



Notiziario CSTN

SETTEMBRE 2021
N° 109



Notiziario CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

www.cstn.it

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 X - N° 109

NOTIZIARIO ON-LINE

settembre 2021

SOMMARIO

- | | | | |
|---|---------|---|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Storia di fari | pag. 24 |
| • I porti del Regno di Napoli: Brindisi | pag. 2 | • I successi di Straulino | pag. 27 |
| • La vela in Italia (parte V) | pag. 7 | • I grandi velai italiani | pag. 30 |
| • Carcano e il canottaggio | pag. 15 | • Tokyo Olimpiade 2020 | pag. 36 |
| • Letteratura e mare | pag. 22 | • Considerazioni/Confucio e il mare | pag. 37 |

EDITORIALE

Settembre: speriamo tutti nella ripresa. Ripresa in una normalità innanzitutto lontani dalla pandemia che ha stravolto la nostra vita. Siamo tra quelli che la possiamo raccontare avendola scansata. "Aiutati che Dio ti aiuta" e siamo stati in parte fortunati e in parte sufficientemente prudenti. Assolutamente non è finita e le misure di sicurezza devono continuare. Al "Centro" dopo la visita del nostro Presidente Nazionale abbiamo ripreso il lavoro anche se i contatti con l'esterno: visite sul nostro sito (www.cstn.it) non si sono mai fermate (1300 nel solo mese di luglio) e così le richieste di notizie, informazioni, ricerche, . . . che arrivano sulle nostre e-mail (info@cstn.it e redazione@cstn.it). A tempo di record siamo riusciti, grazie alla collaborazione della nostra Presidenza Nazionale (dal Presidente Amm. Marzano al Direttore Generale Amm. Gabriele Botrugno e relativo staff) ad accreditare il CSTN per l'assegnazione del contributo acquisto libri messo a disposizione dal Ministero dei Beni Culturali. Ma le novità in pentola sono tante. A presto.

Foto e grafica di copertina di Bleu Passion: *Regata remiera delle Repubbliche marinare.*

Hanno collaborato: *Sandro Alessi, Giancarlo Basile, Franco Belloni, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Gianni Magnano, Annamaria Mariotti, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Mario Rastrelli, Paolo Rastrelli.*



IL CSTN, SIN DAL 2012, È RICONOSCIUTO DALLA FEDERAZIONE ITALIANA VELA QUALE
ISTITUZIONE CULTURALE D'INTERESSE FEDERALE

IL NOTIZIARIO È SU



COME @Tradizioninautiche

Instagram

RITAGLI DI STORIA

“Con la trattazione del porto di Brindisi passiamo a descrivere, nelle linee essenziali, l’evoluzione strutturale dei principali porti e approdi del mare Adriatico”. Questa è la comunicazione con la quale l’amico Antonio Formicola ci prospetta il proseguimento della sua interessante ricerca sui porti del Regno delle due Sicilia.



PORTI E APPRODI DEL REGNO DELLE DUE SICILIE

PORTO DI BRINDISI

ANTONIO FORMICOLA

Durante il periodo più florido dell’impero romano il porto di Brindisi già rappresentava uno dei principali approdi per le comunicazioni con il mondo asiatico. Volendo tralasciare l’importanza che ebbe il porto di Brindisi durante il periodo imperiale è opportuno ricordare che durante la dominazione angioina fu realizzato un canale per consentire un agevole accesso dal porto costiero ai due rami interni.



Veduta prospettica della città e porto di Brindisi. Da G.B. Pacichelli, “Il Regno di Napoli in prospettiva”, Napoli.

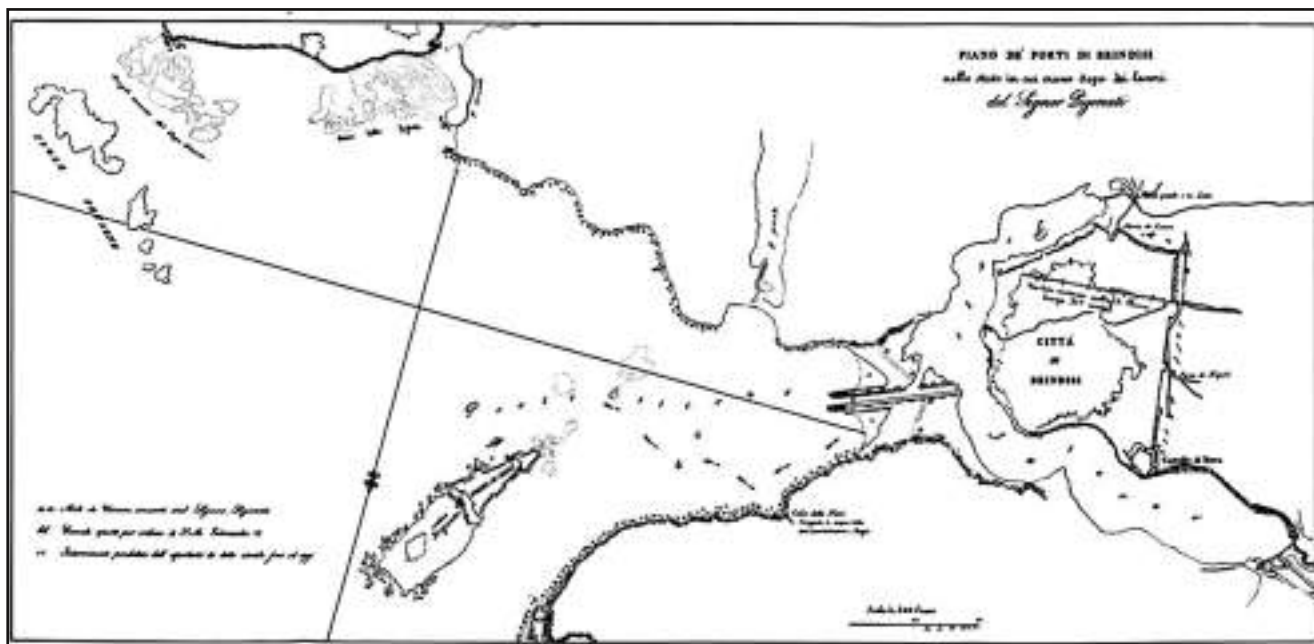
Il porto di Brindisi (in Terra d’Otranto) insiste in una rada formata da Capo Cavallo a scirocco e da quello del Gallo a Maestro. Nel porto si accedeva attraverso un piccolo canale che immetteva sui *“due rami ... i quali cingono uno per parte l’attuale città di Brindisi e ne costituiscono il porto”*. Nel 1700 il canale di comunicazione tra Seno di Levante e Seno di Ponente, da una parte, e il Porto Medio, dall’altra, era completamente interrto. Tale situazione aveva determinato la formazione di due estese paludi, situate alle estremità delle insenature e denominate di “Ponte Grande” e di “Porta Lecce” (o anche “Ponte Piccolo”), e di

una terza, detta delle “Torrette”, formatasi all’imboccatura esterna del canale, con conseguente insalubrità dell’area e progressivo spopolamento dell’abitato.

Con l’arrivo di Carlo di Borbone, considerando che sull’Adriatico, Brindisi era il primo approdo per tutti quei navigli provenienti dai porti del levante (Albania, Grecia, Corfù, Impero Ottomano, ecc.) si decise di intervenire innanzitutto sotto l’aspetto sanitario. Difatti la prima opera fu intrapresa nel 1741 e riguardò la costruzione di un Lazzaretto, sistemato sull’isola di S. Andrea, adatto ad accogliere merci ed equipaggi che dovevano trascorrere il periodo di quarantena.

Dalla rada per accedere al porto brindisino il collegamento era molto condizionato dalla navigabilità del canale difatti una descrizione coeva riporta: “*avviene che con un sol sandalo si cava la sabbia e le alghe del canale, ne si giunge mai ad una profondità che possa la corrente trasportarle, percui l’interrimento, ritorna più o meno a degradarlo*”. (1) Intensificatasi l’affluenza del naviglio proveniente dall’estero fu necessario ampliare il banchinamento cosa che avvenne, tra il 1747 ed il 1751, sotto la direzione tecnica dell’ingegnere militare Pietro Bardet (2). Inoltre per agevolare il naviglio che raggiungeva la rada di Brindisi nelle ore notturne fu anche costruito un faro all’ingresso del porto. (3)

Nell’inverno del 1776 le acque alluvionali trasportarono immense quantità di terra e fango nei due bracci del porto di Brindisi, facendolo divenire impraticabile per l’eccessivo bassofondo. Per risolvere questo grave problema la Soprintendenza Generale dei porti inviò sul posto il matematico Vito Caravelli e l’ingegnere militare Andrea Pigonati. In quello stesso anno furono intrapresi lavori per far defluire le acque delle circostanti paludi e si iniziarono gli scavi per l’apertura di un nuovo canale d’ingresso al porto; opere progettate dal Pigonati ed eseguite tra il 1776 ed il 1778 con le seguenti caratteristiche: “*Questo canale lungo 2.752 palmi fu dalla parte del porto esteriore fino alla metà del canale istesso della larghezza di 200 palmi, e dal mezzo fin dentro il porto interiore fu largo 160 palmi. La sua profondità ad acque secche fu portata a palmi 19. Inoltre due moli di fabbrica, uno a dritta e l’altro a sinistra del canale istesso, furono soprapposti alle sponde del detto canale, de’ quali la larghezza fu di palmi 80, e la lunghezza di uno di essi chiamato S. Ferdinando di palmi 800, e l’altro detto carolino ebbe la lunghezza di 560 palmi. Questo canale si fece nella direzione di Greco-Levante a Ponente-Libeccio*”. (4)



Piano de' Porti di Brindisi nello stato in cui erano dopo dei lavori del Signor Pigonati. Incisione, Napoli B.N.N..

I lavori vennero a costare D.ti 56.578 ma dopo qualche anno si constatò che il nuovo canale anziché agevolare il deflusso delle acque interne ne agevolava il ristagno, consentendo il formarsi di estese paludi nelle due estremità del porto. Con l’andare del tempo anche le fabbriche che contenevano gli argini del canale iniziarono a cedere provocandone un lento ed inesorabile restringimento.

Ferdinando IV venuto a conoscenza della impraticabilità del porto di Brindisi nel 1790 inviò sul posto

l'architetto Carlo Pollio con l'aiutante Carlo Forte. I due tecnici si misero subito al lavoro: furono prolungati gli argini del canale verso la rada con due fila di scogli; la città dalla parte del mare fu tutta contornata da banchine; vennero realizzate delle grosse vasche lungo il perimetro del porto per contenere le acque piovane torbide ed evitare che si riversassero nell'approdo; fu costruito un edificio che venne destinato a "Deputazione Sanitaria"; all'interno del porto furono stazionate due tartane per liberare periodicamente l'ambito dalle alghe.



Una polacca attraversa il canale, dopo i lavori fatti eseguire dal Pigionati, per poter accedere al porto interno di Brindisi (1790). J.F. Hackert, olio su tela (particolare), Caserta, Palazzo Reale.

Per aumentare il deflusso delle acque dal porto interno verso quello esterno e consentire il transito dei bastimenti i due tecnici fecero aumentare la profondità del canale di collegamento portandolo dai precedenti 19 palmi a 25 palmi, riparando gli argini secondo il vecchio sistema. Per realizzare tutte le opere descritte tra il 1790 ed il 1799 furono spesi ben D.ti 110.000, senza giungere ad apprezzabili risultati. Difatti il porto continuò a colmarsi di detriti ed il canale in poco tempo ritornò ad essere impraticabile.



Carta nautica della Rada e Porto di Brindisi del 1828. Incisione, Napoli, B.N.N..

Durante l'occupazione francese (1806-1815) validi ingegneri furono inviati a Brindisi per studiare come rendere agibile il porto, in definitiva, però, mancarono i tempi tecnici per poter intervenire efficacemente.

Dal 1815 al 1827, la maggior parte dei legni mercantili che trafficavano con Brindisi non potendo entrare nel porto interno, a causa della impraticabilità del canale, stazionarono nel porto esterno per effettuare il carico delle merci. Verso ponente (ove era il castello), sia per la strettezza del canale sia per la profondità di soli 5 piedi, vi ancoravano solo i piccoli brigantini. I grandi bastimenti accedevano al porto dal canale di levante, compreso tra il castello e gli scogli chiamati *le Petagne*, ed era ritenuto migliore come approdo siccome *“quest'ultimo canale, lungo circa 300 passi, largo 25 è profondo 7 piedi in tempo della bassa marea... I grossi navigli, entrati che siano in porto, sogliono ancorarsi verso la sponda occidentale con circa 35 piedi d'acqua”* (5). Nel porto interno vi accedevano solo i piccoli navigli da carico e quelli da pesca.

Salito al trono Ferdinando II iniziò a farsi strada l'idea di utilizzare il porto di Brindisi anche come base navale militare, considerando che in Adriatico ancora non ve ne fosse una.

Il direttore della “Amministrazione Generale di Ponti e Strade” (6), l'ingegnere Carlo Afan de Rivera, portatosi sul posto per verificare la situazione scrisse la seguente relazione: *“Verso l'estremità della costa dell'Adriatico la natura ha formato lo spazioso porto di Brindisi. Fra i due Capi Cavallo e Penna, s'inoltra nell'interno un profondo seno, la cui bocca rivolta a Ponente è difesa in parte dalle isole Petagne e da quella del Lazzaretto. Il canale tra l'isola del Lazzaretto e la costa a sinistra è angusto ed ha in alcuni siti la profondità di 10 palmi. L'altro canale molto più ampio sulla dritta ha nel mezzo una secca, ma in esso la minor profondità di 27 palmi. Tutto il fondo del seno dietro l'isola che costituisce il porto esterno, ha una profondità maggiore di palmi 27. Nel fondo del porto esiste un banco di sabbia della larghezza di 1.800 palmi incirca che impedisce l'ingresso al porto interno che forma due lunghe braccia, che bagnano le mura della città. Il braccio della sinistra ha una profondità maggiore di palmi 26. Pare che non passa mettersi in dubbio che sia stato ostruito dalla mano dell'uomo che quel canale comunicante tra i due porti e che in esso si sia formato quel banco per le arene che ha sospinto il mare contro l'ostacolo frapposto - Comunque sia non è difficile aprire una comunicazione abbastanza profonda per un banco di palmi 1800 di larghezza. In tempo degli Angioini fu aperto un canale che obliquamente lo attraversava. Rimasto in abbandono questo canale erasi colmato coll'andar del tempo, allorchè nel 1778 il Re Ferdinando fece aprire un nuovo canale che attraversava perpendicolarmente il banco. Intanto gli argini di fabbrica che sostenevano le sponde del canale non essendo state solidamente fondate, cominciarono a crollare, ed essendosi di nuovo colmato il canale, è cessata la comunicazione col porto interno anche pe' più piccoli bastimenti. Non essendo il porto esterno abbastanza sicuro, quando spirano i venti della traversia, è della maggiore importanza di riaprire con maggior accorgimento il canale per dar passaggio anche alle fregate.”* (7)

Nel 1834 Ferdinando II nominò una commissione tecnica affinché avesse approntato il progetto di un nuovo porto da stabilirsi a Brindisi nonchè la bonifica di tutti i terreni circostanti. Il nuovo progetto fu approntato dal Tenente Colonnello del Genio Mayo ma non incontrò subito il parere favorevole del Re il quale si portò in Brindisi, in più occasioni, per decidere sul posto le giuste modifiche e gli ampliamenti da attuare.

L'8 aprile del 1842 Ferdinando II finalmente approvò il progetto, con una spesa preventiva di D.ti 336.000, che prevedeva di ripristinare il porto interno destinando il seno di ponente ai legni da guerra e l'altro più piccolo di levante ai mercantili. Iniziati i lavori in quello stesso anno furono portati avanti molto a rilento e nell'agosto del 1848 non si era realizzato nemmeno un terzo delle opere progettate spendendo D.ti 302.836.

Intanto il Sovrano aveva ritenuto opportuno concedere, e man mano ampliare, “i favori della scala-franca” al porto di Brindisi attraverso quattro Real Decreti. (8) Con l'ultima normativa fu stabilito che: “art. 2 - I legni stranieri che approdassero nella scala-franca di Brindisi, saranno ivi trattati, in quanto a diritti di navigazione, come i bastimenti coperti di real bandiera. In conseguenza i legni forestieri saranno sottoposti al pagamento de' diritti di navigazione che trovasi imposti su i bastimenti del Regno; e ne' casi in cui questi ultimi sieno esenti dal pagamento, ne saranno egualmente esenti i primi, nello stesso modo che praticasi nel porto-franco di Messina, a' termini dell'articolo 82 della legge di navigazione”.

Ritornando alla esecuzione dei lavori questi furono bloccati dal Re che, l'8 luglio del 1850, nominò una nuova commissione e la inviò a Brindisi per valutare tutto ciò che rimaneva da fare.

La nuova commissione presentò alla “Direzione Generale di Ponti e Strade”, ben dieci progetti per sistemare tutta l'area dei due rami del porto in sette anni, con una spesa preventivata in D.ti 546.758 di cui D.ti 265.000 solo per la



risoluzione definitiva del canale di comunicazione del porto interno con quello esterno.

La realizzazione dei primi sette progetti, per un costo di D.ti 211.300, fu affidata all'appaltatore Luigi de Rosa, che li portò a termine entro il 17 gennaio del 1856; epoca in cui il porto fu inaugurato.

Pianta della città e Porto di Brindisi (1865) dalla quale si rileva l'ampiezza raggiunta dal canale di accesso, al porto interno, dopo i lavori eseguiti tra il 1850 ed il 1856. Incisione acquerellata. Brindisi, collezione privata.



Veduta del porto di Brindisi in una cartolina dell'anno 1900. Collezione A. Formicola.

NOTE

- 1- Cfr.: Monticelli G., *Difesa della Città e porto di Brindisi*, Napoli 1831, pag 17.
- 2 - A.S.NA., *Segreteria d'Azienda*, vol. 39, inc. 29; vol. 42, inc. 59 e 61 (a. 1748); vol. 53, inc. 14 e 16 (a. 1750); vol. 72, inc. 74 (a. 1751).
- 3 - A.S.NA., *Segreteria d'Azienda*, vol. 22, inc. 76.
- 4 - Cfr.: Monticelli G., *Difesa della Città e porto di Brindisi*, Napoli 1831, pag 21, nota 10.
- 5 - Cfr.: G.B. Rampoldi, *Corografia dell'Italia*, Milano 1834, pag. 389.
- 6 - L'Amministrazione Generale di Ponti e Strade era l'erede della Direzione Generale di Ponti e Strade del decennio francese. Con il R.D. n. 146 del 26 novembre del 1821 ebbe attribuite competenze in materia di acqua e foreste e con decreto n. 571 del 25 febbraio del 1826 altre competenze relative alla caccia. Con il R.D. del 17 novembre del 1847 l'amministrazione, dipendente prima dal Ministero dell'Interno e successivamente da quello delle finanze, passò al Ministero dei Lavori Pubblici.
- 7 - Cfr.: Monticelli G., *Difesa della Città e porto di Brindisi*, Napoli 1831, pag 32, nota 14.
- 8 - RR.DD.: n. 9488 del 29 ottobre 1844 (vedi supplemento dell'anno 1845 n. 365); n. 9777 del 30 novembre 1845; del 29 maggio 1846; n. 10.966 del 28 luglio 1847

LA VELA IN ITALIA



Siamo giunti alla quinta puntata di questa unica, inedita ed affascinante storia e siamo sempre più convinti che l'encomiabile lavoro a quattro mani di Franco Belloni e Gianni Magnano, iniziato anni addietro, è destinato a diventare l'opera omnia della Vela italiana. Sono di scena i monotipi, piccoli yacht da regata, che agli inizi del Novecento si diffondono in tutta Italia diventando ben presto protagonisti e fucina di grandi campioni.



GLI ANNI DELLA PRIMA VELA

FRANCO BELLONI E GIANNI MAGNANO

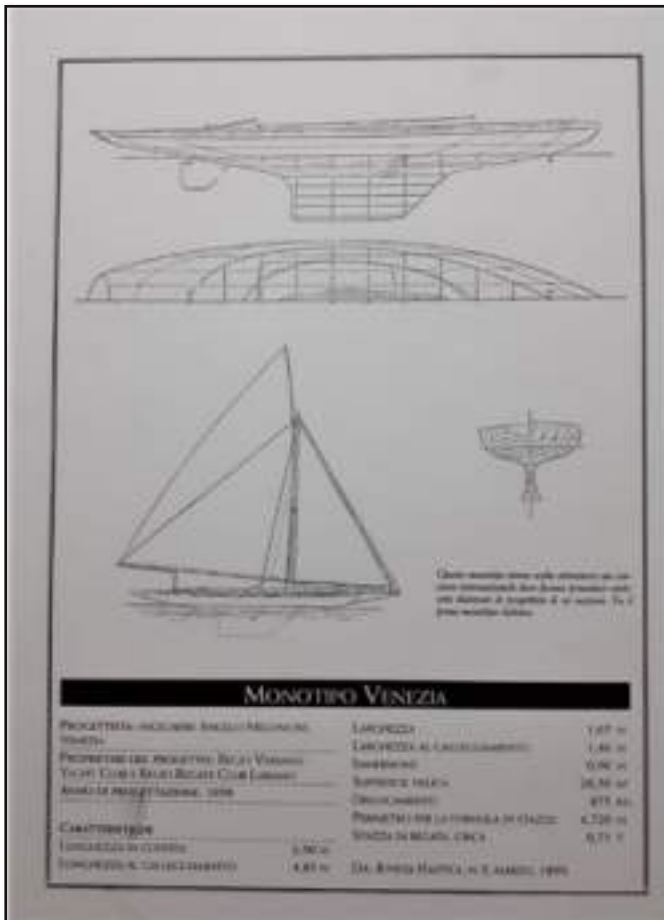
quinta puntata

I primi monotipi italiani

In Italia dal 1899 al 1909, i circoli velici dei laghi Maggiore e Como, di Cornigliano (Genova) e di Napoli, proposero dei piccoli yacht da regata costruiti in piccole serie perfettamente identiche tra loro. Erano i primi "monotipi" realizzati, sia ex novo sia per le classi a formula, con l'intento di dar vita a barche di minor costo e l'intenzione di avvicinare i giovani alla vela.

Monotipo Venezia per il Verbano e il Lario

Nel 1899 il primo monotipo italiano, chiamato "Venezia", venne promosso dal Regio Verbano Yacht Club e dal Regio Regate Club Lariano. La barca progettata da Angelo Meloncini, ingegnere capo di 1a classe del Regio Arsenal di Venezia, era lunga 6,90 metri e costava 950 lire.



Il 27 ottobre 1898, all'Assemblea del Regio Verbano Yacht Club veniva caldamente accolta la proposta della Direzione di istituire una classe di monotipi di poco costo, "insomergibili" ed "inrovesciabili".

Poiché, anche il Regio Regate Club Lariano aveva l'intenzione di promuovere un'analogha classe per il lago di Como, le Direzioni dei due circoli si accordano per lo stesso monotipo che sarebbe stato scelto con un concorso internazionale.

In una lettera, firmata da Giulio Guaita e da Fazio Dal Pozzo a nome della Commissione esaminatrice, presieduta dall'ingegner Carlo Nigra, venne ufficializzato il seguente bando del concorso:

Egregio Signore,

Il Regio. Verbano Yacht Club' e il Regio Regate Club Lariano' stabilirono per l'anno 1899 la formazione di una nuova classe di yacht di disegno e di tonnellaggio perfettamente uguale e comune ai laghi Maggiore e di Como. A tale scopo venne nominata una Commissione, la quale indice ora un concorso fra tutti i costruttori italiani ed esteri per la presentazione di un disegno di monotipo. I disegni

Monotipo Venezia in un disegno tratto dal "Rivista Nautica" del Marzo 1899.

completi corredati dall'inventario e dal preventivo garantito da un costruttore, dovranno pervenire prima del 24 dicembre 1898 alla sede della Commissione, corso Duca di Genova, 17, Torino, presso l'ing. Carlo Nigra. Il progetto scelto dalle Commissioni riunite, composte dai signori ingegnere Carlo Nigra, marchese Fazio Dal Pozzo, conte Giannino Tarsis pel lago Maggiore, e dai signori ingegnere Carlo Rogorini, Giulio Guaita, Giuseppe Brambilla pel lago di Como riceverà il premio unico di franchi 250, passando così in proprietà dei due Club i quali potranno farlo eseguire ove loro piaccia e colle modificazioni che crederanno. Gli altri disegni verranno restituiti ai rispettivi disegnatori.

Le condizioni del concorso sono le seguenti:

1. Il prezzo del yacht da costruirsi non deve superare franchi 900 compreso l'imballaggio.
2. La barca deve essere irrovesciabile e insommergibile, di facile trasporto, capace di quattro persone, manovrabile per quattro mani in regata, adatta al passeggio ed alla corsa e presentare una costruzione tale da durare almeno cinque anni senza deformarsi; il costruttore ne deve dichiarare il peso totale.
3. La barca deve avere:
 - a) una lunghezza in coperta fra un minimum di m 6,50 e un maximum di 7 metri;
 - b) una larghezza fra un minimum di m 1,50 e un maximum di 2 metri;
 - c) un'altezza minima del bordo fuori d'acqua di 30 centimetri;
 - d) il pescaggio massimo di m 0,90 (misurato, se a deriva, con deriva alzata);
 - e) il fasciame dello spessore minimo di 18 millimetri inchiodato in rame;
 - f) la zavorra fissa ed esterna;
 - g) il ponte coperto in tela;
 - h) le guernizioni di ferro galvanizzato, rame o legno;
 - i) il pozzo di una lunghezza minima di m 1,75 e il marciapiede attorno al pozzo nel punto più stretto non minore di 25 centimetri;
 - l) lo scafo dipinto ad olio a tre mani;
 - m) la superficie velica misurata, da un minimum di metri quadrati 24 a un maximum di mq. 30;
 - n) il rolling-jib e spinnaker combinati, il reefing boom, notando che nessuna parte dell'attrezzatura smontata deve eccedere la lunghezza della barca;
 - o) due remi, la gaffa, un ancorotto con corda di manilla, due scalmiere, pagliolo, panche da sedersi per quattro persone, cappa per le vele, croce di Sant'Andrea.

Le barche da costruirsi immediatamente sarebbero otto, ma questo numero verrà certamente raddoppiato allorché la Commissione avrà scelto il progetto e potrà presentarlo ai soci desiderosi di costruirsi un monotipo. Il R.R.-C.L. e il R.V.Y.-C., hanno poi garantita l'immutabilità della classe per cinque anni.¹

Allo scadere del termine utile per la presentazione dei progetti, sul tavolo del presidente della Commissione ne arrivarono ben ventisette, provenienti da Francia, Germania, Inghilterra, Irlanda, Italia e Svizzera, firmati da più bei nomi dell'architettura navale del tempo come, per esempio, gli inglesi Linton Hope e White Brothers, il francese Picamilh, gli svizzeri Séguin e H.Treichler, gli italiani Egidio Gallinari, Ferdinando Taroni e Angelo Meloncini e il tedesco P. Scharstein.

La numerosa partecipazione creò non pochi problemi alla Commissione esaminatrice riunitasi a Milano il 7 gennaio 1899.

Per facilitarne l'esame, i progetti vennero divisi secondo la tipologia. Dopo un'attenta disanima la scelta definitiva rimase circoscritta ai fin-keel di Meloncini (Venezia) e di Treichler (Zurigo) e al bulb-keel di Scharstein (Kiel).

Alla fine fra questi tre la Commissione scelse il progetto Meloncini, perché corrispondente alle condizioni del concorso anche per il costo, 950 anziché 900 lire. Inoltre, la Commissione ritenne che dovesse essere, una volta costruita, una barca veloce, robusta, maneggevole, stabile e di linee eleganti.

Successo di partecipazione al concorso, ma anche di gradimento, tra i soci dei due circoli, all'iniziativa: dalle otto richieste di costruzione sottoscritte inizialmente si arrivò ben presto a ventidue.

Purtroppo, per ritardi nella consegna da parte del cantiere, alle prime regate organizzate ad Orta dal 6 al 10 agosto 1899, parteciparono soltanto cinque barche: **Amouna** di Fazio Dal Pozzo, **Ars** di Carlo Nigra, N. 3 di Giannino Tarsis, **Spartivento** di Giuseppe Brambilla e **Scia** di Domenico Pallavicino.

Monotipo del Club della Vela di Cornigliano

Nell'Assemblea generale, 2 febbraio 1902, del Club della Vela di Cornigliano, L. A. Lunaro e Carlo Dufour proposero la costruzione di una serie di monotipi sociali di una tonnellata in accordo con la stazza francese del 1899, a quell'epoca adottata anche in Italia.

Fu una proposta interessante perché con questi monotipi si aveva la possibilità di partecipare alle regate internazionali e contemporaneamente organizzare regate di classe. È utile ricordare che quello fu l'unico monotipo promosso in Liguria da un circolo velico sino allora.

Per l'occasione venne nominata una Commissione composta da Carlo De Marini, Carlo Dufour, L.A. Lunaro, Gerolamo Rossi-Martini e Luigi Oneto, il decano dei costruttori italiani di barche da diporto, con l'incarico di portare all'Assemblea, appositamente convocata il 2 marzo, le proposte tecniche presentate.

I progetti portati all'Assemblea furono due redatti dal noto Ugo Costaguta e le proposte costavano rispettivamente 700 e 900 lire. L'Assemblea approvò il progetto più costoso venendo meno alla proverbiale parsimonia dei genovesi. Ne furono subito ordinati sei: *Elena II* del marchese Ippolito Cattaneo di Belforte, *Fealese* di A. Dodero, *Linotte* di Rinaldo Ravano, *Nameless* del conte Gerolamo Rossi-Martini, *Omen* di Zizi Sbertoli e *Vanessa* di Carlo Dufour a cui si aggiunsero in seguito ancora una quindicina di scafi. (foto: *Monotipo Cornigliano in un disegno tratto dal "Rivista Nautica" del 4 Aprile 1902*)



I materiali di costruzione previsti dal progettista erano: fasciame di cedro, ossatura di frassino piegato a caldo, bagli di noce, chiglia e falsa chiglia di rovere, chiodatura di rame con perni ribaditi e con rosetta, deriva di acciaio zincato di 60 kg, timone di acciaio zincato, ponte di abete coperto di tela, sartame e stralli di filo di acciaio zincato, cavi di manilla, velatura a gunter-lugger, con fiocco e spinnaker di seta, del velaio Claverie di Arcachon, reefing boom di ottone, passacavi di bronzo e di ottone.

Il Club della Vela assicurava non meno di due regate annuali dedicate ai monotipi sociali per tre anni consecutivi. Il monotipo di fatto restò attivo circa una decina d'anni, un buon periodo se si considera che nel 1901 cambiò la formula di stazza francese e quindi i presupposti di diffusione sperati vennero meno, limitando l'attività alla sola Liguria.

Di questi monotipi ne risultarono costruiti circa una decina.

Primi monotipi dei Club napoletani

Anche a Napoli i circoli locali si attivarono con i monotipi, ritenendoli un'ottima barca scuola per i giovani, nel 1900, un anno dopo la fondazione, il Sailing Club aveva già un monotipo sociale. Quattro di queste barche furono costruiti a Castellammare di Stabia e due a Sorrento. Con il guidone sociale a strisce bianche e rosse del Sailing Club la nuova classe debuttò lo stesso anno alle regate di maggio.

Presero parte alle regate anche due dei quattro monotipi del 'Sailing Club' recentemente qui fondato. Tenuti nelle

forme di racer, sono molto adatti per l'allenamento dei giovani yachtsmen ed in questo riguardo senza dubbio faranno del bene alla vita sportiva partenopea. Però considerato il prezzo mite dei monotipi si capisce che la loro costruzione non può essere perfetta, al punto di poter concorrere con esito favorevole con dei racer di primo ordine come li abbiamo visti a Napoli quest'anno.²

A queste regate un monotipo gareggiava nella classe fino a una tonnellata e l'altro in quella da 1 a 2 tonnellate di stazza.

Anche la Sezione Partenopea del Regio Yacht Club Italiano adottò i monotipi. Nel verbale dell'Assemblea sociale del 7 maggio 1900 si legge:

La sezione partenopea del R.Y.C.I., nell'Assemblea generale del 7 corr. approvava all'unanimità la proposta fatta dai soci signori Principe di Tricase e Moliterno Duca d'Andria, Cav. Laganà, Barone Pasca, Duca Dusmet de Smours, per la costruzione di monotipi di proprietà della sezione, per uso dei soci; e votava anche i fondi per le prime imbarcazioni da costruirsi in questo anno, e che saranno pronte per le prossime regate. Con l'attuazione di questa proposta, possiamo dire che sorgerà a Napoli lo sport della vela, nel suo vero significato.

A Napoli ora abbiamo pochi buoni dilettanti di vela, e questo per le difficoltà di avere uno yacht proprio sul quale esercitarsi; ed anche per mancanza di qualsiasi spinta o incoraggiamento.

La bella iniziativa presa ora di costruire monotipi sociali ci farà subito avere molti e bravi dilettanti, dando a tutti la possibilità di esercitarsi facilmente alla manovra della vela, e di prender passione pel mare; passione che da noi purtroppo non è sentita e sviluppata come meriterebbe il nostro bel golfo e il nostro clima.³

I monotipi arrivarono anche al Reale Yacht Club Canottieri Savoia. Il 5 aprile 1902 ne furono battezzati due con il nome di **Leandro** e di **Ero**, madrine le signore Anatra-Tomai e Giuseppina Nunziante di Durazzano.

Non fu da meno anche il locale Circolo Nautico, che nel 1903 ne fece costruire due, furono le prime barche a vela che issarono il guidone del Circolo partenopeo.

Le barche furono realizzate dal costruttore Baldassarre su piani di Augusto Ruocco, entrambi di Piano di Sorrento.

Monotipi lariani: Costaguta e Taroni

A pochi anni dal monotipo Venezia i soci del Regio Verbano Yacht Club, dopo aver constatata la decadenza delle regate a vela sul lago Maggiore, tanto più appariscenti dopo le brillanti stagioni degli anni scorsi, decisero nel corso dell'Assemblea annuale, 25 ottobre 1903, di prendere accordi con il Regio Regate Club Lariano per una nuova classe di monotipi.

Dovevano essere barche buone e veloci da regata e permettere nello stesso tempo di farvi sicure crociere avendo a bordo il necessario per potervi momentaneamente abitare.

In considerazione di questa premessa la velatura avrebbe dovuto essere facilmente riducibile per passare dall'assetto da regata a quello da crociera.

Nell'intento dei soci del "Verbano" il monotipo avrebbe dovuto avere una stazza di circa 1,5 tonnellate, una lunghezza di circa 8,00 metri e largo 1,80 metri.

Lo scafo avrebbe dovuto essere tipo fin-keel con zavorra di piombo, un rouf mobile da potersi togliere in regata, pur mantenendo un'altezza libera interna di almeno un metro.

Il prezzo non avrebbe dovuto superare le 1800 lire.

Questa volta i due circoli lacustri non riuscirono a trovare un accordo ed è soltanto quello lariano, che voleva una barca prevalentemente da regata, bandì un concorso per la scelta del nuovo monotipo.

Il Cantiere Costaguta & Fava di Voltri vinse il concorso con una barca tipo fin-keel con queste caratteristiche: lunghezza massima 7,20 metri, lunghezza al galleggiamento 4,85 metri, larghezza 1,68 metri, immersione 0,89 metri, superficie velica (randa e fiocco) 36 metri quadrati estensibile a 43.

Lo scafo era di cedro verniciato con vele francesi di Claverie e dotato di reefing boom e rolling jib. Il costo previsto della barca fu di 1500 lire franco lago di Como.

Nell'estate del 1904, subito dopo il varo del primo monotipo in un confronto con *Dai-Dai III*, la barca progettata da Egidio Gallinari di Livorno nel 1901 per la sfida italiana alla Coupe du Cercle de la Voile de Paris a Meulan sulla Senna, su un triangolo inferiore a 3 miglia con vento fresco la nuova barca vinse con un vantaggio di 6 primi.

Dopo le brillanti prove venne subito firmato un ordine per dodici monotipi.



1904 Monotipi appena costruiti a Voltri pronti all'invio sul lago via ferrovia.

Sul Lario si continuò a "produrre" monotipi, forse con lo scopo di ottenere una maggiore diffusione della vela creando un'alternativa credibile alle serie internazionali.



Infatti, nel 1907 per iniziativa di alcuni soci del Regio Regate Club Lariano e del Regio Elice Club Italiano, il Cantiere Fratelli Taroni⁴ di Carate Lario, oggi Carate Urlo, progettò una nuova barca: nacque così il Monotipo 1908.

La barca aveva una lunghezza massima 7,00 metri, larghezza 1,82 metri, immersione senza deriva 0,18 metri, deriva bulbata 1,45 metri dal galleggiamento ed una superficie velica (randa e fiocco) di 26,50 metri quadrati. Alcuni di questi monotipi gareggiavano ancora all'inizio degli anni Venti.

I Monotipi "Voltri" per Stresa (Lago Maggiore)

Nel 1907 il Regio Verbano Yacht Club era interessato a una nuova classe in sostituzione del monotipo Venezia.

La gestazione di questa idea fu lunga: assemblee, commissioni, pareri contrastanti, un concorso come per il monotipo Venezia o no, classe a restrizione o monotipo? Nel frattempo i mesi passano e, finalmente, si prese una decisione a favore del monotipo. (foto:

1898, yacht "Dai Dai III" costruito da Egidio a Livorno, equipaggio Fazio Dal Pozzo e Giovanni Brambilla).

Per arrivare a una delibera definitiva venne convocata il 25 ottobre 1908 una seduta straordinaria della Commissione per il monotipo 1909 che a sua volta nominò una Commissione, composta da Carlo Nigra, Luigi Troubetzkoy e Fazio Dal Pozzo, con il compito di scegliere il disegno, compilare il contratto e assistere alle costruzioni.

Contemporaneamente undici soci del “Verbano” sottoscrissero su carta bollata, con un versamento di 250 lire rimborsabile al pagamento della barca.

La nuova classe avrebbe dovuto avere una lunghezza massima di 9 metri, la superficie velica di 30 metri quadrati e costare non più di 1500 lire.

La Commissione si riunì più volte finché il 4 febbraio 1909 decise di inviare ai sottoscrittori, essendo intervenuti dei cambiamenti al progetto iniziale, una lettera dove, tra l'altro, era scritto:

Egregio Signore e Socio.

Nell'adempimento dell'incarico avuto dai sottoscrittori della Classe Monotipi del R.V.Y.C., la Commissione si trovò subito di fronte a numerose e gravi difficoltà. Il programma formulato si scostava notevolmente dalla realtà delle cose, ed i vari costruttori interpellati si incaricarono subito di dimostrarlo ritirandosi quasi tutti dalla gara.

Le trattative, condotte coi rimanenti, furono oltremodo laboriose e quando già si credeva di essere giunti in porto, nuove difficoltà frustrarono completamente il già fatto. Fu quindi giuocoforza, modificare le nostre pretese e limitare i nostri desiderii prendendo anche in considerazione un eventuale aumento del prezzo di costo fissato nel programma.

La Commissione ritenendo però di non potersi assumere la responsabilità di accettare le ultime condizioni proposte dal noto Cantiere di Voltri di A. Costaguta e C. si fa premura di comunicarle alla S.V. pregandola vivamente di esaminarle con attenzione e far sapere al più presto possibile al Segretario del R.V.Y.C. a Milano C. Venezia 81 se malgrado le differenze esistenti in relazione alle prime proposte alle quali ha aderito firmando apposita scheda su carta bollata in data 25 ottobre 1908 Ella è disposta a mantenere l'impegno per la costruzione di una barca.

Ecco pertanto le caratteristiche e condizioni:

lunghezza totale m 7,50,

larghezza massima m 1,80,

altezza di bordo fuori acqua m 0,40,

velatura m230.

Prezzo massimo lire Milleseicento (L.1600.-) al Cantiere a Voltri; consegna quattro monotipi alla seconda metà di Luglio, i rimanenti alla fine d'Agosto (tutti da assegnarsi per sorteggio).⁵

Alla data del 18 febbraio 1909 nove sottoscrittori confermarono la loro adesione, il contratto con l'amministratore delegato del cantiere Ino Simone Fava venne definito.

Il nuovo monotipo fu finalmente messo in cantiere, sarebbe chiamato Voltri.



Monotipo Voltri costruito dal Cantiere Costaguta di Voltri - prove in mare davanti al Cantiere.



Estate 1904 Monotipi e marinai pronti alla regata a Voltri.

Commissione dei Monotipi. Seduta 18 agosto 1909.

A Voltri nel Cantiere Costaguta il giorno 18 agosto alla presenza dei Membri della Commissione dei Monotipi del R.V.Y.C., Signori ing. C. Nigra, Ing. L. Troubetzkoy e con l'intervento del Sig. Marchese Ferrero di Ventimiglia e del Sig. S. Fava, Consigliere Delegato dei Cantieri di Voltri si procedette all'assegnazione a sorte dei primi quattro monotipi che rimasero così assegnati:

- N. 1 [Vestale I] al Sig. Dal Pozzo M.se Franco,*
- N. 2 [Chimera] al Sig. Ferrero di Ventimiglia M.se A.,*
- N. 3 [Oemor] al Sig. Romeo Omarini,*
- N. 4 [Passerby] al Sig. Pacchetti Annibale.*

Commissione Monotipi. Seduta 5 settembre 1909.

A Stresa nell'Hôtel des Iles Borromée estrazione a sorte di:

- N. 5 [Walkyria] al Sig. Vittorio Baisini,*
- N. 6 [Ninfea] al Sig. Ferdinando Basile ,*
- N. 7 [Tina] al Sig. Gian Franco Tosi.*

Commissione Monotipi. Seduta 3 ottobre 1909

A Stresa nel Cantiere Taroni per sorteggio

- N. 8 [XX] Sig. Emanuele C. Zervudachi,*
- N. 9 [XX] Sig. Dino branca,*
- N. 10 [Tony] Sig. Carlo Alberto Conelli De Prosperi.⁶*

Una proposta dell'ingegnere Carlo Nigra di apportare alcune modifiche al monotipo Voltri venne respinta il 26 settembre 1909 dall'Assemblea generale dei soci del Club.

NOTE

1. "Cronache del Yachting", *Rivista Nautica*, n. 18, dicembre 1898, p. 286.
2. Gap, "Le regate di Napoli", *Rivista Nautica*, n. 6, giugno 1900, p. 140.
3. Pippo Dalla Vecchia e Laura La Posta, *Yacht Club Canottieri Savoia*, p. 21.
4. Dalle origini del diporto nautico alla fine degli anni Venti, non c'è stata barca a vela del lago di Como che non abbia "sostato" a Carate Lario, oggi Carate Urio, nel Cantiere F.lli Taroni, fondato alla metà del Settecento. Anima del Cantiere fu il cavaliere Ferdinando Taroni, per lungo tempo anche sindaco della cittadina lacustre. I Taroni costruirono le prime barche in Italia del tipo bulb-keel ricavandone i disegni da quelli pubblicati dall'americano Nathaniel Greene Herreschoff, tra queste *Ma*, facsimile di *Wee Win*, del conte Carlo Sormani. Capirono l'importanza delle mostre e presentarono all'Esposizione di Milano del 1894 una barca a vela. Con loro progetti e di architetti stranieri, fra i quali oltre ad Herreschof, l'inglese Linton Hope, costruirono barche di ogni tipo secondo le stazze dell'epoca.
5. "Commissione Monotipo – Seduta 4 febbraio 1909", *Libro dei Verbali del Regio Verbano Yacht Club*.
6. "Commissione Monotipi – Sedute del 18 agosto, 5 settembre e 3 ottobre 1909", *Libro dei Verbali del Regio Verbano Yacht Club*.

I primi monotipi all'estero

I monotipi nacquero alla fine dell'Ottocento in Europa e negli Stati Uniti in contrapposizione alle classi a formula e a quelle a restrizione.

Il primo, il Water Wags, è datato 1887 ed ebbe origine in Irlanda per iniziativa dei club della Baia di Kingstown, oggi Dun Laoghaire.

Era stato disegnato da J.E. Doyle copiando un pram norvegese di un giovane irlandese che viveva a Shankill, nella contea di Dublino, nel 1878. Il Water Wags era una barca a canoa, lunga 4,11 metri, con il fasciame a clinker, una deriva di acciaio e attrezzata a cat.

In Francia, la Société Nautique de Lorient, riferisce la rivista *Le Yacht* del 28 marzo 1891, progetta di creare una piccola barca con buone prestazioni, leggera come un "youyou", economica per il costo e l'esercizio.

Il primo esemplare, progettato da Émilie Soinet, è presto messo in acqua e la stessa rivista il 22 agosto 1891 nell'elogio scrisse: "...ce n'est pas un youyou, mais le yacht minimum, Ce bateau est dans l'air du temps des années 1890, favorable à la démocratisation de la volie". È nato il monotipo Morbihan. Le caratteristiche: lunghezza 4,12 metri, lunghezza al galleggiamento 3,50 metri, immersione 0,50 metri, larghezza 1,50 metri, superficie velica 15,00 metri quadrati, dislocamento 0,4 tonnellate, equipaggio 2 persone.

La barca inglese Solent One Design nasceva sotto gli auspici del Solent Sailing Club e le prime dieci barche vennero costruite nel 1895-96 dai White Brother di Utchen Ferry, Southampton, su progetto di H.W. White. Era una barca a chiglia interamente pontata con un pozzetto centrale e una attrezzatura aurica e due vele di prua di cui una murata sul bompresso.

Le caratteristiche erano: lunghezza 10,14 metri, lunghezza al galleggiamento 7,62 metri, immersione 1,52 metri, larghezza 2,23 metri, superficie velica 69,68 metri quadrati, dislocamento 5 tonnellate.

Negli Stati Uniti il primo monotipo fu lo Scow A, una deriva a fondo piatto, progettata da John O. Johnson e costruita nel suo cantiere a White Bear Lake, Minnesota, nel 1897. Le caratteristiche erano: lunghezza 11,75 metri, immersione 0,914 metri, larghezza 2,92 metri, superficie velica 51,74 metri quadrati, peso 2752,8 chilogrammi, equipaggio 5 persone.



Monotipo di Chatou (Francia) 1889 (da "Monotypes et voiliers de course" di P. Belugou - Le Chasse Marée.

STORIA DEL CANOTTAGGIO

Grazie alle foto inedite che stanno emergendo dall'Archivio Carbone e che abbiamo il privilegio di pubblicare, la storia della straordinaria impresa dell'equipaggio della Moto Guzzi all'Olimpiade 1956 si arricchisce ulteriormente e lo sbarco a Napoli dalla nave che riporta la squadra in Italia da Melbourne è una grande festa.



GIULIO CESARE CARCANO E L'ORO OLIMPICO DEL 4 CON DELLA MOTO GUZZI ALLA XVI OLIMPIADE DI MELBOURNE NEL 1956 E OLTRE...

SERGIO PEPE
(parte terza)

I due equipaggi della Moto Guzzi, dopo la lunga navigazione causata dalla chiusura del Canale di Suez, finalmente mettono piede a terra e il timoniere Ivo Stefanoni ne approfitta per farsi portare in carrozza, anzi in carrello (*foto 1*).



Foto 1.

Il soggiorno napoletano dei canottieri della Moto Guzzi è breve, ma ricco d'incontri. Lo stesso giorno dello sbarco, il 24 gennaio 1957, sono ospiti della redazione de Il Mattino, come riporta il quotidiano del 25 gennaio: *Ieri sera gli equipaggi della Moto Guzzi, di ritorno dalle Olimpiadi di Melbourne e in sosta a Napoli, con gesto di squisita cordialità, hanno voluto render visita alla redazione de "Il Mattino", ove essi sono stati ricevuti dal nostro Direttore dott. Giovanni Ansaldo. Nel corso della gradita visita si è brindato alle migliori fortune dei vogatori della Moto Guzzi, del canottaggio e dello sport italiano.*

Ecco gli equipaggi nella sede storica de Il Mattino alla Galleria Umberto I (**foto 2**) e il brindisi tra il Direttore Giovanni Ansaldo e il capovoga del 4 con Franco Trincavelli, con ai lati Attilio Cantoni e Ivo Stefanoni (**foto 3**).



Foto 2.



Foto 3.

La sera del 25 gennaio 1957 i canottieri della Moto Guzzi sono festeggiati al Circolo Canottieri Savoia, accolti dal Presidente del Comitato XI Zona F.I.C. avv. Eduardo Pepe, nella veste anche di Consigliere Federale e Presidente del Circolo. Nella **foto 4** da sinistra, Ivo Stefanoni, Attilio Cantoni, Alberto Winkler, il Presidente

Eduardo Pepe, Romano Sgheiz, Cesare Lanfranconi, storico Presidente del G.S. Moto Guzzi, Abbondio Marcelli, l'allenatore Angelo Alippi, il Vice Presidente del Savoia Agostino Anselmi. Tuttora è conservato il nastro contenente la registrazione del discorso rivolto agli Olimpionici ([foto 5](#)).



Foto 4.



Successivamente, i canottieri della Moto Guzzi andranno in visita dal Papa Pio XII, e poi dal Presidente del C.O.N.I., l'avv. Giulio Onesti, al quale fanno dono di un modellino del 4 con, rigorosamente con le scalmiere secondo il sistema Carcano, come da [foto 6](#), tratta dal sito della Fondazione Giulio Onesti. In primo piano l'Olimpionico capovoga del 4 senza ai Giochi di Londra del 1948 Giuseppe Moioli, capovoga del 4 senza anche ai Giochi di Helsinki e di Melbourne. Il 15 dicembre 2015 Giuseppe Moioli, insieme agli altri Olimpionici della Moto Guzzi, Franco Faggi, Romano Sgheiz, Angelo Vanzin, Ivo Stefanoni e Piero Poli, ritornerà al Foro Italico per ricevere dal Presidente Giovanni Malagò la massima onorificenza sportiva: il Collare d'Oro.

Foto 5.



Foto 6.

Inoltre, *La Stampa* del 7 marzo 1957 ci informa che al Salone del Ciclo e del Motociclo organizzato a Torino dal 16 al 24 marzo “*La Moto Guzzi farà anche venire per l'occasione al Valentino l'imbarcazione con cui gli azzurri Trincavelli, Vanzin, Sgheiz, Winckler e Stefanoni vinsero la medaglia d'oro alle Olimpiadi di Melbourne.*”

Il 15 giugno 1957 l'equipaggio olimpionico ritorna a Napoli in occasione della regata nazionale che si disputa sul tradizionale percorso lungo la costa di Posillipo, e si aggiudica la gara (**foto 7 e 8**).



Foto 7.

**V GARA - Coppa Gianni Terrile (triennale non consecutiva) -
Coppa Giornale ROMA (definitiva) - Quattro di punta
con timoniere - Seniores - m. 2.000.**

1. G. S. Moto Guzzi: Trincavelli Franco, Vanzin Angelo, Winkler Alberto, Schelz Romano, tim. Stefanoni Ivo; tempo impiegato: 7'36"2.
2. C. C. Posillipo: Fiorentino Domenico, Martinez Ettore, Vitiello Mario, Jaboni Giorgio, tim. Marra Guido; tempo impiegato: 7'40"2.
3. CRAL Falck Dongo: Trivini Emilio, Crosta G.Piero, Bossatta Renato, Gandioli Fulvio, tim. Mazzoni Aurelio; tempo impiegato: 7'57"2.
4. S. C. Bissolati: Siboni Camillo, Griffini Proteo, Zilioli Cesare, Bernardi Luigi, tim. Azzini Renato; tempo impiegato: 8'01"9.
5. G. Finanza Gaeta: Casolucci Vito, Statti Francesco, Iannamorelli Antonio, De Benedetti Rolando, tim. Serra Antonio; tempo impiegato: 8'45"2.

Ritirati: S. C. Firenze, M. Militare Messina, C. C. Napoli, Dop. Ferroviario Venezia, S. C. Padova.

Foto 8.



Foto 9.

Riccardo Carbone ritrae il 4 con della Moto Guzzi con gli avversari del C.N. Posillipo, secondi classificati (*foto 9 e 10*). Le due foto sono state eseguite al Circolo Posillipo e la foto 9 ritrae da sinistra: Mario Vitiello (C.N.P.), Franco Trincavelli (Moto Guzzi), Ettore Martinez (C.N.P.), Alberto Winkler (Moto Guzzi), Domenico Fiorentino (C.N.P.), Angelo Vanzin (Moto Guzzi), Giorgio Jaboni (C.N.P.), Romano Sgheiz (Moto Guzzi); accovacciati i due storici timonieri: Guido Marra (C.N.P.) e Ivo Stefanoni (Moto Guzzi).

Nella foto 10, sempre da sinistra, i Posillipini Giorgio Jaboni, Domenico Fiorentino, Ettore Martinez, Mario Vitiello, i Guzzini Romano Sgheiz, Angelo Vanzin, Alberto Winkler, Franco Trincavelli, e poi i due timonieri Guido Marra e Ivo Stefanoni. Questa ultima foto ritrae anche il 4 con del Posillipo, con impostazione tradizionale, realizzato dal Cantiere Navale Donoratico del Conte Gaddo della Gherardesca, e l'antico e elegante chalet in legno che fu nel 1925 la prima sede del Circolo Posillipo a Villa Martinelli, da dove nel 1926 fu trasportato via mare all'attuale ubicazione del Circolo, all'inizio di Via Posillipo, dove già preesisteva il Villino Mon Plasir. Lo chalet fu demolito per i lavori di trasformazione del porticciolo e della sede del Circolo per i Giochi Velici del 1960.



Foto 10.

Da *“Il Canottaggio”* si apprende che il 4 con della Guzzi si aggiudica anche la regata nazionale di Salò del 7 luglio 1957. In tale manifestazione fa l'esordio l'otto della Moto Guzzi, composto da Giovanni Zucchi, Abbondio Marcelli, Attilio Cantoni, Ellero Borgnolo, Domenico Gaddi, Olimpio Gilardoni, Fulvio Balatti, Giampiero Gilardi,

tim. Ivo Stefanoni, che battono, nell'ordine, G.S. Guardie del Presidente della Repubblica, Marina Militare, C.C. Napoli, C. N. Posillipo.

Il successivo impegno delle Aquile Rosse è giusto una settimana dopo, a Lucerna, sul Rotsee, celeberrimo campo di regata. Per i risultati e altro, appuntamento al prossimo numero.

POSTILLE

- L'ordine di arrivo della regata nazionale a Napoli e la relativa foto del 4 con di Riccardo Carbone confermano quanto già rilevato nei precedenti articololetti e, cioè, che con il sistema Carcano, al carrello n. 3, pari, era Alberto Winkler e al n. 4, dispari, Romano Sgheiz. Dunque, l'equipaggio olimpionico era formato dal capovoga Franco Trincavelli, Angelo Vanzin, Alberto Winkler, Romano Sgheiz. A questo punto, corre l'obbligo di segnalare che l'Albo Storico pubblicato sul sito on line della F.I.C. riporta per l'Oro Olimpico del 1956: *"Franco Trincavelli, Angelo Vanzin, Romano Sgheiz, Alberto Winkler, Ivo Stefanoni (timoniere). Ugualmente, la voce Canottaggio dell'Enciclopedia dello Sport. Ed. Treccani, on line, riporta: " Alla finale del 4 con la barca della Moto Guzzi si presentò con un assetto di voga singolare: Trincavelli, il capovoga, vogava dispari (con il remo sulla bordata destra della barca), Vanzin e Sgheiz, secondo e terzo carrello, vogavano entrambi pari (con il remo sulla bordata sinistra della barca) e Winkler, il prodiere, vogava dispari."* In realtà, il prodiere, al carrello n. 4 dispari, era Romano Sgheiz e Alberto Winkler era al n. 3, pari come il n. 2 Angelo Vanzin. Per completezza, deve essere anche rilevato che il volume *"Scie da leggenda"* ed. GS Editrice, 1999, alla pag. 55 riguardante l'Oro a Melbourne, pubblica una foto del 4 con nell'ordinaria formazione antecedente l'Olimpiade e, cioè, dispari, pari, dispari, pari, e la didascalia individua esattamente l'ordine dei vogatori così come fotografati (Trincavelli, Vanzin, Sgheiz, Winkler); la classifica dell'Olimpiade riportata a pag.57 indica: Romano Sgheiz, Franco Trincavelli, Angelo Vanzin, Alberto Winkler, tim. Ivo Stefanoni. L'identico equipaggio è riportato a pag. 290 de *"Centovent'anni in voga"* EditVallardi, 2008.

Infine, il link del CONI <https://www.coni.it/it/italia-team/olimpiadi/scheda-singola-olimpiade/gioco/25-Melbourne-1956.html> riporta: *ROMANO SGHEIZ, IVO STEFANONI, FRANCO TRINCAVELLI, ANGELO VANZIN, ALBERTO WINKLER ORO Canottaggio quattro con.* In questo ultimo caso, credo che tutto dipenda dalla circostanza che il cervellone del computer ha sistemato i vogatori e il timoniere secondo l'ordine alfabetico. Infatti, per quanto riguarda la Vela, l'Argento a Melbourne risulta assegnato a *NICOLÒ RODE, AGOSTINO STRAULINO*: Rode è diventato il timoniere! Amen!

Successivamente, i canottieri della Moto Guzzi andranno in visita dal Papa Pio XII, e poi dal Presidente del C.O.N.I., l'avv. Giulio Onesti, al quale fanno dono di un modellino del 4 con, rigorosamente con le scalmiere secondo il sistema Carcano, come da foto n. 7, tratta dal sito della Fondazione Giulio Onesti. In primo piano l'Olimpionico capovoga del 4 senza ai Giochi di Londra del 1948 Giuseppe Moioli, capovoga del 4 senza anche ai Giochi di Helsinki e di Melbourne. Il 15 dicembre 2015 Giuseppe Moioli, insieme agli altri Olimpionici della Moto Guzzi, Franco Faggi, Romano Sgheiz, Angelo Vanzin, Ivo Stefanoni e Piero Poli, ritornerà al Foro Italico per ricevere dal Presidente Giovanni Malagò la massima onorificenza sportiva: il Collare d'Oro. **Lo scorso 8 agosto Giuseppe Moioli ha superato anche il traguardo del 94° compleanno: un forte triplice hurrà da tutta la redazione!**

- Ringrazio Ezio Lanfranconi per avermi indicato il padre Cesare e gli altri Guzzini nella foto al Circolo Canottieri Savoia, e ringrazio il Guzzino DOC Fabio Cantoni, pluricampione mondiale in doppio, per aver fatto da tramite.

- Ringrazio il Posillipino DOC Vincenzo Palomba per aver identificato i vogatori del 4 con del C.N. Posillipo.



Alla ricerca del mare nella letteratura, un filone inesauribile, Mario Rastrelli ci presenta due personaggi, entrambi inglesi di nascita, ma universali di visione, che hanno sentito il mare come elemento vitale, ispiratore e fonte di sentimenti coinvolgenti nonché scenario prevalente nella vita umana. Per chi non ha avuto la fortuna di leggerli è una bella occasione per conoscerli e forse anche lo stimolo per approfondirne il pensiero e l'opera.



L'ELEMENTO DEL MARE IN DUE GRANDI AUTORI DEL NOVECENTO: VIRGINIA WOOLF E JAMES JOYCE.

MARIO RASTRELLI

Virginia Stephen(1882-1941) meglio conosciuta come Virginia Woolf e James Joyce(1882-1941) sono stati e restano tuttora le pietre miliari del cuore del Modernismo europeo. Chiunque abbia studiato letteratura inglese al liceo ha sicuramente letto una novella dei Dubliners o un estratto del monologo finale di Molly Bloom e credo che alcuni passi ci siano davvero rimasti nella testa, come la definizione di “stream of consciousness”. Potrà forse stupire che questi due grandi autori di lingua inglese, oltre ad un miliardo di altri particolari, siano accomunati per la presenza del mare in alcune delle loro opere più importanti: *Ulisse* e *Al faro*.



Virginia Woolf (foto di George Charles Beresford, 1902).



James Joyce nel 1915.

L'*Ulisse* è con molta probabilità insieme alla Ricerca di Proust l'opera più famosa della letteratura europea del Novecento. Caratteristica principale di quest'opera è il tempo: tutto (quasi 700 pagine) avviene in un'unica giornata ovvero il 16 giugno del 1904, oggi noto come Bloomsday, giorno in cui Joyce aveva conosciuto l'amata moglie Nora. Il nostro autore dà ai personaggi (tre i principali come le tre parti in cui si divide l'opera Telemachia, Odissea e Nostos-il ritorno) esattamente 24 ore e non un minuto di più per rincorrersi tra le pagine anche attraverso numerosi flashback e con la tecnica dell' “overlapping” in cui passato, presente e futuro si fondono in poche righe. Joyce un po' come Svevo (e soprattutto come Pirandello) fu però un profondo conoscitore ed indagatore della realtà storica che stava vivendo; il mare in questo autore irlandese serve per mettere in risalto soprattutto come gli Irlandesi siano più isolati rispetto al resto del continente, una piccola popolazione di una piccola isola, chiusi nel loro piccolo mondo: dobbiamo anche ricordare che uno spirito europeo come quello di Joyce non poteva che essere

in contrasto con una mentalità chiusa e troppo “cattolica” come quella irlandese. Il mare compare per la prima volta a pagina 7 quando Thalatta (termine greco e per questo al femminile) viene definito “la nostra grande madre”, e qui il carattere omerico del nostro autore è super risaltato; d’altra parte ricordiamoci che l’Irlanda come Itaca è un’isola che nella parte finale dell’opera rappresenta il luogo di un ritorno. A pagina 316 invece si descrive un faro capace di far luce sul cuore umano sbattuto dalle onde delle tempeste e Maria viene vista come “stella del mare”. Ma in fondo leggendo attentamente il capolavoro di Joyce del 1922 capiamo bene come il Signor Bloom altro non è che un moderno Ulisse, che vaga per le strade di Dublino, basti pensare che le proprietarie di un bar vengono descritte come delle Sirene che cercano di attirare più clienti possibili: l’episodio 11 della seconda parte si chiama infatti Le sirene.

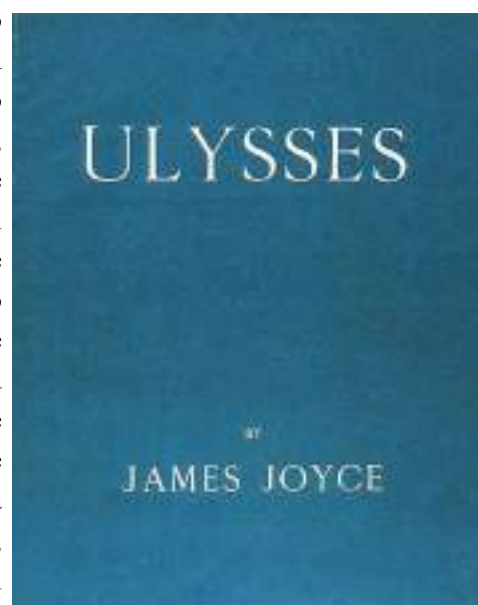


Pochi anni dopo, nel 1927, la Woolf scrive quella che per me è una delle opere più straordinarie *To the Lighthouse*, tradotta in italiano come *Gita al faro* o ancor meglio *Al faro*. Capolavoro indiscusso, la sorella dell’autrice leggendolo disse che le sembrava di rivedere la madre che persero da piccole. Potrebbe essere descritta come una moderna elegia, come d’altra parte l’ha definita Sara Sullam che insieme a Nadia Fusini sono le massime esperte della Woolf in Italia, per i genitori, per una casa, per elaborare un lutto ed una stagione precisa quella del Primo dopoguerra...”an endless summer”. Tema centrale del romanzo (romanzo-saggio se vogliamo) è il trascorrere del tempo e come questo viene vissuto o meglio sentito dai vari personaggi. Tutta l’opera si identifica come un continuo tendere a...: già nel titolo con quel “To” capiamo come i vari esponenti della famiglia Ramsay siano pieni di desideri. Il mare anche in quest’opera rappresenta un elemento isolante, ma di carattere positivo, perché il mare isola l’isolotto sul quale

si trova il faro. La gita al faro rappresenta il desiderio da cui ha origine il romanzo e si comprende come possa essere metafora di una stagione perfetta che tutti i personaggi vogliono ritrovare per fare questa tanto desiderata gita al faro; ma poi capiscono che non è più recuperabile poiché gli anni sono passati, la signora Ramsay ed il figlio Andrew non ci sono più ma soprattutto c’è stato lo shock del primo conflitto mondiale. Bellissimo è anche il modo in cui finisce il romanzo, con la pittrice Lily Briscoe che rappresenta un po’ l’occhio esterno della vicenda: dopo che è riuscita finalmente a fare il dipinto della signora Ramsay (ora che lei non c’è più), dice “si ho avuto la mia visione” (pag. 222). Questo ci fa capire come il romanzo che si è appena concluso potrebbe essere un bellissimo e profondo

racconto di un sogno o ancor meglio di un’unica grande impressione. Quella sua è stata definita da Annalisa Volpone una “poetica delle impressioni”. Nello scorrere le pagine di quest’opera quando la Woolf parla delle onde sembra quasi di respirarne l’aria ed il sapore, usa le onde per indicare nella parte centrale del romanzo come gli anni passano; ma l’elemento delle onde è proprio della poetica di quest’autrice straordinaria, basti pensare che nel 1931 scriverà un’altra opera molto importante chiamata appunto *The Waves - Le onde*.

(aprile 2021)



- 1 - J. Joyce, *Ulisse*, Mondadori, Milano, 1973
- 2 - V. Woolf, *Gita al faro*, La biblioteca di Repubblica, Roma, 2002
- 3 - M. Tortora ed A. Volpone a cura di, *Il romanzo modernista europeo. Autori, forme, questioni*, Carocci, Roma 2019

STORIA DI FARI

Ritorna la "signora dei fari" con i suoi racconti sulla storia delle lanterne più famose alla ricerca delle quali è andata in giro per il mondo, diventando un'esperta della materia e realizzando libri pubblicati anche all'estero. L'abbiamo già letta precedentemente e ci siamo appassionati perché ognuna di queste 'lighthouse' indispensabili per la navigazione conserva storie bellissime che non devono andare perdute.

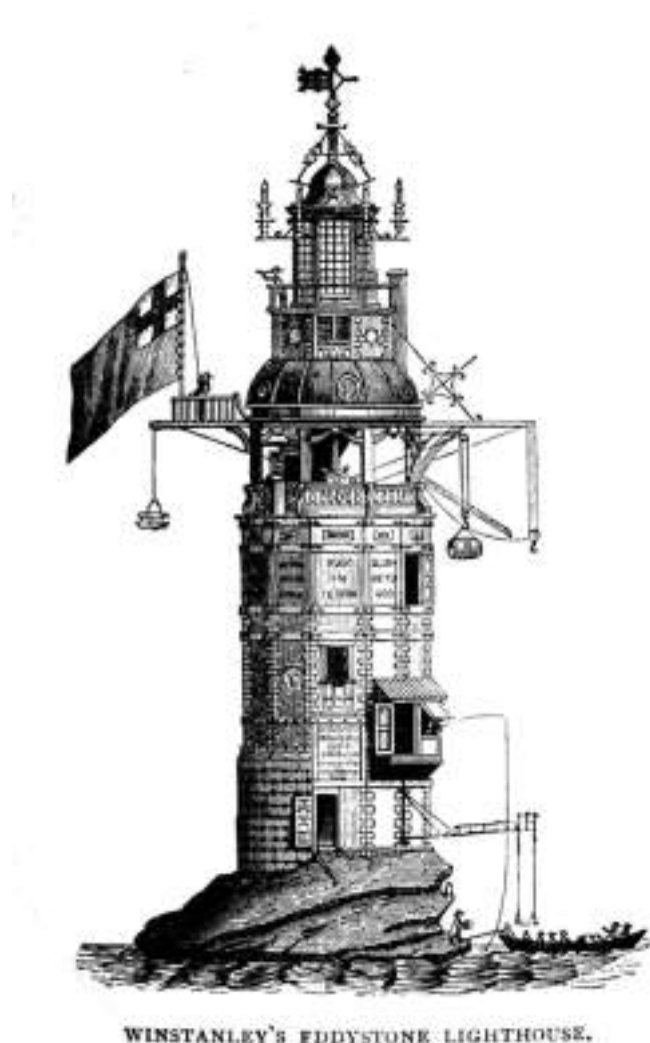


EDDYSTONE, IL FARO CHE E' STATO RICOSTRUITO QUATTRO VOLTE

Devon, Inghilterra, 13 miglia a Sud di Plymouth

Lat. 50°10'80" Nord, Long. 04°15'90" Ovest

ANNAMARIA Lilla MARIOTTI



L'Inghilterra, si sa, ha una lunga tradizione marinara ed è forse per questo che è stata una delle prime nazioni a sentire l'esigenza di creare una serie di segnalazioni luminose lungo le coste per mettere in guardia le navi dai pericoli rappresentati da secche e scogli.

Uno dei fari inglesi più famosi e anche uno dei più antichi esistenti al mondo è il Faro di Eddystone, situato nell'Atlantico, costruito su uno scoglio reso tristemente famoso dalla quantità di naufragi che vi si erano verificati. La sua costruzione fu iniziata nel 1696 da Henry Winstanley, un personaggio particolare, un armatore e anche un inventore. Egli aveva inventato un sofisticato sistema idraulico che consisteva in un vaso igienico che rilasciava un flusso d'acqua, invenzione che aveva presentato a Londra con un certo successo. Non era insolito a quei tempi che una simile costruzione venisse affidata ad una persona che poteva sembrare priva dei necessari requisiti, bastava dimostrare un certo ingegno per poter ottenere un simile incarico. Tuttavia Winstanley aveva anche un buon motivo per voler costruire un faro su quello scoglio dove erano naufragate due delle sue navi. La costruzione procedette tra mille difficoltà perché su quello scoglio si poteva lavorare solo con il mare calmo e nella stagione estiva.

Winstanley durante i lavori fu rapito, insieme ai suoi operai, da un corsaro francese e portato prigioniero in Francia, all'epoca in guerra con l'Inghilterra. Quando arrivarono il Re Luigi XIV mandò il pirata alla Bastiglia

e rimandò libero Winstanley con questo messaggio: "Noi siamo in guerra con l'Inghilterra, non con l'umanità". L'inventore riprese il suo lavoro e terminò il faro verso la fine del 1698. La torre era alta 24 metri, la sua base in pietra e il resto di legno.



L'inverno nell'oceano Atlantico può essere molto duro, infatti il faro nella primavera seguente aveva già urgente bisogno di riparazioni. L'estroso Winstanley non solo fece le riparazioni necessarie, ma apportò anche delle modifiche aggiungendo una stanza da letto decorata, una veranda e un salotto con un loggiato aperto. Questo tocco di eleganza dimostra l'eccentricità del personaggio, così sicuro della sua opera da dichiarare che avrebbe voluto trovarsi nel faro durante il più violento uragano mai visto. Fu tristemente accontentato qualche anno dopo, il 27 Novembre del 1703, quando si recò al faro per un controllo di routine e ci passò la notte. La mattina dopo il faro era sparito, ingoiato dal mare insieme al suo costruttore durante una delle più spaventose tempeste che abbia mai spazzato le coste inglesi.

Fu comunque deciso di ricostruire il faro e i lavori cominciarono qualche anno dopo. Questa volta il progettista fu un certo John Rudyerd, già commerciante in seta, che si ispirò alla carpenteria navale.

La costruzione di legno resse per 47 anni, facendo pensare che finalmente era stato risolto il problema di quello scoglio tanto pericoloso. Ma questa volta un altro tragico avvenimento era in agguato, un incendio che si sviluppò il 2 dicembre 1755 sulla sommità della lanterna, alimentata a candele. Il guardiano del faro, Henry Hall di 94 anni, con due aiutanti, tentò inutilmente di spegnerlo lanciando secchiate d'acqua verso l'alto e nel fare questo successe che il pover'uomo, che forse teneva la bocca aperta per lo sforzo, ingoiò del piombo fuso che colava dalla cupola e che gli finì in gola portandolo alla morte 12 giorni dopo essere stato prelevato dal faro, che continuò a bruciare ancora per cinque giorni e cinque notti.



In quegli anni in Faro di Eddystone si era dimostrato indispensabile per la navigazione e quindi era necessario ricostruirlo. L'impresa fu affidata a John Smeaton, altro personaggio eclettico, esperto di mulini e strumenti di precisione e anche inventore di un materiale molto simile al cemento a presa rapida che viene usato ancora oggi e che si chiamava "Portland cement".

La nuova torre fu inaugurata nell'Ottobre del 1759 e restò in uso per 120 anni, finché furono notate delle crepe nella roccia su cui poggiava. Per paura che il faro crollasse, fu smantellato nel 1870 e ricostruito sulla terraferma, pietra per pietra, a Plymouth Hoe, per volontà degli abitanti di quella città e lì si trova tutt'ora, un monumento a ricordo del suo costruttore.

In quegli anni in Faro di Eddystone si era dimostrato indispensabile per la navigazione e quindi era necessario ricostruirlo. L'impresa fu affidata a John Smeaton, altro personaggio

eclettico, esperto di mulini e strumenti di precisione e anche inventore di un materiale molto simile al cemento a presa rapida che viene usato ancora oggi e che si chiamava "Portland cement". La nuova torre fu inaugurata nell'Ottobre del 1759 e restò in uso per 120 anni, finché furono notate delle crepe nella roccia su cui poggiava. Per paura che il faro crollasse, fu smantellato nel 1870 e ricostruito sulla terraferma, pietra per pietra, a Plymouth Hoe, per volontà degli abitanti di quella città e lì si trova tutt'ora, un monumento a ricordo del suo costruttore.

Ma Eddystone non rimase senza faro. Intanto i tempi e le tecnologie avevano fatto un passo avanti e dato che lo scoglio non era più praticabile fu costruito un cassone di cemento sommerso e su questo una nuova torre fu inaugurata nel 1882, costruita da James Douglass, un ingegnere della Trinity House, uno della famosa dinastia di costruttori, ed è la stessa che si vede ancora oggi.

Il faro è alto 49 metri, è dotato di lenti Fresnel che consentono una visibilità fino a 22 miglia, con due lampi bianchi ogni 10 secondi. Vicino al nuovo faro si trova ancora la base del vecchio traslocato a terra tanto tempo fa.

La modernità è arrivata anche in mezzo al mare e il faro di Eddystone è riconoscibile per una particolarità, comune anche ad altri fari inglesi: la cupola di vetro è sormontata da una piattaforma per l'atterraggio degli elicotteri. Ormai non c'è più pericolo che qualche vecchio guardiano ingoi del piombo tentando di spegnere un incendio, il faro è elettrificato già da tempo, è tutt'ora funzionante ed è automatizzato dal 1982. Benché il faro non ospiti più un guardiano da molto tempo e non sia aperto al pubblico, spesso delle squadre arrivano sulla torre con un elicottero per effettuare lavori di manutenzione che possono durare anche qualche settimana, per questo all'interno si trova un confortevole dormitorio dove i tecnici vivono nello stesso isolamento dei guardiano di un tempo.

Un altro signore della notte ci ha raccontato la sua storia e noi, come bambini felici, l'abbiamo ascoltata.



LE REGATE DI STRAULINO

Dallo storico Archivio Fotografico di Riccardo Carbone Sergio Pepe continua a tirare fuori preziose ed inedite immagini relative all'Olimpiade della Vela di Napoli nel 1960. La storia del più grande timoniere italiano di tutti i tempi, del quale tanto si è scritto, si arricchisce e si completa riducendo così il debito di riconoscenza che la Vela e la Marina italiana Gli devono. Purtroppo è una triste realtà che per Marivela lo Sport Velico non ha più nella formazione dei propri Ufficiali la stessa importanza che aveva fino agli anni '60 del Novecento. Anche se questa scelta può avere una sua giustificazione, non è un motivo per dimenticare gli Ufficiali Velisti che hanno fatto onore all'Italia.



CRONOLOGIA DEI SUCCESSI DI AGOSTINO STRAULINO *timoniere di Star e di Classi metriche* Parte XII (5 settembre - dicembre 1960) SERGIO PEPE

5 settembre, dopo i tre giorni di riposo riprendono le regate olimpiche con la quinta prova. La ripresa per Straulino e Rolandi è in pompa magna: primi di giornata (*foto 1*).



Foto 1

Dunque, vi è una differenza di 250 punti da recuperare sui Quina, mentre Parks ha ben 362 punti in meno di

Al contrario, il lungo riposo è fatale per Nino Cosentino, Giulio De Stefano e Antonio Ciciliano che, dopo aver conseguito nelle prime quattro prove sul Dragone *Venilia*, un primo, due secondi e un quinto, piombano all'11° posto, poi si classificheranno 14° nella penultima prova e saranno squalificati nell'ultima, ma i punti conseguiti nelle prime quattro prove, che lasciavano intravedere l'Oro, consentiranno di agguantare almeno la medaglia di Bronzo.

6 settembre, sesta e penultima prova, e altro risultato di rilievo per Straulino e Rolandi: secondi, alle spalle dei fratelli portoghesi Mario e Josè Quina, che sono secondi in classifica, avendo all'attivo un primo un secondo, due terzi e poi un ottavo da poter scartare.

E Pinegin? Dopo le fulminanti prime quattro prove, con tre primi e un secondo, giunge terzo nella quinta, e quinto nella sesta, però ha già saldamente l'Oro al collo.

Per le restanti medaglie, i fratelli Quina su *Ma' Lindo* (3954 Old Greenwich 1958) hanno 6239 punti, con lo scarto 5626, Straulino 5892, con lo scarto 5376. Poi vi sono gli statunitensi William Parks e Robert Halperin su *Shrew II* (3871 Old Greenwich 1957) con 5315 punti, con lo scarto 4753.

Straulino.

7 settembre, ultima prova, avviene quanto di peggio: Parks vince la prova, Quina si classifica terzo, Straulino è settimo e così l'Argento va ai fratelli Quina, il Bronzo a Parks e Straulino resta fuori dal podio per una differenza di soli 249 punti (6047 rispetto a 6296; sarebbe bastato arrivare quarti, e il Bronzo sarebbe andato al collo di Straulino e Rolandi. Nelle foto n. 2 e 3 la premiazione al Molosiglio.



Foto 2



Foto 3

Come mai un risultato così inaspettato? Risponde lo stesso Straulino nell'intervista di Beppe Bernao, pubblicata sulla Gazzetta dello Sport del 3 settembre 2000 e ripubblicata da Giuliano Gallo ne "Il padrone del vento" ed.

Nutrimenti e poi BEAT: *“Quel quarto posto mi fa male ancora oggi, a Napoli avevo vinto diverse regate, anche titoli mondiali e europei. Mi tradì la presunzione: conoscevo bene il campo di gara, inoltre come prodiere avevo Rolandi, che era napoletano. Il bordeggio nelle acque partenopee è per lo più obbligato: si va a destra verso Mergellina, per poi virare per arrivare in boa. Ma il percorso era stato tracciato più al largo e le condizioni di vento erano differenti. E sottovalutammo il fatto. Navigare verso costa fu l'errore più grande.”*

E aveva perfettamente ragione Straulino nel ricordare che il campo di regata era più al largo: ecco la cartina allegata alle istruzioni di regata (foto n. 4): il campo giallo è ben lontano dai tondi della costa di Posillipo.

Il XXXVIII Campionato del Mondo Star si svolge dal 16 al 26 novembre a Rio de Janeiro ed è ad appannaggio di Lowell North e Thomas Skahill su *North Star III* (3877 Eichenlaub 1957). Per North è il 4° titolo mondiale, il secondo di seguito, a cui si aggiungeranno il Bronzo olimpico a Tokio nel 1964, l'Oro a Acapulco nel 1968 e il mondiale del 1973. Al mondiale a Rio partecipa un solo equipaggio italiano con Dario Salata e Luigi Croce su *Nuvola Rossa* (3401 Velscaf di Salata 1953).

In precedenza, Straulino non aveva partecipato al Campionato Europeo che si era svolto sull'isola di Bendor (Francia) e fu vinto dai francesi Georges Pisani e Noel-Marcel Desaubliaux su *Frip IV* (3898 Francis Mallard 1957). L'unico equipaggio italiano partecipante era composto da Angelo Marino e Arnaldo Panico su *Vesania* (3792 Ottavio Puleo 1956).

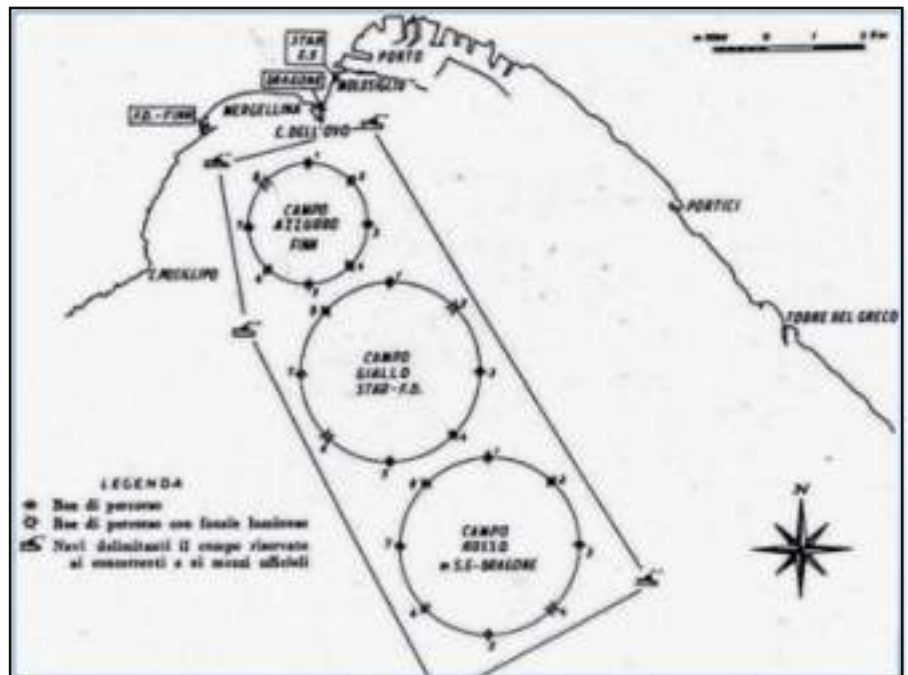


Foto 4

Infatti, com'è noto, dopo l'Olimpiade il Capitano di Fregata Straulino lascia (ma come vedremo, non abbandonerà) la Classe Star, per assumere il comando del nuovissimo yawl della Marina Militare *Corsaro II*, il cui varo era previsto per sabato 19 novembre 1960 e, per le avverse condizioni atmosferiche, effettuato il 28 novembre. Madrina è la consorte di Luigi Durand de le Penne, Medaglia d'Argento al V.M. per l'impresa di Gibilterra del 30 ottobre 1940 (B.G.2) e Medaglia d'Oro al V.M. per l'impresa del 19 dicembre 1941 nel porto Alessandria d'Egitto (G.A.3), mentre Straulino fu decorato con la Medaglia d'Argento al V.M. per l'impresa nella rada di Gibilterra del 14 luglio 1942 (G.G.1) e con quella di Bronzo per l'impresa di Gibilterra del 15 settembre 1942 (G.G.2).

All'epoca del varo, Luigi Durand de le Penne è Deputato, Presidente della L.N.I. e Vice Presidente dello Y.C.I.. Il *Corsaro II* è una costruzione dei Cantieri Costaguta di Genova Voltri, su progetto n. 1505 di Sparkman & Stephens, ed è anche doveroso ricordare che il nome *Corsaro II* è in onore del Corsaro del Capitano Enrico Alberto d' Albertis, le cui navigazioni oceaniche sono state illustrate da Franco Belloni e Gianni Magnano nel n. 107 del luglio 2021, da Franco Guerreschi nel n. 106 del giugno 2021, da Claudio Ressmann nel n. 65 del gennaio 2018, da Carlo Strena sul n.43 del marzo 2016 di questa rivista.

A conclusione dell'anno Olimpico, merita di essere pubblicata questa foto (n.5) dell'*Amerigo Vespucci*, alla fonda a Napoli durante lo svolgimento dei Giochi Velici e che sembra in attesa di un appuntamento: nel 1965 il Vespucci tornerà a Napoli al comando di...e sarà testimone di...

Per il momento non anticipo altro, la cronologia deve essere rispettata: alle prossime puntate!

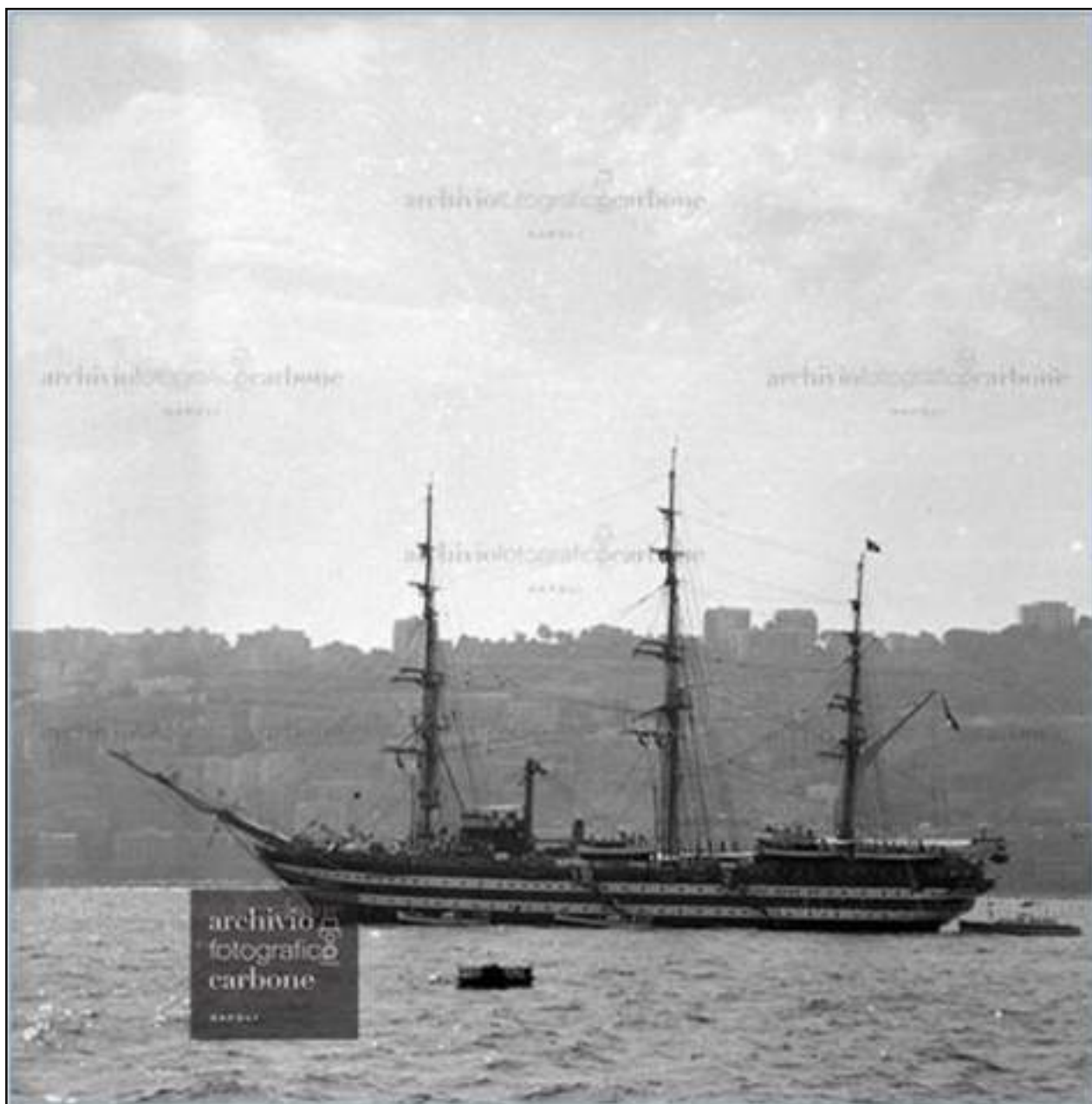


Foto 5

I GRANDI VELAI ITALIANI

La storie dei grandi velai italiani, grazie a Sandro Alessi che se n'è fatto carico, inizia da Parovel. Istriano d'origine Giuseppe 'Bepi' Parovel si trasferisce a Monfalcone come tecnico dei cantieri navali, ma la sua grande passione, insieme alle regate, fu il disegno e il taglio delle vele. Tra i Soci fondatori della "Società Velica Oscar Cosulich", si è dedicato alla sua veleria dal 1948 al 1972 quando il figlio Giorgio prese in mano le redini dell'azienda. Bepi con la moglie Eletta nel 1978 ha perso la vita in un incidente stradale nei pressi di Vicenza e ricordarlo ci fa molto piacere.



TRE GENERAZIONI DI VELAI: I PAROVEL.

SANDRO ALESSI



Foto 1. Il Dragone Venilia, I-19, medaglia di bronzo all'Olimpiade del 1960 con al timone Antonio "Nino" Cosentino (1919-1993) RYCCS, ed alle manovre Antonio Ciciliano e Giulio De Stefano.

Sarà capitato anche a voi di varcare delle soglie che, quando le varchi, non puoi pensare ad altro che: "qui dentro il tempo si è fermato".

A me, varcandone una, per prima cosa capita di incontrare Marina alla quale, essendo "quea che te gà verto la porta", chiedo se sono aperti (perché azienda ed abitazione sono tutt'uno) e quello di cui ho bisogno.

Lei allora "ciama" Enrico, che "se de sora".

Dall'odore di legna bruciata non ho dubbi su come il loft venga riscaldato e, nonostante non ci sia molta luce, comincio ad individuare e, soprattutto, ad inquadrare alcune delle foto appese alle pareti.

Poi faccio la conoscenza di Enrico che però "te dise: no, quei garocci lì non li gò".

"Ah, peccato, e allora dove posso andare a cercarli?" e siccome mi era parso uno di poche parole sto per uscire quando, finalmente, le sinapsi vanno a regime e mi torna in mente una chiacchierata con Paolo Rastrelli - sì, proprio lui - "di quando" mi raccontò di essere partito in tromba per Trieste a recuperare l'archivio (uno dei tanti che ha salvato) di Sergio Sorrentino l'altro grande *dragoner* italiano. Quale altro? Ma che storia è questa? direte voi.

E quindi, prima di salutare, chiedo: "mi scusi, potrei vedere da vicino la foto di quel Dragone?".

Così ti accorgi che la scritta in alto a sinistra è una

dedica, di Nino Cosentino a Giuseppe Parovel, per ringraziarlo di aver tagliato le vele che l'hanno portato sul podio all'Olimpiade (foto 1). E dunque comincio a intavolare un discorso e ...: "beh, se è per questo, Bepi fece anche le vele per Costantino di Grecia", che su quel podio salì il gradino più alto.

A questo punto, certo di non aver varcato una soglia ma un portale spazio-temporale, vorrei stare lì tutto il giorno se solo non avessi un socio che ha sempre fretta e che ti vuole portare via.

Ma sapevo che sarei tornato...



Foto 2. La seconda sede della veleria, in Via Bagni vecchia, appena fuori Monfalcone (GO).



Foto 3. La Sede com'è oggi (foto dell'autore).

Infatti, avendo dei lavori da fare su una barca acquistata proprio a Monfalcone, sono tornato più volte e mi sono fatto raccontare un po' della storia di una famiglia che, con quel cognome - mai *nomen* fu così omen (prima di conoscerli credevo fosse un marchio) - ha prodotto ben tre generazioni di velai.

Credo cominciate a capire e allora spiego il perchè del friulano, che non scimmiotto ma intendo perfettamente: musica per le mie orecchie, essendo stato generato da un istriano e da una furlana della bassa [1]. Ma torniamo in argomento e con un po' di storia.

La veleria G. Parovel "nacque" nel 1947, a Fiumicello [2], da un'idea di Giuseppe (il nonno) e Giorgio (il papà di Marina ed Enrico) per essere poi trasferita a Monfalcone dieci anni dopo.



Foto 4. Giuseppe "Bepi" Parovel.

Bisogna ammettere che i Parovel con l'architettura ... non hanno avuto un rapporto felicissimo, ma da friulani operosi non si sono evidentemente mai curati di certi dettagli.



Foto 5. Al lavoro nei primi anni '70.

Agli inizi la produzione era rivolta alle vele per passere, Dinghy 12' (*foto 6*) e altre derive nella quarta foto si nota la sacca di una deriva U, classe nazionale a restrizione, imbarcazione di cui si è quasi perso il ricordo).



Foto 6. Il Dinghy 12' Anita, I-1458, uno dei pochissimi realizzati (questo è del '65) dal cantiere Sciallino, a Ceriale, nei primi anni '60. Si noti la vela Parovel, non allunata ed imbisciata sia al picco che al boma.

Il primo importante successo (e che successo!) viene ottenuto nel 1960 con la medaglia d'oro e quella di bronzo alle Olimpiadi di Roma nella classe Dragone.

Nello stesso anno le Parovel si classificano ai primi posti nel Campionato Italiano Star e nei medesimi campionati di Austria, Germania e Francia.

Poi la produzione si amplia e nel 1965 vengono realizzate le vele per "Irina", una goletta di 27 m, e nel 1969 per

"Vagrant", uno schooner di 39 m progettato nel 1913 niente popò di meno che da Nat Herreshoff (e recentemente restaurato da Royal Huisman).

Nei primi anni '70 la Parovel invela "Croce del Sud", goletta a tre alberi progettata da Nicolò Martinoli e realizzata nel 1933 dai cantieri Martinolich a Lussinpiccolo: 42 m ft, 886 mq di superficie velica, scafo in acciaio, sempre (e solo) armata dalla famiglia Mentasti.

Successivamente vengono tagliate le vele del piccolo "Caipirinha", lo scafo del cantiere Gilardoni su progetto di Davide Castiglioni (già collaboratore di Olin Stephens) che nel 1976 si distinse alla OSTAR con Angelo Preden, nonché quelle di "Nuova Samantha", che nel 1978 partecipò alla Coppa Gauloises a St. Malò.

Negli anni '80 i Parovel continuano ad invelare importanti imbarcazioni classiche e d'epoca, come "Grande Zot", schooner di 16 m commissionato dallo skipper Angelo Toso per il charter ed indissolubilmente legato a Erik Tabarly, che lo noleggiò per 4 anni di fila ai Caraibi, e la replica



Foto 7. Lady Genevieve, la prima nave a vela realizzata in vtr: 45 m ft, aveva anche una stiva refrigerata di 80 mc.

"Aleph", progettate da Carlo Sciarelli, oltre a "Stalca" uno schooner di 83' disegnato da Ron Holland di proprietà del principe Ranieri di Monaco.

Nel 1987 vengono realizzate le vele per "Lady Genevieve" (foto 7), un cargo a tre alberi di 45 metri costruito in vetroresina a Muggia, adibita a trasporto merci e persone alle isole Seychelles: una realizzazione memorabile per un'imbarcazione più unica che rara ai tempi nostri: non aveva winch per tesare scotte e drizze! Giorgio Parovel, successivamente, la raggiunse nell'oceano Indiano per apportare modifiche ed effettuare riparazioni alle sue vele.

Nell'anno del 50° anniversario, il 1997, vengono tagliate le vele per uno yawl costruito nel 1947 dal cantiere Baglietto.

Nel 2002 viene effettuato il refitting di "Chiaretta", uno schooner progettato da Carlo Sciarelli [3].

Successivamente vengono realizzate le vele per "Javelin" (foto 8), ketch aurico disegnato nel 1896 da Arthur E. Payne e varato dall'omonimo cantiere di Southampton nel 1897.



Foto 8. Javelin, gaff ketch inglese del 1897, invelato Parovel.

Insomma, per chi non l'avesse capito l'anno prossimo si celebrerà il 75° anniversario della fondazione nel ricordo di Bepi, che ha guidato l'attività fino al '74 e di Giorgio che l'ha fatto più o meno fino al 2008, quando è prematuramente scomparso a soli 71 anni.

Stiamo parlando dei velai che hanno lavorato, oltre che per i citati Cosentino e Sorrentino, dragoner, per "tutti" i Pelaschier, Adelchi, Annibale e Mauro, nonché per il giovane Agostino Straulino.

Quanti velai, in Italia, possono vantare un curriculum simile?

NOTE:

[1] *E non starò a discettare qui se il bisiac (o bisiacco, il dialetto di questa parte del goriziano) sia più influenzato dal triestino che dal veneto - quest'ultimo rimasto intatto nella vicina Grado, storica enclave della Serenissima Repubblica,*

[2] *A Fiumicello, pochi km da Monfalcone, aveva casa la famiglia di una zia dell'autore, figlia del Maggiore Mario Rizzati, paracadutista della Nembo, medaglia d'oro al v.m. conferita dalla R.S.I. Nonostante le apparenze, Mario Rizzati non era un "fascista" bensì un soldato italiano che non volle mancare alla parola data: mentre Mussolini, per esempio, tenderà poi di fuggire travestito, lui sacrificò la vita per difendere Roma, la capitale di quella che chiamava Patria.*

Se non avesse combattuto dalla parte "sbagliata" ci sarebbero targhe in sua memoria.

I libri di storia ne parlano e questa citazione, su una rivista che tratta di storia, non mi è sembrata inopportuna.

[3] *Onestamente non ne ho trovato menzione sulla celebre "striscia" lasciata da Carlo Sciarrelli, la carta sulla quale aveva elencato tutti i suoi disegni (mettendo un "misterioso" punto accanto a quelle che gli esegeti ritengono siano le migliori). Altrettanto onestamente alcune imbarcazioni non vi sono classificate con un nome: "Chiaretta" potrebbe essere una di queste.*





OLIMPIADE TOKYO 2020 (2021)

FINALMENTE UNA MEDAGLIA D'ORO PER LA VELA ITALIANA



Ad agosto 2021 si è conclusa trionfalmente a Sagama Bay di Enoshima (Giappone) per la Vela italiana la travagliata Olimpiade di Tokyo. Dopo 21 anni l'Italia conquista la sua quarta Medaglia d'Oro. Ci sono riusciti nella Classe Nacra 17 RUGGERO TITA (29 anni, ingegnere informatico, tesserato Fiamme Gialle) e CATERINA BANTI (32 anni, laurea in studi islamici, tesserata C.N. Aniene - Roma).



1936 - Kiel (Germania) classe 8 metri S.I. Italia (I-20) G.L. Reggio-B. Bianchi-L. De Manincor-D. Mordini-M. e L. Poggi. (R.Y.C.I. Genova)

1952 - Helsinki (Finlandia) classe Star Merope (2958) Agostino Straulino-Nico Rode (S.V.M.M.)

2000 - Sydney (Australia) classe Mistral W. (tavola a vela) Alessandra Sensini

2020 - Enoshima (Giappone) classe Nacra 17 (catamarano misto) R. Tita e C. Banti (F.Gialle-Aniene)



1936



1952



2000



Giancarlo Basile, un'amicizia della quale ci onoriamo, segue sempre il nostro Notiziario che ha pubblicato tantissimi suoi articoli. Di tanto in tanto lo raggiungiamo con una telefonata nel suo 'buen retiro' romano, ma soprattutto rileggiamo i suoi scritti che raccontano la sua vita legata al mare e le sue irripetibili navigazioni. Lezioni di vita che ritroviamo nel suo libro "Ricordi di mare e di vela", Editrice Incontri Nautici 2012, dal quale abbiamo tratto questa sua considerazione.

CONSIDERAZIONI DI UN MARINAIO

GIANCARLO BASILE



Quali sono le conclusioni di una vita trascorsa in gran parte per mare in barca o nave a vela, il mezzo che più di ogni altro ti fa sentire tutt'uno col suo mondo così unico e così vario, pur non essendo stato previsto da Madre Natura che l'uomo, animale terrestre, vi si avventurasse in lunghe traversate? Non posso dire come sarei se non fossi stato preso anima e corpo fin da ragazzino da questo sentimento che è stato capace di dominare incessantemente la mia intera personalità, procurandomi tante soddisfazioni e tanti sacrifici.

Posso dire che certamente il mare è stato per me un maestro incomparabile, mi ha insegnato il rispetto per la Natura e anche il coraggio, la calma, la resistenza alla fatica, la rapidità di percezione e di decisione, lo spirito di adattamento, il senso di umanità e altre qualità necessarie per convivere assieme a un equipaggio. Qualità che sicuramente tornano poi molto utili a terra, qualunque sia il tipo di vita che si intraprenda quando si sbarca, cosa che prima o poi generalmente avviene.

Sì, perché vi sono tre tipi di marinai: il Saggio è colui che, al richiamo delle dolci note della terra, non si fa



Il comandante Basile al timone di una barca d'epoca.

incantare e torna sempre a bordo. E anche il più raro. C'è poi quello che non sa resistervi e voga verso terra, dando al mare l'eterno addio, pur ricordandolo sempre come un maestro incomparabile e un padre amoroso. E anche questo un saggio ed è forse il più frequente. C'è infine il terzo, quello che vuole dividersi tra due amori inconciliabili, il mare e la famiglia: questo sicuramente non è un saggio!

Personalmente sbarcai quando la mia prima figliolina, che aveva appena imparato a chiamarmi papà quando partii per una crociera di sei mesi, non mi riconosceva più quando tornai e piangeva perché non voleva che quello sconosciuto entrasse in casa...

Ai giovani auguro di tutto cuore di avere la possibilità di navigare a vela e di coltivare le qualità comuni ai marinai, a quelli veri intendo.

Si perché con il grande sviluppo della Marina da Diporto sono cresciuti parecchio i lupi di mare da banchina e la vera cultura del mare è rimasta appannaggio di pochi.

Da una vecchia rivista del 1978 riportiamo un articolo sull'annoso problema dell'inquinamento marino ancora oggi di grande attualità. Confucio, filosofo cinese (551-479 a.C.) "tentò di fornire una serie di indicazioni relativamente a quale sia il modo migliore in cui l'uomo può condurre la sua esistenza, tenendo conto di tutti gli aspetti più importanti della natura umana. Ciò comportò non soltanto l'individuazione e la ridefinizione del significato di che cosa possa significare di preciso "essere umani", ma anche la proposta da parte di Confucio di un nuovo modello per la realizzazione di sé, giudicato compatibile con l'edificazione di una comunità umana prospera e armoniosa".

Confucio e il mare

Si moltiplicano i seminari, le riunioni, i congressi sulla condizione ecologica del mare e sulle maniere di difenderlo e di ripulirlo. Il Mediterraneo è, naturalmente il mare su cui si discute di più, sia perché è il più turistico della terra, sia perché è il padre di civiltà fondamentali per l'umanità, tuttora vive ed operanti, sia perché è il più inquinato.

Milioni di turisti, da barche, barchette e barchissime usano tranquillamente il Mediterraneo come fosse una pattumiera. Abbiamo visto certe spiagge letteralmente coperte da tappeti di sacchetti di plastica sospinti a riva dalle correnti, La dannosa plastica è immortale, inaffondabile, come Gava o Pajetta.

Leggendo le scritte stampate sui sacchetti che si possono raccogliere su una qualsiasi spiaggia del Mediterraneo, sarebbe possibile tracciare la mappa commerciale dell'intero globo terrestre: da Muller & Soster. pellettieri di Amburgo, a Brambilla Giovanni, salumiere a Vidigulfo, a Kasamavi, articoli fotografici in quel di Tokio, a Grant, abbigliamento Dallas, a Svensonn. profumiere a Stoccolma. Ma provate un po' a parlare con un qualsiasi cittadino



italiano di questo problema: ebbene, scommettiamo qualsiasi cifra che vi sentirete immancabilmente dire “che è una vera indecenza; che gli italiani sono un popolo di maiali contenti di vivere in mezzo all'immondizia da loro stessi prodotta; che il mare è un gran cesso di caserma appunto per colpa degli italiani “. Gli esterofili poi sostengono che i mari francesi, spagnoli, inglesi eccetera sono pulitissimi: ma chi ha viaggiato ed è obiettivo su questo punto ha informazioni diverse. Va da sé che il soggetto interrogato li farà capire, più o meno apertamente, a seconda del carattere, che “lui in acqua, neppure un mozzicone ha mai buttato” e poi magari la sua fabbrica scarica mare vagoni di trimetilmercurio o qualcosa del genere.

Due milacinquecento anni fa il saggio e mite Confucio, come si può leggere nei Cinque Libri Canonici, diceva: “Se desideri che la tua casa rimanga pulita, ebbene incomincia a evitare di sporcarla”. Ecco, incominciamo a fissare i doveri ecologici verso noi stessi. La pulizia del mare può incominciare dal sacchetto di plastica, buttata nella pattumiera di bordo, invece che in acqua. Ma abbiamo poche speranze: basta scendere in una metropolitana o passeggiare lungo il molo di uno dei nostri porti per capire che da noi Confucio nessuno lo conosceva e nessuno ha intenzione di volerlo conoscere.

L'ITALIA MARINARA

GIORNALE QUINDICINALE DELLA LEGA NAVALE ITALIANA

Direzione e Amministrazione: ROMA (T) - Via della Vite, 11 - Tel. 59-74
Abbonamenti a "L'Italia Marinara", per l'anno 1920 L. 5.

Con L. 10 anno 21 viene accolto dalla Lega Navale Italiana e approvato a "L'Italia Marinara", con diritto inoltre a tutti i numerosi vantaggi che accorda l'Associazione



Direttore CARLO CARNEVALI

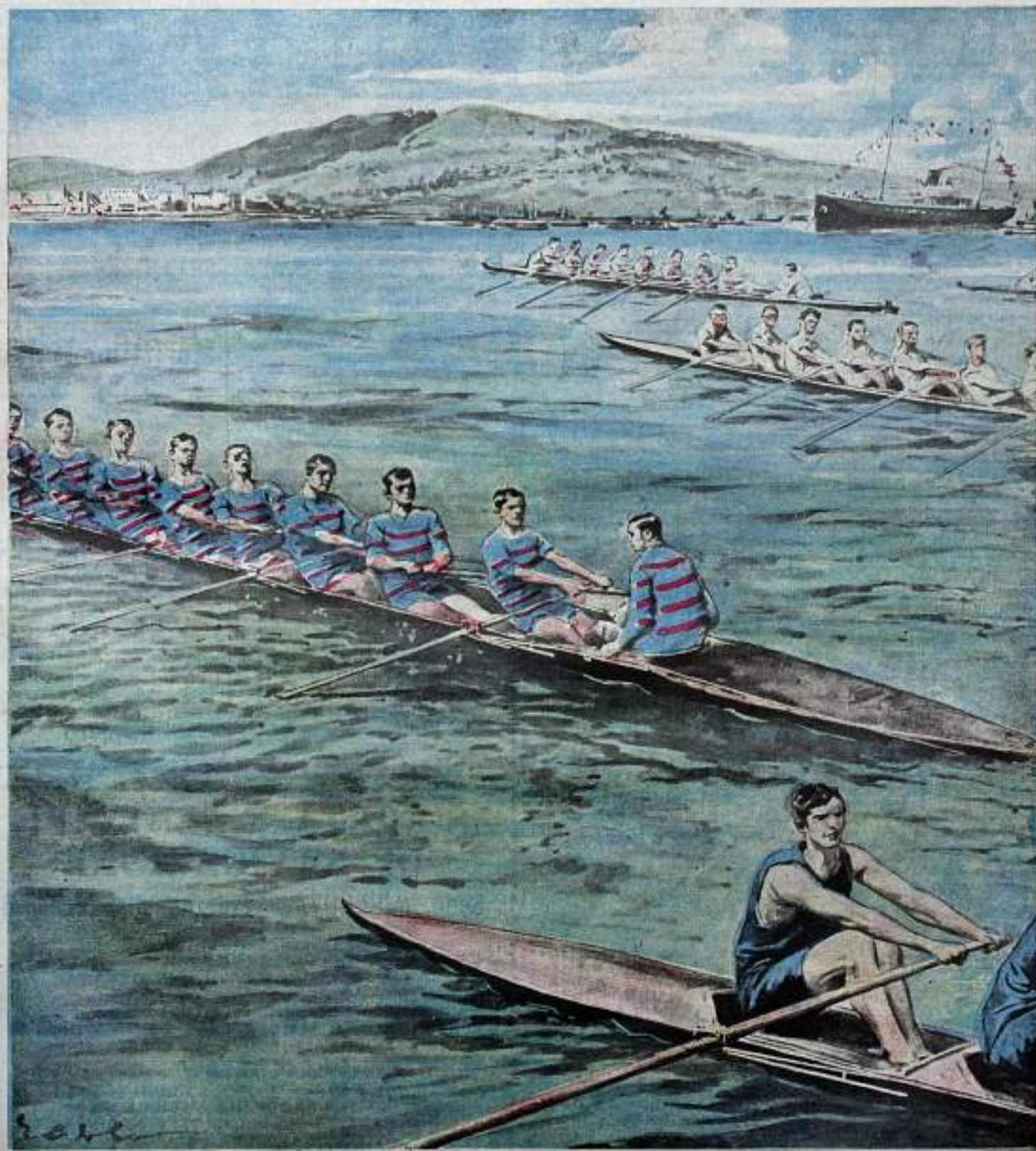
Proprietà letteraria ed artistica riservata

Tiratura copio 20.000 - Conto Corrente con la Poste.

Anno II. — Num. 16.

Roma, 16 Agosto-1° Settembre 1920

Centesimi 15 il numero.



Le grandi regate a remi sul Lago di Como: i Canottieri della "Lario", vincono la Coppa del Re.