo utilizzato nei biglietti è raffigurato lo stadio olimpico di Roma

Negli anni Sessanta furono diversi gli stati in Europa e oltre che emisero francobolli con soggetto la vela. Celebre ed importante per noi fu la serie emessa nel 1964 dalle poste dell'Emirato di Ajman per celebrare le Olimpiadi di Tokio in Giappone. Qui ricordiamo l'Emirato arabo che scelse, a rappresentare la vela nella serie, una foto di Bruno Pangrazi fatta alle Olimpiadi di Berlino del 1936 del Otto Metri S.I. *"Italia"*.

Quella fu la prima ed unica occasione per uno yacht italiano famoso, di essere rappresentata in un francobollo e in un foglietto dedicato agli Sport Olimpici.



Nel 1964 la serie dell'Emirato di Ajman con un francobollo dedicato all'Otto Metri "Italia"

Nel 1965 a Napoli ed a Alassio si svolsero i Campionati Mondiali di vela per le classi FD , 5,50 S.I. e Lightning. Le Poste Italiane celebrarono l'avvenimento con l'emissione di tre francobolli dedicati alle tre manifestazioni e di alcune buste commemorative.



Francobolli e buste commemorative dei campionati di Napoli ed Alassio

Nel 1965 ci fu anche il Campionato Nazionale Polacco di vela e le poste della Polonia celebrarono l'evento con una lunga serie di francobolli molto colorata.

Va detto che fu la prima serie di francobolli dedicata interamente al nostro sport emessa dalle poste di uno stato dell'Est Europa.



Serie dedicata alla vela dalle Poste Polacche nel 1965

1972, Olimpiadi di Monaco di Baviera: furono le gare più celebrate con francobolli e annulli postali. Furono emesse ben due serie una preolimpica e una olimpica raffiguranti le discipline tra le quali fu rappresentata anche la vela.

La squadra italiana era guidata da Mario Capiò in veste di capo delegazione e allenatore della squadra olimpica, che era composta da Flavio Scala, Mauro Testa, per la classe Star, Carlo Croce, Luciano Zinali per la classe Flying Dutchman, Gianpiero Dotti, Francesco Sibello per la deriva poliscafo *Tempest*, Mauro Pelashier per il singolo *Finn*, Giuseppe Milone, Roberto Mottola e Antonio Oliviero per il *Soling*.





1972 Olimpiadi di Monaco di Baviera - Francobolli e alcuni interi postali con francobolli preolimpici dedicati alla vela

La settimana di Kiel

Nel Giugno del 1882 il Kaiser Guglielmo organizzò una regata velica nel suo Yacht club alla quale parteciparono venti yacht, visto il successo della manifestazione si decise di ripetere l'evento con cadenza annuale, nel 1894 venne attribuito dalla stampa il nome di "settimana di Kiel".

Nel 1895 ci fu l'inaugurazione del Canale di Kiel, con questo evento venne svolta una parata di velieri con panfili reali provenienti da tutto il mondo.

Nel 1907 per i venticinque anni del Canale parteciparono alla regata oltre seimila barche, da allora la regata venne ripetuta con cadenza annuale ad eccezione del tempo di guerra, e ancora oggi è la più grande manifestazione velica al mondo.

Moltissimi sono i francobolli e i biglietti postali che l'hanno celebrata negli anni, qui ne ho rappresentati alcuni tra i più significativi emessi tra il 1969 e 1981.



Biglietto commemorativo della Settimana di Kiel del 1969 affrancato con la serie preolimpica celebrativa del 1972 quando ci furono le Olimpiadi di Berlino e le regate di vela furono organizzate a Kiel



Foglio commemorativo dei cento anni della regata di Kiel emesso nel maggio del 1982

L. Clemens
Hauptstr. 27
6661 Althornbach



SSS GORCH FOCK



LEO CLEMENS
AMSELWEG 62
6100 DARMSTADT

GERMAN NAVY
SAIL TRAINING SHIP

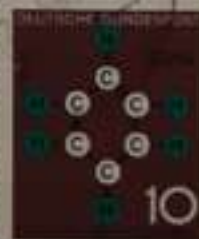


SEGESCHULSCHIFF
DER BUNDESMARINE

GORCH FOCK

GORCH FOCK

KIELER WOCHE 1985



Herrn Werner Lasser
Postlagernd
6642 Mettlach/Saar



Herrn
Wilfried Koch
Postfach 40 10 11
D-8000 MÜNCHEN 40

KIELER WOCHE
22.-30. Juni 1985



SSS GORCH FOCK



W.-R. Kieker
Postfach 90 89
D-2300 Kiel 17

Alcune cartoline commemorative della settimana di Kiel raffiguranti la nave Gorch Fock nave scuola della Marina tedesca, che da sempre, secondo una tradizione secolare, apre la settimana di regate

Tutti i francobolli e i biglietti postali sono della collezione di Gianni Magnano

UNA INDOVINATA TRASFORMAZIONE

Siamo nel 1939 quando la "Rivista Nautica" (fondata nel 1882 a Torino) pubblica sul numero di gennaio una interessante notizia riguardante l'originale trasformazione navale di una barca da lavoro in elegante motoveliero da diporto che ci dà lo spunto, oltre l'evento in se, di ricordare un po' di personaggi che vi sono coinvolti.

IL MOTOVELIERO DA DIPORTO "SAN GUIDO" DEL DR. GUIDO PLATANIA

di GUIDO FIORENTINO

Benché le trasformazioni di barche da commercio in navi da diporto urtino in molte difficoltà e spesso non diano le soddisfazioni che se ne attendono, pure è interessante esaminare il felice risultato conseguito dal giovane ed appassionato sportivo napoletano dott. Guido Platania che con la sua intelligente e sagace operosità è riuscito a trasformare una di quelle robuste e caratteristiche barche della costa amalfitana, adibite abitualmente al carico di agrumi, in un elegante ed agile imbarcazione da crociera. Originariamente il **San Guido**, uscito da un modesto cantiere situato alla Marina di Majuri, era attrezzato a vele latine; cioè con un unico albero portante una lunga pennola ed unica vela maestra oltre il fiocco a prua. Tale attrezzatura è stata dal Platania sostituita da una elegante e snella alberatura a goletta marconi. Lo scafo e le linee essenzialmente marinare e somigliante alle agili feluche sorrentine era in origine semi pontato; cioè aveva a prua un breve cassero e degli stretti corridoi lungo il bordo. Esso è stato ora interamente pontato e munito di una lunga tuga che ha permesso di ricavarvi nell'interno alloggi comodi ed ariosi.

Oltre ad avervi caricato della zavorra mobile, lo scafo è stato munito di una pesante controchiglia ottenendo così di ridurre al minimo lo scarroccio. Mentre sotto vela il **San Guido** ha dimostrato di essere divenuto un eccellente boliniero, sotto l'azione del motore, - un ottimo "Parson" ad olio pesante di 40 HP - ha potuto raggiungere una velocità di circa otto miglia orarie. Ecco le caratteristiche del **San Guido** trasformato:

Lunghezza	metri	13,80
Larghezza	»	5,90
Pescaggio	»	1.30



Motoveliero "San Guido"

Armatura: due alberi Marconi a fiocco. Motore ausiliario: della casa Parson di 40 HP. ad olio pesante. Completo gruppo elettrico per l'illuminazione di bordo.

Sistemazione interna: 1 cabina a due letti ampia e luminosa decorata con grazioso motivo di flora subacquea, con annessa camera di toilette completa di doccia, lavandino e gabinetto. Vi è inoltre un comodo quadrato di metri 2,40 per 2,00 con due ampi divani che all'occasione possono diventare - a similitudine dei vagoni letto - quattro cuccette. Tale ambiente è adibito a stanza da pranzo con tavole ed armadi per il servizio da tavola. Inoltre, ancora più a poppavia, vi è una cabina singola per ospiti anch'essa con doccia, lavandino e gabinetto. Per ultimo vi è una comoda cucina bene attrezzata ed una spaziosa ghiacciaia. Il locale del motore è completamente a parte e vi si accede con scaletta propria separata. Il posto dell'equipaggio è a prua, anch'esso completamente isolato, e contiene due cuccette.

Vadano da queste colonne le nostre più vive congratulazioni al giovane argonauta, del resto non nuovo a queste cronache per essere stato già armatore dell'otto metri S.I. **Oriana** e della stella **Oriana II**, per la sua dinamica attività di costruttore ed un "*in bocca al lupo*" per venti propizi nelle sue future crociere.



UNA GRANDE BARCA PER UNA GRANDE FAMIGLIA



Michele Platania

Parliamo della famiglia Platania e non solo, con il mare di Posillipo sotto casa che lambisce porte, finestre e terrazze.

Iniziamo da uno specialissimo nonno Michele, che da giovane canottiere vince due titoli di campione d'Italia yole a 4 junior: a Como nel 1896 e a Pallanza nel 1897. Poi cresce e dal 1919 al 1930 è Presidente del suo circolo rosso-blu "Canottieri Italia", il più antico di Napoli. Professionalmente è un mega ingegnere ed un Archi-Star antelitteram che esegue a Napoli nei primi anni del XX sec. imponenti lavori di restauro che vanno da Palazzo Zevallos (1920) a varie Ville patronali in stile Liberty; dalle Terme di Agnano (1925) alla Villa De Nicola a Torre del Greco (1928) che poi diverrà il primo Presidente della Repubblica Italiana; dalla ricostruzione del Foyer del San Carlo (1937) all'Hotel Vesuvio (1948). Universalmente gli viene riconosciuto il suo valore, il suo stile e la sua classe.

Armatore del “**San Guido**” è Guido Platania, figlio di Michele, che prima del motoveliero è stato appassionato di vela possedendo due barche autentiche purosangue dello sport del vento: l’8 m S.I. **Oriana** e la Star **Oriana II**. Famiglia altolocata della borghesia napoletana, frequentano ed ospitano a bordo del motoveliero personaggi importanti.



Ospiti a bordo: primo da destra al timone dell’8 m “Oriana” Re Alfonso XIII di Spagna nella regata Crociera Napoli-Procida



S.E. Enrico De Nicola a bordo del “San Guido” in una delle sue frequenti veleggiare nell’amato Golfo di Napoli

Quando Oriana, la figlia di Guido e Nelly Platania prende marito, come se non bastasse la passione già dominante in famiglia, arriva lo sposo Mario Rivelli, brillante ingegnere e timoniere di spicco della vela agonistica partenopea, che si porta in barca la sposa, la contagia e i trofei in casa aumentano. Sembra la storia di una bella fiaba di un tempo andato. Peccato che dei quattro nipoti che la cicogna ha portato alla coppia, nessuno ha fatto vela... ma sono andati bene lo stesso



Napoli, agosto 1950. Questa foto è passata alla storia: Oriana Platania al timone e Mario Rivelli a manovra a bordo della Star “MAHARABA” hanno vinto la tradizionale competizione “Coppa Principessa Sirignano” riservata alle donne timoniere

EROI DEL MARE

“L'eroe è sempre stato un ponte tra i popoli e gli dei, tra la terra e il paradiso, tra i vivi e i morti, tra i padri e i figli. Il drammaturgo Bertold Brecht ha detto: Beato un popolo che non ha bisogno di eroi. E quando gli eroi sono vietati, i popoli li adottano clandestinamente, ricorrono agli anti eroi o addirittura li prendono a noleggio dagli altri popoli o da altri pianeti. Come quello della fantasia, della fiction, della letteratura” (Marcello Veneziani)

IL MISTERO DI SCAPA FLOW

Tra i marinai di tutto il mondo, ma specialmente tra i sommergibilisti che hanno partecipato all'ultimo conflitto mondiale, il nome di Günther Prien gode di una rinomanza tutta particolare.

Il suo ricordo, al di là dell'episodio storico cui è collegato, è da tempo circondato da un alone di leggenda.

E' da ricordare infatti come l'azione da lui condotta nella notte sul 14 ottobre 1939 - nei primissimi mesi di guerra - al comando del sommergibile “U 47”, oltre a costituire un raro modello di ardimento e di perizia, al limite delle umane possibilità, avesse subito assunto anche l'aspetto di clamoroso e vindice riscatto per la ingloriosa fine incontrata, proprio in quello stesso sorgitore di Scapa Flow, dalle superstiti unità della “Flotta di Alto mare” al termine della grande guerra del '15-'18.

Chi era Günther Prien? *(foto)*

A questa domanda risponde Alexandre Korganoff, un francese di origine russa, scrittore ed uomo di mare, specialista di guerra sottomarina con il suo libro “Il mistero di Scapa Flow - L'incredibile impresa dello “U 47” recentemente (1972) edito da MURSIA per la collana “La guerra sui mari”.

Dice l'Autore che Prien non aveva mai conosciuto la vita facile. Fin dall'adolescenza aveva dovuto affrontare gravi sacrifici per mantenersi agli studi, tenuto conto che sua madre, rimasta vedova, doveva provvedere con il proprio lavoro anche ad altri due figli.

Per evadere dalla realtà che lo circondava, il giovane Prien aveva sempre sognato viaggi in terre lontane: il suo eroe preferito era Vasco de Gama, l'intrepido scopritore di continenti.

Günther aveva iniziato il suo apprendistato sul mare imbarcandosi come mozzo su un tre alberi. Nel 1932, a 24 anni, era riuscito però a conseguire la patente di capitano di lungo corso: un traguardo per lui quasi insperato!

Ma già nell'anno successivo, abbandonata la Marina mercantile - piuttosto in crisi in quel periodo - aveva optato per quella militare, specialità sommergibili.

Lo scoppio della guerra lo trova al suo primo comando sull' “U 47”. A 31 anni egli è divenuto “un uomo duro verso gli altri come verso se stesso”.



* * *



Già durante la prima guerra mondiale l'alto Comando tedesco dell'arma sottomarina aveva progettato e messo in atto operazioni intese a forzare la grande base di Scapa Flow, (piano) nelle Orcadi, una delle sedi abituali della flotta inglese. Ma ogni tentativo era fallito mentre alcuni sommergibili erano andati perduti.

Ora, nel 1939, l'ammiraglio Donitz era nuovamente alle prese con lo stesso difficile obiettivo. Occorreva un uomo eccezionale per una impresa eccezionale; e la scelta era caduta su Günther Prien. Lo stesso Dönitz aveva lasciato a

Prien la facoltà di decidere, ma questi naturalmente non si era tirato indietro.

Così l'“**U 47**” con quaranta uomini a bordo aveva lasciato Kiel la sera dell'8 ottobre, dopo aver imbarcato una dotazione di siluri elettrici dell'ultimo modello.

Nella notte sul 14 ottobre, Prien, dopo essere penetrato con difficoltà nella rada, navigando in affioramento attraverso brevi varchi fra relitti e catene, posti a sbarramento del Kirk Sound, silurava, in due attacchi successivi, due grandi unità.

La **Royal Oak**, corazzata di 35.000 tonnellate, colava rapidamente a picco trascinando con sé 833 uomini, su 1200 imbarcati. La seconda unità colpita, ritenuta da Prien un incrociatore da battaglia della classe **Repulse**, dette origine al mistero di cui al titolo del libro del Korganoff.

Infatti mentre gli inglesi ammisero subito la perdita della **Royal Oak**, negarono decisamente che la seconda unità colpita fosse la **Repulse**.

Si trattò, forse, della vecchia corazzata **Iron Duke**, nave ammiraglia di Jellicoe alla battaglia dello Jutland, oppure del vecchio trasporto per idrovolanti **Pegasus**.

In effetti la **Repulse** andò perduta ad opera dei giapponesi solo nel dicembre 1941, al largo della Malesia.

Il Korganoff dopo aver narrato in sei capitoli di brillante, avvincente prosa, il succedersi dei drammatici avvenimenti, ha raccolto in dodici appendici una vasta documentazione attinta alle fonti ufficiali e corredata di numerosi diari e testimonianze dei molti personaggi interessati alla vicenda.

Solo il valoroso comandante Prien non ha potuto dare altro contributo, oltre al rapporto ufficiale sulla missione, essendo scomparso in mare in altra azione di guerra, poco tempo dopo.

Anche se un pizzico di mistero, su alcuni aspetti secondari dell'operazione, continua a permanere, non vi sono dubbi di sorta per quanto concerne lo straordinario successo complessivo della arditissima impresa.

(A. D.)

Alexandre Korganoff: il mistero di Scapa Flow - L'incredibile impresa del U 47, Editore MURSIA, Milano 1972. Pagg. 218, L. 3.200.



14 ottobre 1939. La Corazzata tedesca “Royal Oak” affondata nella baia di Scapa Flow nelle Orcadi (Nord Atlantico) dal sommergibile “U 47” al comando di Günther Prien

CANOTTAGGIO

Con la pubblicazione di questo eclatante risultato la nostra rivista intendere dare ulteriore onore e risalto alla medaglia d'oro dell'amica Annamaria Zucchetti, un autentico fenomeno dello sport del canottaggio irridato, che dopo aver iniziato a vogare a 51 anni vince un mondiale a 65.

SESSANTACINQUE ANNI, UN SINGOLO, MILLE METRI E UNA MEDAGLIA D'ORO **CUS MILANO MASTER SEVILLA INTERNATIONAL ROWING MASTERS** **REGATTA SIVIGLIA 4 NOVEMBRE 2025**



Alla Sevilla International Rowing Masters Regatta, Annamaria Zucchetti ha tagliato il traguardo davanti a tutte nella categoria 1x Femminile G, portando a casa non solo una vittoria, ma una storia che merita di essere raccontata.

“In Italia, all’ultimo campionato, ero l’unica della mia categoria a gareggiare in singolo. Ce ne sono altre della mia età che gareggiavano in barche multiple, in singolo ero l’unica” racconta con naturalezza. E invece, a Siviglia, tra più di 700 partecipanti da tutta Europa, ha trovato avversarie agguerrite: l’atleta di casa di categoria F, l’avversaria diretta di categoria G, Idoia Breton Luis di San Sebastián, infine una irlandese categoria H, pronte a darsi battaglia sul campo di regata internazionale sul Guadalquivir con una partenza ancorata che *“ha il suo valore”*. Dopo i primi 500 metri, Annamaria raggiunge la spagnola e chiude davanti, con la calma di chi sa dosare forza ed esperienza.

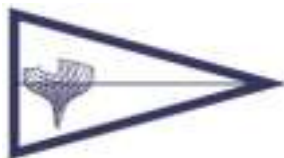
Ha iniziato a remare a 51 anni, senza alcun passato da atleta. È salita in barca per curiosità e oggi rappresenta un esempio di determinazione silenziosa. *“Ho conosciuto l’allenatore Mario De Luca, che ha il pregio di dare valore ai Master con la stessa attenzione riservata agli agonisti, curando tecnica e postura. Con lui ho trovato equilibrio e motivazione”*.

Dalla prima barca con l’Associazione Nazionale Marinai d’Italia al gruppo del CUS Milano, Annamaria ha sempre trovato nel remo una scuola di vita, più che uno sport. Oggi si allena con il *“gruppo Mario”*, dove la dedizione è reciproca, fatta di disciplina e armonia: *“A lui va il mio ringraziamento per aver creato un ambiente in cui si cresce, qualunque sia l’età o il livello”*.

E così l’insegnante di spagnolo del CUS è tornata da Siviglia con un oro al collo e una certezza: non è mai troppo tardi per iniziare a remare, né per vincere davvero.

Ufficio Stampa CUS Milano Canottaggio

(4 Novembre 2025)



ASSOCIAZIONE ITALIANA VELE D'EPOCA

a cura di Giulia Gemelli

EVENTO AUTUNNALE AIVE 21-22 NOVEMBRE 2025

Il 21 e 22 novembre 2025 si è svolto a Roma, presso il Circolo Ufficiali della Marina Militare “Caio Duilio”, l'appuntamento autunnale dell'Associazione Italiana Vele d'Epoca (A.I.V.E.).

L'evento ha riunito Soci, Armatori, Giornalisti, Rappresentanti dei Circoli Organizzatori delle regate AIVE e numerose Autorità della Marina Militare.

A introdurre la serata del 21 novembre sono stati il Presidente AIVE Gigi Rolandi e il Segretario Generale Francesca Lodigiani.



Tra le autorità presenti hanno portato il loro saluto:

- Ammiraglio di Squadra Aurelio De Carolis, Comandante in Capo della Squadra Navale, in rappresentanza del Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, Ammiraglio di Squadra Giuseppe Berutti Bergotto
- Ammiraglio di Squadra (r) Donato Marzano, Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana
- Fabrizio Gagliardi, Presidente UVAI
- Francesco Foppiano, Vicepresidente del CIM

Presentazione del Calendario Regate AIVE 2026

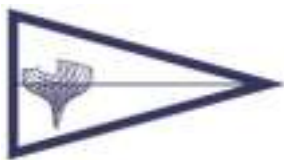
Nel corso della serata è stato presentato il Calendario delle Regate AIVE 2026, con la partecipazione dei Circoli organizzatori.

TIRRENO – Calendario AIVE 2026

- 9–10 maggio – Trofeo Ammiraglio Francese
- 15–17 maggio – Trofeo Valdetaro
- 21–23 maggio – Grandi Regate Internazionali Sanremo
- 11–14 giugno – Capraia Sailing Rally
- 24–28 giugno – Argentario Sailing Week
- 2–5 luglio – Grandi Vele a Gaeta
- 1–5 settembre – Vele d'Epoca di Imperia
- 10–12 settembre – Regata delle Isole
- 9–11 ottobre – Vele d'Epoca in Passeggiata Morin
- 14–18 ottobre – Raduno Vele Storiche di Viareggio

ADRIATICO – Calendario AIVE 2026

- 30–31 maggio – Trofeo Portopiccolo Classic
- 19–21 giugno – Raduno Città di Venezia – Trofeo Artù Chiggiato
- 27–28 giugno – Trofeo Principato di Monaco – Venezia
- 25–27 settembre – International Hannibal Classic – Memorial Sergio Sorrentino
- 3–4 ottobre – Trofeo Città di Trieste
- 10 ottobre – Barcolana Classic



Premiazione dei Campionati AIVE dell'Adriatico e del Tirreno 2025

Le COPPE AIVE dell'Adriatico e del Tirreno sono assegnate in base a una classifica che tiene conto di tutte le regate patrocinate dall'AIVE, separatamente nei due bacini. I punti si accumulano in ogni singola prova disputata e vince l'imbarcazione che totalizza il punteggio più elevato. Le coppe premiano quindi sia la partecipazione sia il piazzamento.

COPPA AIVE DELL'ADRIATICO – EPOCA

1° Ciao Pais – Massimo Fonda, ***2° Sorella*** – Marina Militare, ***3° Serenity*** – Roberto Dal Tio

COPPA AIVE DELL'ADRIATICO – CLASSICI

1° Nembo II – Nicolò De Manzini, ***2° Strale*** – Antonio Bandini, ***3° Aglaja*** – Davide Lentini

COPPA AIVE DEL TIRRENO – CLASSIC IOR

1° Ojalà II – Susan Holland, ***2° Matrero*** – Rafael Pereira d'Aragon, ***3° Resolut Salmon*** – Andrea Zaoli

COPPA AIVE DEL TIRRENO – CLASSICI

1° Crivizza – Ariella Cattai, ***2° Penelope*** – Marina Militare, ***3° Pilgrim*** – Emmanuele Dalla Vecchia

COPPA AIVE DEL TIRRENO – EPOCA

1° Barbara – Roberto Olivieri, ***2° Vistona*** – Gian Battista Borea d'Olmo, ***3° Falcon*** – Patrick de Barros

Premi speciali



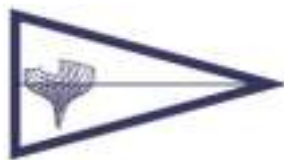
The Olin Stephens II Centennial Cup, offerta dalla Sparkman & Stephens Association: premia lo yacht progettato da Olin Stephens che meglio si è distinto nelle regate patrocinate dall'AIVE e il vincitore di quest'anno è stata ***Penelope*** della Marina Militare.

Trofeo Charles Holland: quest'anno assegnato a ***Matrero*** di Rafael Pereira d'Aragon, viene offerto dalla famiglia Holland all'imbarcazione Classic IOR meglio classificata nella Coppa AIVE del Tirreno e non appartenente alla famiglia Holland.

Il Premio AIVE Giancarlo Lodigiani quest'anno è stato attribuito alla ***Marina Militare Italiana*** con la seguente motivazione:

«Il premio AIVE Giancarlo Lodigiani, istituito nel 2024, viene conferito annualmente a persona o ente che si siano particolarmente distinti per una riconosciuta attività continuata nel tempo volta alla valorizzazione delle Barche a Vela d'Epoca e Classiche.

*La Marina Militare, è un ente che sicuramente nel tempo ha valorizzato, e continua oggi a valorizzare, le Barche a Vela d'Epoca e Classiche, contribuendo tra l'altro a salvarne molte e arricchendo con la loro partecipazione le regate dei nostri circuiti in Adriatico, in Tirreno, e rappresentandoci anche all'estero. Inoltre, senza contare la vicinanza del ***Vespucci*** e del ***Palinuro***, due unità dal fascino indiscusso che fanno parte della Flotta AIVE e che entrambe sono, o stanno per essere, dotate del guidone dell'Associazione.*



*Le barche della Marina dotate di certificato di stazza CIM nel 2025 sono 13 e la maggior parte ha corso in regate dei nostri circuiti e/o all'estero. Parliamo di **Artica II** 1956, **Calypso** 1969, **Capricia** 1963, **Carolyn** 1948, **Chaplin** 1974, **Corsaro II** 1960, **Gemini** 1983, **Grifone** 1963, **Penelope** 1965, **Sagittario** 1972, **Sorella** 1858, **Stella Polare** 1965, **Tarantella** 1969. Una consistenza che rende la Marina Militare il maggior armatore italiano di barche d'epoca e classiche che l'AIVE auspica siano il più possibile presenti alle proprie manifestazioni.*

Sul piano personale ricordo poi che mio fratello Giancarlo ha fatto il servizio militare come allievo ufficiale in Marina, un'appartenenza della quale andava fiero.



Con questa motivazione il Premio AIVE Giancarlo Lodigiani quest'anno è assegnato alla Marina Militare Italiana e lo consegna la figlia di Giancarlo, Irene, oggi armatrice del Voscià, tra l'altro una barca con un link importante con la Marina perché è stata di Gigi Durand de La Penne.»

Consegna del guidone AIVE a Nave Vespucci

Nel corso della serata è stato consegnato il guidone dell'Associazione Italiana Vele d'Epoca alla Nave Scuola **Amerigo Vespucci**. Il Presidente AIVE Gigi Rolandi e il Vicepresidente Ammiraglio Giuseppe Cannatà hanno



invitato sul palco il Comandante della nave, Capitano di Vascello Nicasio Falica, che ha ricevuto il guidone a nome dell'equipaggio.

Il Comandante ha espresso il proprio apprezzamento per il riconoscimento, sottolineando come il guidone AIVE accompagnerà la nave durante la campagna d'istruzione 2026 degli allievi ufficiali, compresa la traversata atlantica prevista nell'ambito delle celebrazioni per il 250° Anniversario dell'Indipendenza degli Stati Uniti.



Sappho, grande goletta americana, 36 metri al galleggiamento, 380 tonnellate di stazza progettato e costruito dall'americano Stucley, attraversò l'Atlantico nel 1868 e nel 1870 per regatare nelle acque di Cowes con il suo armatore W.P. Douglas.