



Notiziario CSTN

OTTOBRE 2021
N° 110



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° 110

NOTIZIARIO ON-LINE

ottobre 2021

SOMMARIO

- | | | | |
|--|---------|---------------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Carcano e il canottaggio..... | pag. 23 |
| • La vela in Italia (parte VI)..... | pag. 2 | • La barcolana | pag. 30 |
| • Evoluzione dei Fari nella storia (I) | pag. 14 | • I successi di Straulino | pag. 32 |
| • La mattanza | pag. 20 | • Messaggio della LNI | pag. 38 |

EDITORIALE

CE L'ABBIAMO FATTA! Il Ministero della Cultura - Direzione Generale "Biblioteche e Diritto d'Autore" ha assegnato alla Biblioteca del "Centro Studi Tradizioni Nautiche" per l'anno 2021 l'importo di € 4.602,44 da utilizzare presso librerie con codice ATECO della nostra provincia entro il 30 novembre p.v. Stimo preparando gli elenchi per la scelta dei volumi da acquistare che devono essere compatibili con una Biblioteca del mare come è la nostra. Per chi è impegnato quotidianamente a portare avanti il CSTN il contributo del Ministero è un risultato che ci inorgoglisce e che ci permette di accrescere notevolmente la consistenza del nostro patrimonio librario che è riconosciuto ed apprezzato dai visitatori alla nostra Sede al Molosiglio e sul sito internet (1538 visite solo nel mese festivo di Agosto). Non ci fermiamo certamente qui. Altre significative iniziative stiamo portando avanti e speriamo presto di informare chi ha cuore il futuro del "Centro Studi".

Foto e grafica di copertina di Blue Passion: Un mitico motoscafo Riva, vanto della cantieristica italiana nel mondo, mentre sfreccia sullo sfondo dei Faraglioni a Capri.

Hanno collaborato: **Franco Belloni, Sergio Bisiani, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Giovanni Iannucci, Gianni Magnano, Anna Maria Mariotti, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Paolo Rastrelli, Emilio Somma.**



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

IL NOTIZIARIO È SU



COME @Tradizioninautiche

LA VELA IN ITALIA



La sesta puntata è essenzialmente dedicata alla storia dello yacht "Artica" e alla sua straordinaria impresa che tanto lustro ha dato nel campo velico alla nostra Nazione. Non tutti i velisti di oggi conoscono la storia che Gianni Magnano, anche a nome del nostro maestro Franco Belloni, sta pubblicando. Molti appassionati dello Sport della Vela, e non solo questi, queste storie non lo conoscono. Bisognerebbe tener conto che "tradizione



non è culto delle ceneri ma custodia del fuoco" (Gustav Mahler); cioè mantenere vivo quel "fuoco" che brucia nei solchi lasciati dalle vite di chi ha abitato questa terra alimentandolo con storie evocative ed emozioni travolgenti. (citazione di Giovanni Caputo - Tradizioni Marinare).

GLI ANNI DELLA PRIMA VELA

FRANCO BELLONI E GIANNI MAGNANO

Sesta Puntata

"Artica" vince la Coppa di Francia

Il 1902 fu un anno importante per la vela italiana: *Artica* del Duca degli Abruzzi conquistò a Marsiglia, la Coppa di Francia. Quella di *Artica* fu la prima partecipazione italiana all'importante trofeo transalpino e subito fu una vittoria, che proiettò il Cantiere Costaguta e la vela italiana in campo internazionale.

Una grande affermazione

Il preludio alla sfida italiana per la Coppa di Francia¹ fu il rifiuto degli inglesi, che avevano vinto per tre volte consecutive il Trofeo, di modificare il loro difensore trovato fuori stazza. La Coppa ritornò quindi in Francia e lo Yacht Club de France decise di assegnare il trofeo alle barche di 10 tonnellate anziché a quelle di 20 come era stato in precedenza.

La modifica organizzativa venne prontamente colta da Luigi Amedeo di Savoia Duca degli Abruzzi, allora dirigente del Regio Yacht Club Italiano. Il Duca fece progettare e costruire da Ugo Costaguta nel cantiere di Voltri, un racer da 10 tonnellate di stazza per sfidare i francesi nell'ambito trofeo.

Il giovane costruttore accettò di costruire la barca al patto che l'equipaggio imbarcato per la regata fosse costituito interamente da marinai voltresi.

Il Duca acconsentì di buon grado alla richiesta di Costaguta, in quanto conosceva già il valore di questi ottimi marinai, alcuni dei quali provenivano dall'equipaggio di *Violante* e *Corsaro* i due yacht del capitano Enrico Alberto d'Albertis, celebre navigatore genovese primo crocerista della storia della vela mediterranea.

Al momento del varo del nuovo yacht, 14 aprile 1902, il Duca degli Abruzzi nell'infrangere la tradizionale bottiglia di champagne disse: "Il suo nome sarà *Artica*. Auguro che faccia onore all'Italia e al suo costruttore."



Foto 1 - Il costruttore Ugo Costaguta che dal 1887 fondò a Voltri con Simone Fava e il Fratello più giovane Attilio.



Foto 2 - Il Duca degli Abruzzi Luigi Amedeo di Savoia Aosta in una foto di rappresentanza

Foto 3 - 1902 Arrivo in auto nel Cantiere di Costaguta del Del Duca degli Abruzzi, alla sua sinistra con la paglietta il G. Uff. Garibaldi Coltelletti Vice Presidente del R.Y.C.I.



Foto 4 - 1902 il Duca Degli Abruzzi nel cantiere Costaguta per il varo di "Artica" con Ugo Costaguta (scarpe bianche) subito dietro Simone Fava.

Commentando la barca Achille Camurri, un noto collaboratore della *Rivista Marittima*, scrisse:

Artica è il portato e l'interpretazione fedele della nuova formula di stazza francese da noi adottata è attrezzata a cutter ed ha le seguenti dimensioni: lunghezza massima 16,10 m; lunghezza al galleggiamento 10,80 m; larghezza 3,00 m; slancio di prora 2,65 m; slancio di poppa 2,65 m; perimetro 8,35 m; catena 6,65 m; immersione 2,20 m; superficie della sezione maestra 1,95 m²; superficie velica 190,00 m²; zavorra 5400,00 kg; stazza di corsa 10 t.

A parte la necessità di disegnare soprattutto uno scafo armonico e dolce, quale è indispensabile per passare facilmente attraverso all'acqua, sembra che il Costaguta abbia in particolar modo studiato di aumentare, fino dove era possibile, la superficie della sezione maestra senza accrescere lo spostamento; infatti, pur avendo un piano di galleggiamento molto pieno, **Artica** sposta pochissimo alle estremità, meno di Nella forse e di quanti bulb-keels della sua stazza furono finora costruiti. Né è il caso di illudersi sulla superficie della sezione maestra, giacché questa, se ne toglia la pinna zavorrata e il suo raccordo con lo scafo, può adattarsi a qualunque più esagerato bulb-keel.

Artica, allo stato di riposo, è una barca larga, giacché in tali condizioni il rapporto fra lunghezza e la larghezza è appena di 3,6, ma in sostanza deve esser considerata stretta, perché col bordo all'acqua la sua lunghezza di galleggiamento è certamente assai prossima ai 15 metri, mentre la sua larghezza scende forse a poco più di m. 2,50; tuttavia, siccome in siffatte condizioni il solido costituente lo spostamento viene a trovarsi quasi tutto sottovento dell'asse di simmetria dello scafo, si capisce che questo debba godere di una stabilità assai rilevante.

La costruzione di **Artica** è un modello di accuratezza, di precisione e di eleganza, tanto da superare tutto ciò che di migliore si fa all'estero, e di ciò va data ampia lode al bravo Costaguta, il quale non è soltanto un ottimo ingegnere, ma è anche un finissimo costruttore.²

La Coppa di Francia si correva Marsiglia. Avversaria della barca italiana la francese **Suzette** (progetto di J. Guédon e costruzione di G. Bonnin & Barré) di Douault.

La barca italiana, dopo alcuni giorni di prove, partì da Voltri scortata da un rimorchiatore, per le cattive condizioni del mare incontrate nel trasferimento dovette fermarsi a Tolone rischiando di non arrivare in tempo a Marsiglia.



Foto 5 - 16 Aprile 1902 "Artica" durante le prove davanti alla spiaggia di Voltri.

Il Regolamento della Coppa di Francia stabiliva che i concorrenti dovevano essere a disposizione della giuria due giorni prima delle gare per i controlli di stazza. Ormai mancavano soltanto ventiquattro ore. La Commissione italiana richiese un rinvio alla giuria ma i francesi lo respinsero altezzosamente: "Domani se **Artica** non sarà a Marsiglia, la Coppa verrà aggiudicata senz'altro alla Francia".

Il Duca degli Abruzzi, informato del problema raggiunse subito Tolone in automobile e decise di partire con la

barca poco dopo mezzanotte, quando generalmente il maestrale concede alcune ore di relativa calma. *Artica* dopo una notte di navigazione il mattino dopo era a Marsiglia a disposizione della giuria.



Foto 6 - Aprile 1902 "Artica" in partenza da Voltri per Marsiglia in una foto del Aprile 1902, il rimorchiatore verso terra è pronto per fornire il traino. (foto inedita)



Foto 7 - 2 Maggio 1902 "Artica" sfidante della Coppa di Francia arriva nel Vecchio Porto di Marsiglia trainata dal rimorchiatore "Roma" (foto inedita)



Foto 8 - Operazioni di stazza nel Porto Vecchio di Marsiglia prima della sfida di Coppa.

Lasciamo a Skipper, pseudonimo del giornalista Salvatore Ernesto Arboccò, inviato speciale del quotidiano genovese *Caffaro*, il compito di raccontare le due regate.

Breve, ma significativo il dispaccio per la prova del 5 maggio:

Oggi, primo giorno delle gare per la Coppa di Francia, abbiamo avuto un violento fortunale di maestro. Artica guidata dal Duca degli Abruzzi uscì audacemente a vela dal Porto Vecchio.

Suzette, campione di Francia, non fu pronta alla partenza e uscita dal porto della Joliette, abbandonò senza tagliare il traguardo.

La corsa di Artica, fu emozionante: destò meraviglia l'abilità dell'equipaggio nelle manovre e il coraggio del Duca il quale guadagnò la prima prova, navigando per cinque ore con raffiche violente e mare ondosso che spazzava continuamente la coperta.

A provare la violenza del vento basti dire che Artica navigò sempre con tre terzaroli.

La coraggiosa condotta del Duca gli procurò una calorosa dimostrazione dai francesi al suo arrivo al quai del Porto Vecchio.³

La seconda, ed ultima, prova disputata il 7 maggio fu così commentata:

Se casca una "sagolata" d'acqua nel Golfo Leone sono tre buglioli di maestrale. E tale proverbio ebbe anche una volta la sua conferma, giacché oggi fra Artica, "challenger" italiano, e Suzette "defender" francese, ebbe fine la tenzone marinara con maestrale fresco che obbligò i due campioni a serrare una mano di terzaroli.

Prima della partenza Suzette ed Artica lottano sagacemente per mettersi in buona posizione per tagliare la linea di traguardo.

Artica manovrando abilmente riesce a piazzarsi al vento di Suzette, ma per un contrattempo parte qualche secondo dopo questa – mentre una folla di dilettanti, di marinai, di pescatori dalle "jetée" della Joliette, e dal forte del Phare assisteva entusiasta, passionata alla gara interessante.

Il cap. Ernesto Cosci, cui S.A. il Duca aveva affidato Artica, per recarsi all'inaugurazione del monumento eretto alla memoria del Principe Amedeo, tentò di avvicinare al bordeggio Suzette che per un po' di tempo riuscì a mantenersi prima, talché buona parte degli appassionati spettatori erano fiduciosi della vittoria del "defender"

francese. Ma prima di virare la boa di ponente **Suzette** a seguito di avaria ai tiranti dell'albero dovette abbandonare la corsa!

Intanto **Artica** continua la propria corsa scivolando graziosamente sulle cerulee onde suscitate dal "Mistrau" il tiranno della Provenza, e procura percorrere le 20 miglia che misura il campo da corsa nel minor tempo possibile, metà di bolina e metà in poppa, ma, sotto le brusche carezze del maestrale, durante il terzo giro dovè diminuire la sua velatura per avaria identica a quella avvenuta a **Suzette**.

Ciò non impedì però la continuazione della corsa e alle 15.18 tagliava trionfalmente la linea di traguardo vincendo l'ambita Coppa di Francia.⁴



Foto 9 - 10 Maggio 1902 il Duca degli Abruzzi visita il cantiere Costaguta , Elegantissimo con bombetta e bastone accolto dalla banda musicale e dagli abitanti e dalle maestranze in festa al suo fianco Ugo Costaguta e Simone Fava con la paglietta segue il Marchese Roberto Lubelli suo aiutante di campo e amico.

L'equipaggio di **Artica**, oltre al Duca egli Abruzzi nella prima prova e il capitano Ernesto Cosci nella seconda, era composto da Cosimo "Coximu" Boccone anche con il ruolo di timoniere, Giuseppe "Fracassin" Casalino, Giovanni "Rimini ü mügugnun" Fabiano, Luca "Lùcchinin" Castellano, Andrea "Rübattin" Boccone e Francesco "Panan" Patrone. Velaio e marinaio a terra Giuseppe "Cioma" Toso.

Al banchetto di premiazione il marchese Rochechouart, vicepresidente dello Yacht Club de France, annunciò la sfida del suo Club per la Coppa di Francia e la Coppa d'Italia⁵ per il 1903.

Per difendere la Coppa di Francia vennero costruite tre barche di 10 tonnellate: **Sally** (progetto e costruzione di Luigi Oneto) di Giuseppe Garibaldi Coltelletti; **Leda** (Ugo Costaguta) del Duca degli Abruzzi e **Nada** (Egidio Gallinari) di Ignazio Florio.

La scelta per il defender italiano, dopo le regate di osservazione a Sturla e a Nizza, cadde su **Nada**. La scelta, forse condizionata dei tempi incerti avuti durante le regate di selezione, non fu certo felice per i nostri colori.

Per la Coppa d'Italia era in lizza soltanto **Melisenda** (progetto e costruzione di Ugo Costaguta) di Mario Dall'Orso.



Foto 10 - *Melisenda* di Mario Dall'Orso primo detentore della Coppa Italia.

I due trofei si disputarono a Sanremo. Nella Coppa di Francia (27 e 29 marzo) erano di fronte *Nada* e il francese *Suzette*, la stessa barca che l'anno prima aveva perso la Coppa con *Artica*. La regata fu praticamente senza storia: *Suzette* vinceva due prove riconquistando la Coppa con facilità.

Nella Coppa d'Italia (26,27 e 29 marzo) la Francia era rappresentata da *Titave* un progetto di J. Guédon costruito da G. Bonnin & Barré per Damoy-Picon.

La prima prova della Coppa d'Italia fu annullata per la densa foschia che impediva di vedere la boa di bolina. Le due prove successive corse con venti leggeri furono vinte dalla barca francese.

I giornali dell'epoca parlarono della "disfatta italiana" che perse i due importanti trofei a vantaggio delle barche francesi.

La rivincita per l'Italia arrivò l'anno successivo il 2 e 4 aprile 1904 a Nizza nella Baia degli Angeli dove si corse la Coppa Italia.

La sfida avvenne tra *Melisenda* e la francese *Pérrette* progettata da G. Sahuquè e costruita da Fouquet per gli armatori Marc Blanchy e Chapon.

Melisenda si impose riconquistando il trofeo.

Questa fu l'ultima edizione corsa con gli yacht di 5 tonnellate, le future edizioni saranno disputate con le barche delle nuove Classi metriche.

Nuovi circoli all'inizio Secolo

La vela italiana continuava una costante diffusione grazie anche alle iniziative degli enti che in occasione di feste patronali chiedono ai club allora esistenti di organizzare regate a vela.

Era un modo, se vogliamo un po' folcloristico, ma portava barche a vela dove c'erano potenzialmente degli appassionati che aspettavano, forse, di essere invogliati.

A Venezia, nel gennaio del 1902 la Società Francesco Querini faceva costruire dal cantiere Meloncini su

progetto del titolare una barca di 2,5 tonnellate di stazza, lunga 10,10 metri fuori tutto, 7,00 metri al galleggiamento e larga 1,92 metri. Madrina del nuovo yacht fu la contessa E. Wideman-Rezzonico che chiamò la barca *Ninfea*. "Mandando un plauso all'attiva ed intraprendente Società 'Francesco Querini' facciamo voti che questo sia il

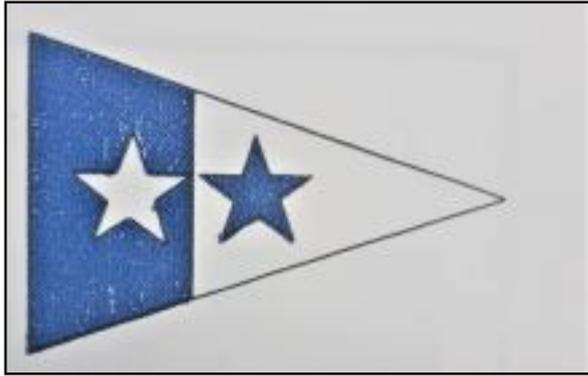


Foto 11 – Guidone del Circolo Canottieri "Roggero di Lauria".

Nautico che, grazie anche alla coabitazione, si è certamente fuso con il "Sicania", che nello stesso anno cambiò nome assumendo quello di Circolo Canottieri "Roggero di Loria" e nel 1922 correggeva il nome in Lauria.

Il primo consiglio del "Roggero di Lauria" era composto dal presidente Ignazio Florio, il barone Alberto Fassini vicepresidente, Pietro Lojacono Levante, Michele Ponticelli, Antonino Federico, Nello Follina, Emilio Arcuri e Umberto La Torre consiglieri.



Foto 12 - Guidone Lario l'Elice Club Italiano.

nucleo intorno a cui si formi un vitale centro di yachting che possa popolare di bianche e rapide vele la splendida laguna". Era questo l'augurio che si leggeva in una rivista dell'epoca, un augurio che diventò una realtà il 15 maggio 1911 con la fondazione dello Yacht Club Veneziano. Nel 1919, su suggerimento di Gabriele d'Annunzio, cambierà il nome in Compagnia della Vela.

A Palermo, un veliero in disarmo, messo a disposizione da Ignazio Florio, ribattezzato "U trì casciette", ospitò nel 1902 due società di canottaggio: il Club Nautico e il Sicania Nautical Club "Roggero di Loria". Nome di un ammiraglio siciliano, ca. 1245-1303. Dal febbraio del 1906 non si hanno più notizie del Circolo

Società di canottaggio certamente, ma con un presidente velista, quell'Ignazio Florio la cui dinastia aveva reso Palermo una "Capitale" tanto che i Florio erano stati definiti "autentici re senza corona".

Florio fu proprietario di barche a vela prestigiose: il cutter *Walkyrie*, lo yawl *Fieramosca* e, non ultimo, il *Nada*.

In un circolo di canottieri con un presidente velista, la vela sarebbe diventata ben presto l'attività sociale primaria.

Tornando al nord d'Italia, nel 1903 nasce sul lago di Como a Carate Lario l'Elice Club Italiano. La società istituita per lo

sviluppo della motonautica, in breve tempo diventò un attivo circolo velico.

Il primo presidente fu Carlo Gabrio Sormani, vicepresidente il principe Luigi Trivulzio, consiglieri Alessandro Volpi Bassani, Giulio Guaita, Cesare Riva e il conte Giuseppe Visconti di Modrone.

In Liguria a Sturla, dove era attivo il Club Nautico Genovese, nel 1904 Giovanni Ratto diede vita al Club Nautico Sturla "con intendimenti popolari, ma soprattutto per mantenere una inflessibile rettitudine [regolamenti chiari e osservati] allo svolgimento dello yachting".

Sempre nel levante Genovese, anche a Bogliasco le cronache dell'epoca riportano:

Memorie di anziani concittadini c'informano della fondazione nella prima decade di questo secolo, di un "Circolo del Mare" (nessuno in verità ci ha saputo dire l'esatta denominazione) con sede nell'attuale Via Ammiraglio Bettolo numero civico 18; con attività veliche e remiere e ...à qualche festiccioia mondana al suono del ... pianino a maniglia! Gli animatori più accaniti corrispondono ai nomi del Notaio Francesco Riso, del Macchinista navale Zeffirio Vassallo, del Capitano l.c. Giovanni Corsanego, del Dr. Giovanni Chiappella e altri ancora che non esistendo documenti da consultare... sono scomparsi dalla memoria dei nostri volenterosi quanto vetusti informatori.



Foto 13 - guidone del Club Nautico Bogliasco.

Fu a tale sodalizio che certo Colonnello Gatti, offrì quel 'Trofeo Bogliasco "datato 1909 posto in palio per regate a vela, che, dopo eventi e avvenimenti vari fu, a suo tempo, ereditato "a tutti gli effetti" dal Club Nautico Bogliasco...⁶

Il Club Nautico Bogliasco venne fondato nel 1925 ed ebbe questo Consiglio Direttivo: Giuseppe Carbone presidente; Alfredo Riso vicepresidente; Gino Riso segretario; Giuseppe Ferrari, Ennio Rossi, Erasmo Vassallo consiglieri; Giuseppe Corsanego tesoriere.

Il trofeo "Bogliasco" doveva essere assegnato definitivamente alla barca che lo avesse vinto per tre volte anche non consecutive. Occorsero diciotto anni e solo nel 1928 *Ninfa II*, una deriva di 5,50 metri, timoniere il popolare Domenico Mordini, lo vinceva definitivamente.

L'8 agosto 1908 a Recco, sulla costa genovese, fu organizzata una regata con in palio la Coppa Città di Recco. Con questo trofeo si diede inizio all'attività della Società Nautica Recco, oggi Club Amici Vela e Motore 1908, fondata dai fratelli Berardo, Pittaluga, Badaracco, da Dorin Sangermani e altri appassionati. Primo presidente venne eletto Matteo Berardo.

L'attività nautica era in pieno sviluppo anche in Adriatico, a Trieste, che allora faceva parte dell'impero austro-ungarico, città marinara per eccellenza la vela riscuoteva interesse e sulle origini si legge:

Trieste velica è stata, in qualche modo, tributaria di Lussino, l'isola del Quarnero dai cui scali, sono scesi in mare migliaia di velieri e che ha forgiato, in ogni tempo, navigatori di forte tempra. Sono stati i lussignani, fra cui numerosi i "capohornisti" (marinai cioè che hanno doppiato a vela Capo Horn), a portare a Trieste la vela come diporto, e a Lussino è stato costruito, da Picinich, la prima unità sociale dell'Adriaco, un cutter armato a yawl su disegno di Enrico Ambrosini, uomo di esperienze nautiche transatlantiche, che per primo tracciò rotte diportistiche nel Golfo di Trieste con il suo Nippon e iscrisse il suo nome quale primo coordinatore delle attività veliche a Trieste.⁷

Nel 1898 la Società delle Regate, attiva nel canottaggio, patrocinò una regata nello specchio di mare antistante Barcola, con la partecipazione, dicono le cronache del tempo, di barche veneziane, triestine, lussignane e polesi.

La regata suscitò molto entusiasmo tanto che, al banchetto della premiazione, fu lanciata l'idea di costituire un sodalizio velico.

Il 21 marzo 1903, nelle sontuose sale dell'Hôtel de la Ville, quel proposito diventò una realtà: Enrico Ambrosini, Ettore Carnera, Oscar Cavagna, Edoardo Caramelli, Dante Foresti, Giuseppe Fulignot, Felice Gessi, Carlo Lahmann, Antonio Pagliaro, Carlo Pellarini, Paolo Tripcovich e Renzo Viezzoli, fondarono lo Yacht Club Adriaco. Il primo presidente, eletto nel 1904, fu il capitano di vascello Vittorio Bousquet, a cui subentrò in breve Alfredo Cesare.

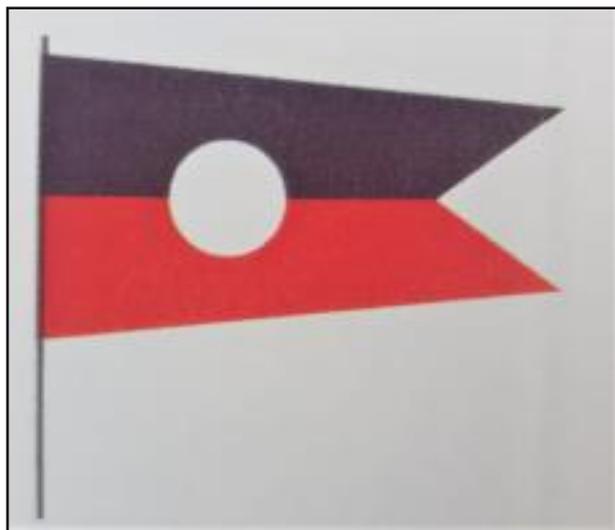


Foto 14 *Guidone Yacht Club Adriaco.*

La prima sede era in un vecchio "pielego", un veliero da carico già impiegato per il trasporto del carbone, trasformato da abili maestri d'ascia secondo le necessità del sodalizio. Questa prima sede galleggiante venne abbandonata nel 1912, per una nuova sede costruita a Muggia dal cantiere Valtolina. Nei primi anni di vita lo Yacht Club Adriaco aprì Consolati nelle principali cittadine della costa istriana e tenne stretti contatti con l'unico sodalizio velico di allora, l'Imperial Regio Yacht Geschwader, che allenava i cadetti della marina austriaca.

Una grande regata d'altura, Pola-Trieste, si disputò il 20 maggio 1905. Vinsero due grandi barche con i cadetti della marina austriaca, fra i quali, ovviamente, molti "sudditi" italiani di Lussino, Cherso, Pola e della Dalmazia.

Incominciarono in quel periodo le crociere verso le isole della Dalmazia, Pola, la costa istriana e le isole Brioni.

Negli stessi anni la prospera borghesia Triestina fece costruire una vera e propria "flotta" di imbarcazioni da diporto.

Note

1. La Coppa di Francia venne istituita nel 1891 dal Comité du Yacht Français per le barche di 20 tonnellate di stazza. Dal 1902 al 1907, per quelle di 10 tonnellate, dal 1910 al 1914 per i 10 metri Stazza Internazionale, dal 1921 al 1949 con gli 8 metri Stazza Internazionale e dal 1953 con i 5.5 metri Serie Internazionale e, con alterni periodi di sosta, con i 6 metri Stazza Internazionale.
2. Achille Camurri, "Miscellanea", *Rivista Marittima*, maggio 1902, pp. 322-333.
3. Skipper, "Le regate di Marsiglia per la Coppa di Francia", *Caffaro*, 6-7 maggio 1902.
4. Skipper, "La Coppa di Francia vinta dal Duca degli Abruzzi", *Caffaro*, 8-9 maggio 1902.
5. La Coppa d'Italia venne donata, grazie all'interessamento del Duca degli Abruzzi, da Umberto I al Regio Yacht Club Italiano nel 1898.
Assegnata alla classe di 5 tonnellate di stazza, dopo le prime due edizioni (1903 e 1904) passò agli 8 metri Stazza Internazionale dal 1909 al 1950 (nel 1924 ai 6 metri Stazza Internazionale) e ai 5.5 metri Serie Internazionale dal 1953, ai 12 metri Stazza Internazionale (1997 e 1998) e, infine, agli 8 metri Stazza Internazionale.
6. AA.VV., "Premessa", *Club Nautico Bogliasco 1925-1975*, 1975, p. 9.
7. Fulvio Molinari, "Storia della vela", *Enciclopedia monografica del Friuli Venezia Giulia, quarto volume*, p. 395.

Duca degli Abruzzi

Marinaio, velista, alpinista, esploratore, scienziato, uomo d'azione e di guerra e colonizzatore. In tutte queste multiformi e complesse attività il Duca degli Abruzzi si affermò sempre perché, "Durante la sua vita Egli non lasciò nulla al caso".

Il 29 gennaio 1873 nasce a Madrid Luigi Amedeo di Savoia-Aosta, terzogenito di Amedeo Ferdinando di Savoia-Aosta, allora re di Spagna, e di Maria Vittoria principessa del Pozzo della Cisterna. Dopo tredici giorni dalla sua nascita il padre abdicò e la famiglia ritornò in Italia.

A sei anni, 19 agosto 1879, il piccolo Luigi Amedeo di Savoia-Aosta fu iscritto come mozzo nella Regia Marina Italiana.

A dieci anni entra nell'Accademia Navale seguendo regolarmente i corsi e uscendone con il grado di guardiamarina nel giugno 1889.

Subito dopo, il giovane principe, si imbarcò sulla nave-scuola *Vespucci* per una campagna di due anni nell'Atlantico e nel Pacifico.

Nel 1890 gli è conferito il titolo di Duca degli Abruzzi.

Nel 1892 assunse l'incarico di ufficiale in seconda sulla corazzata *Venezia* e poi sulla torpediniera 107-S.

In una breve parentesi nella quale si dedicò alla sua passione per la montagna, scala tutte le maggiori vette delle Alpi: Bianco, Breithorn, Cervino e Gran Paradiso.

Nel giugno del 1893 sulla cannoniere *Volturno* naviga nel Mediterraneo, nell'Atlantico e nel Mar Rosso e per la prima volta tocca le coste della Somalia.

Al ritorno del giro del mondo in seguito alle sue frequentazioni genovesi, scopre la passione per la vela.

Nel 1897 acquista il 5 tonnellate *Anglia* di 14,55 metri e nello stesso anno fa costruire in Inghilterra, su disegno di George Lennox Watson, *Bona* di 31,10 metri.

Successivamente compra in Francia *Chechette* racer da una tonnellata lungo 8 metri, progettato da Guédon che gli disegnerà anche *Otomie* a cui segue una barca di William Fife III, *Fern*, importata dall'Inghilterra alla fine del 1896.

Dal mare nuovamente alla montagna per la prima grande impresa all'estero: l'ascensione del Sant'Elia (5489 metri) nell'Alaska compiuta il 31 luglio 1897.

Mentre era imbarcato sulla corazzata *San Martino* fece progettare e costruire da Linton Hope *Rocket* per le regate sul lago Maggiore, a cui seguiva nel 1899 *Nella* di 13,45 metri di lunghezza realizzata a Voltri da Ugo Costaguta. Con questa barca il Duca si affermò in molte regate della Costa Azzurra, a Genova e sul Verbano, alle quali partecipò con passione.



Foto I - Il Duca in una foto del 1899 prima della spedizione polare.

Nel frattempo si preparava per la sua impresa più importante: la spedizione polare.

Il 12 giugno 1899 la nave *Stella Polare* lasciava Christiania (Oslo) spingendosi il più possibile a nord fino a restare imprigionata tra i ghiacci. Durante gli allenamenti con i cani per prepararsi a proseguire sul pack verso il nord, il Duca cadde in una buca del ghiacciaio e i suoi compagni di spedizione dovettero amputargli due dita della mano congelate.

A causa dell'incidente sarà l'allora capitano di corvetta Umberto Cagni a continuare l'impresa con le guide valdostane Joseph Petigax e Alexis Fenoillet e col marinaio Simone Canepa, raggiungendo, 25 aprile 1900, 86° 33' 49" di latitudine nord, battendo il precedente record del norvegese Nansen.

Nel settembre del 1900, archiviata la gloriosa esperienza polare, il Duca degli Abruzzi passa al comando dell'ariete-torpediniere *Liguria* e parte per una crociera di 54.000 miglia intorno al mondo, durata 19 mesi, in cui per sei volte taglia l'equatore.

Al termine della missione ritorna alle regate. Si prepara per conquistare nel 1902 con *Artica* la Coppa di Francia; affermazione che consacrerà la sua fama di velista esperto ed audace.

La cronaca della sfida è nota: due regate e due vittorie ottenute in condizioni proibitive, come le corrispondenze da Marsiglia di Skipper raccontano nel quinto capitolo.

Dopo *Artica*, sempre di Costaguta, il Duca fece costruire *Leda* per partecipare alle selezioni per la scelta del difensore della Coppa di Francia.



Foto II - Primavera 1903 Il Duca degli Abruzzi su una lancia raggiunge le sue barche "Artica" e "Leda" davanti alla spiaggia di Voltri.

L'ultima sua barca da diporto, nel 1910, fu **Ziska** della Serie Nazionale 5,50 metri istituita dal Regio Yacht Club Italiano, che partecipa alle regate del Golfo Tigullio con al timone il marchese Negrotto Cambiaso, allora suo aiutante di bandiera.



Portofino, agosto 1910. "Ziska", costruito da Costaguta con il "girafiocco" a prua.

Promosso contrammiraglio comanda dall'incrociatore **Vettor Pisani** le siluranti operanti nel 1911 nella guerra contro la Turchia e il 29 e 30 settembre dirige l'azione di Prevesa dove quattro navi ottomane furono affondate.

Nel 1913 è chiamato al comando delle forze navali riunite e sotto la sua direzione si svolsero le azioni del basso Adriatico durante la Prima guerra mondiale.

Cessata la guerra, nel 1919 si recò in Somalia per studiare la possibilità di sviluppo della nostra colonia e nel 1920 costituisce la Società Agricola Italo Somala ottenendo in pochi anni, malgrado le difficoltà, lusinghieri risultati. Nonostante il suo impegno in Somalia trova il tempo per organizzare alla fine del 1928 una spedizione per scoprire la sorgente del fiume Uebi-Scebeli.

Fu questa la sua ultima grande avventura. Il 16 marzo 1933 morì in Somalia, nel Villaggio da lui stesso fondato.

Il Duca degli Abruzzi era stato anche presidente del Regio Yacht Club Italiano dal 1906 al 1933 e della Reale Federazione Italiana della Vela dalla fondazione al 1933.

STORIE DI FARI

Annamaria "Lilla" Mariotti, la signora dei fari, entrata ormai a pieno titolo tra i nostri assidui collaboratori, ci propone un suo pregevole lavoro frutto di una accurata ricerca sulla l'evoluzione dei fari, dalle origini ai nostri giorni. Il racconto, ricco di interessanti dati storici, tecnici e geografici fa anche riferimento ad una importante bibliografia. La materia trattata, per la vastità temporale e per i territori visitati ci costringe a dividere la pubblicazione in tre puntate, assicurando i lettori che sarà un piacere leggerle.



I FARI E LA LORO EVOLUZIONE ATTRAVERSO I SECOLI

ANNAMARIA "LILLA" MARIOTTI

(prima puntata)

"Il Faro era allora una torre argentea, nebulosa, con un occhio giallo che si apriva all'improvviso e dolcemente la sera"

"(Il Faro) torreggiava, nudo e diritto, scintillando, bianco e nero e si vedevano già le onde che si frangevano in bianche schegge come frammenti di vetro sugli scogli"

Da "Al Faro" (To the lighthouse) di Virginia Woolf (1882-1941)



Quella dei fari è una storia affascinante che si perde nella notte dei tempi e va di pari passo con la storia della navigazione.

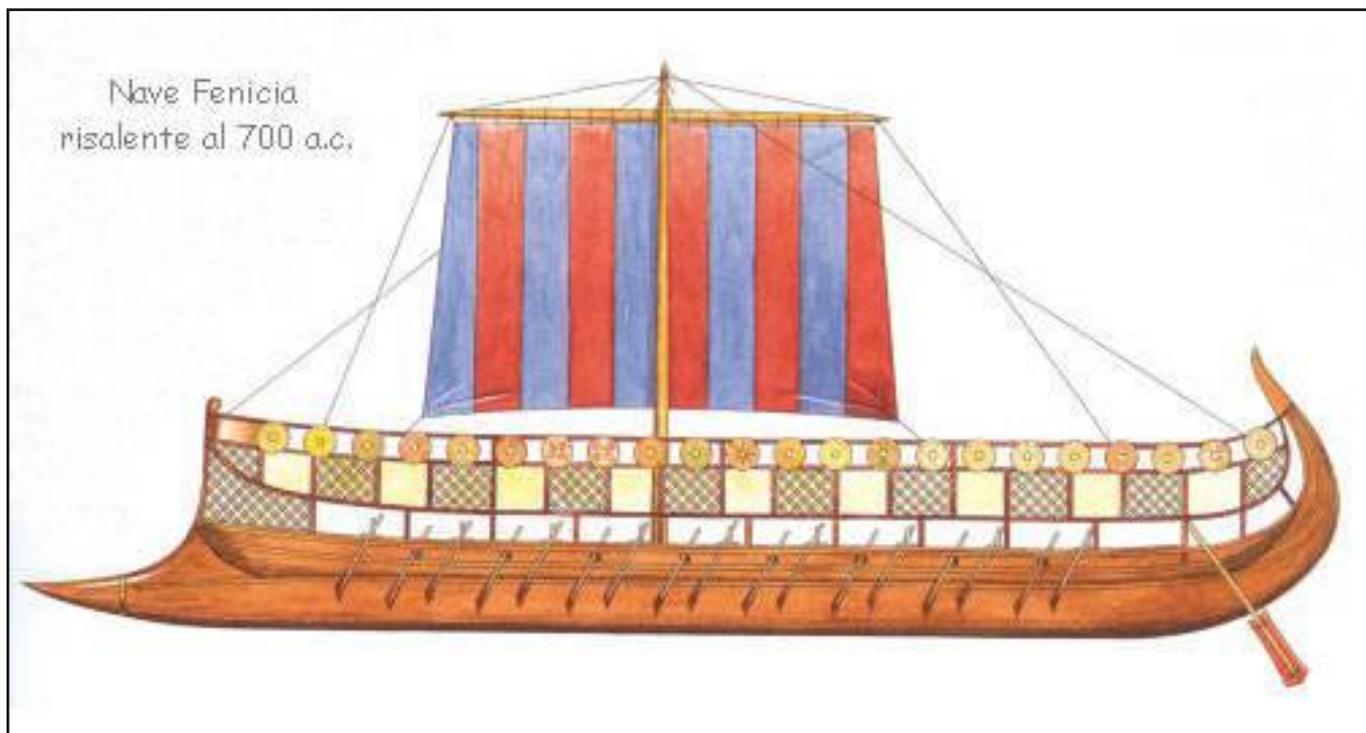
L'uomo antico ha scoperto molto presto che poteva muoversi agevolmente attraverso l'elemento liquido, forse passando dai laghi ai fiumi e da questi al mare, inizialmente impaurito da quella vastità, e limitandosi quindi ad una navigazione diurna e costiera, forse con delle fragili imbarcazioni, ma ha imparato presto che poteva spostarsi facilmente per raggiungere altre coste trasportando merci e persone, ma all'inizio non ha punti di riferimento per muoversi al buio, e l'unica soluzione è trovare rifugio in qualche cala sicura.

Si hanno disegni rupestri di barche risalenti all'età del ferro, forse solo piccole imbarcazioni di giunchi, ma già nel 2500 a.C. in due tombe egiziane a Saqqara si trovano rappresentate delle barche in legno con un ingegnoso sistema di alberatura che poggiava sui bordi, così da rendere più leggera l'imbarcazione.

Ma è con la comparsa dei Fenici sul mare intorno al 1200 a.C., un'antica popolazione una volta divisa in tribù, che si era finalmente unita in un'unica nazione, e con l'espandersi di questo quasi misterioso popolo di navigatori che si affaccia sul Mediterraneo da una regione costiera divisa oggi tra Libano, Siria ed Israele, che le vie del mare si ampliano e si allargano, che vengono costruite navi più grandi utilizzando il prezioso

legno del cedro che cresceva abbondante sulla loro terra. In realtà nessuno conosce il vero nome di questa popolazione, sono stati i Greci a battezzarli "οἰείβηϊί" (phoinikes), cioè, "tinti di rosso", dal colore di quelle stoffe color porpora, ricavato dal succo di una conchiglia, che commerciavano, insieme a vino, olio ed al prezioso legno di cedro per tutto il Mediterraneo ed oltre.

Questi marinai dell'antichità hanno avuto l'ardire di oltrepassare le Colonne d'Ercole, quella barriera oltre la quale nessuno prima di loro si era avventurato, fermato dal terrore che al di là si trovassero mostri marini e vortici spaventosi che avrebbero inghiottito uomini e barche, ma i Fenici, superando questi timori ancestrali, si sono spinti fino alle coste meridionali dell'Inghilterra.



La navigazione all'inizio rimane comunque prevalentemente costiera e diurna, ma la necessità di potersi muoversi sempre più spesso porta l'uomo a navigare anche di notte e impara ad orientarsi con le stelle e con rudimentali strumenti nautici, ma questo non basta ad evitare scogli affioranti, banchi di sabbia e altri pericoli nelle notti scure, ed ecco la necessità di illuminare la notte con i primi "fari", che non sono altro che falò di legna accatastata, situati nei luoghi più pericolosi per segnalare la rotta ai naviganti. Questi primi fuochi necessitano di continua cura, devono restare accesi tutta la notte, il buio significa pericolo e morte, ci vogliono uomini che si alternino per la ricerca del combustibile e per tenerli accesi, sono vitali. Forse i primi "guardiani del faro" sono schiavi, che raccolgono e accatastano legname che poi di notte alimentano continuamente la pira che non deve spegnersi mai. Questi primi fuochi colpiscono già l'immaginazione e vengono citati nella letteratura e nel mito: Omero (VIII secolo a.C.), nel XIX libro dell'Iliade, paragona lo scudo sfavillante di Achille ad uno di questi fuochi:

**“[Achille] s’abbracciò lo scudo
Che immenso e saldo di lontan splendea
Come luna, o qual fuoco ai naviganti
Sovr’alta apparso solitaria cima
Quando, lontani da’ lor cari, il vento
Li travaglia nel mar “
(vv. 373-378)**



Anche altri poeti classici dell'antichità, come Ovidio e Virgilio, hanno rappresentato il faro come un mito ispirandosi alla leggenda di Ero e Leandro, gli amanti segreti. Ero, la mitica sacerdotessa consacrata ad Afrodite, aspettava ogni notte il suo amante sulla riva del l'Ellesponto, che lui attraversava a nuoto per raggiungerla, guidandolo con una fiaccola accesa, il faro appunto, ma una



notte il vento spense la luce e Leandro si perse tra le nere acque, ed Ero, disperata, si gettò nei flutti per seguire la sua sorte. Ecco la prima rappresentazione dell'immagine del fuoco, della luce che illumina il mare per guidare chi lo solca nell'oscurità della notte.

Così nell'antichità, tra mito e leggenda, nasce questa guida ai naviganti, e con l'evolversi della navigazione commerciale vengono costruiti i primi porti sulle rotte più trafficate e con loro i primi veri fari che all'inizio non erano altro che rudimentali strutture in legno o ferro, o altri sistemi simili, che per mezzo di carrucole alzavano un braciere metallico, dentro il quale veniva ammassato il combustibile. Stranamente fino alla costruzione dei più grandi fari dell'antichità non si hanno notizie di fari imponenti, è solo intorno al 300 a.C. che si vedono sorgere le due più grandi strutture per le quali si sono versate fiumi di inchiostro e che rimarranno per secoli l'unico esempio di fari monumentali.

Uno dei più noti, una delle sette meraviglie del mondo, è il Colosso di Rodi, un'enorme statua antropomorfa che rappresentava Elios, il dio del sole, con un braciere acceso in una mano, alta almeno 70 cubiti, circa 32 metri, secondo la descrizione di Plinio il Vecchio, che, però, non può averlo mai visto, essendo vissuto secoli più tardi. E' noto che lo storico morì durante l'eruzione del Vesuvio nel 79 d.C., pare però che lo studioso romano avesse letto durante la sua vita almeno 2000 volumi, molti dei quali di storia greca, ed è possibile che ne abbia letto la descrizione in qualcuno di essi. La tradizione racconta che la statua fosse costruita a cavallo dei due bracci del porto, con le navi che passavano tra le sue gambe, ma in realtà la sua esatta collocazione rimane un mistero. Questo

colosso era stata costruita intorno al 290 a.C. da Cario di Lindos che aveva ricoperto con piastre di piombo una struttura metallica, altre fonti dicono fosse in pietra ricoperta di piombo, una metodologia piuttosto avveniristica per quei tempi, e si dice che il suo architetto non ne vide la fine, si suicidò per misteriosi motivi e non si sa chi portò a compimento l'opera. Questo colosso ebbe vita breve, 80 anni dopo la sua costruzione crollò all'altezza delle ginocchia, che presto seguirono la sorte del resto del corpo, a causa di un terremoto e alcune fonti raccontano che nel VII secolo d.C. i suoi resti furono fonte di commercio tra mercanti ebrei ed arabi e pare che alcune di queste parti finirono in Italia e furono utilizzate per la costruzione della famosa statua di San Carlo Borromeo ad Arona.

Questa rappresentazione antropomorfa di un faro non è rimasta l'unica nella storia. Non molti sanno che la Statua della Libertà, alta 92 metri, quando fu collocata all'ingresso del porto di New York, sulla Liberty Island, nel 1886, fu, per ordine del Congresso degli Stati Uniti, definita Aid to navigation (Aiuto alla navigazione), cioè un faro a tutti gli effetti, sia pure a luce fissa, era gestito dal Servizio Fari americano ed è stato elettrificato poco tempo dopo la sua collocazione, il primo in assoluto ad essere elettrificato negli Stati Uniti. Questo durò fino al 1902, quando perse la sua funzione di faro a causa della sua luce insufficiente, comunque

la torcia rimase accesa e il 15 Ottobre 1924 fu dichiarata monumento nazionale diventando il simbolo della Grande Mela, visitata da migliaia di turisti ogni anno.



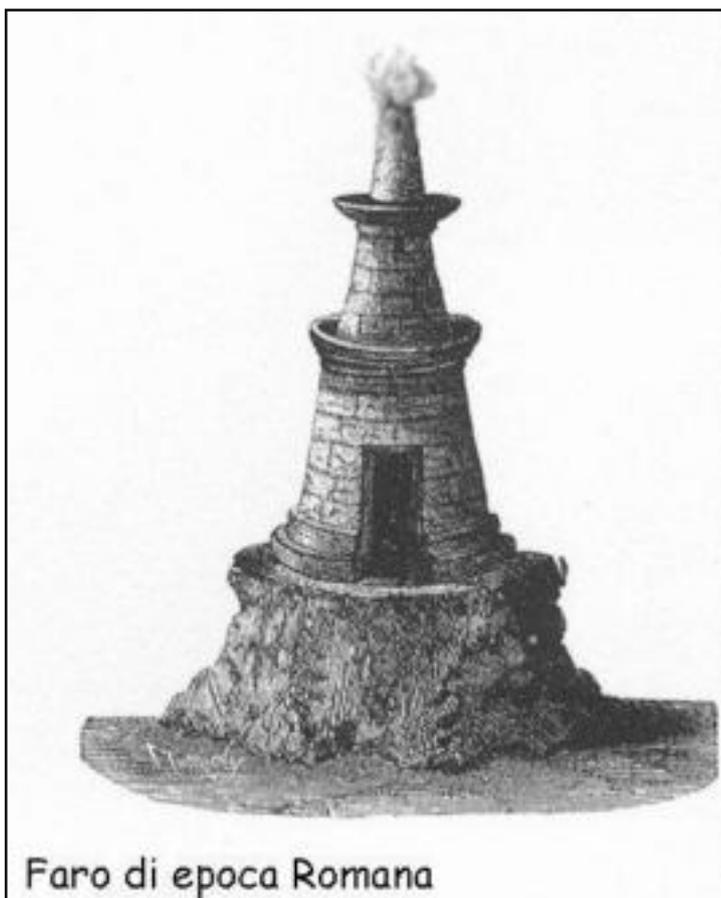
Il faro dei fari, il faro per eccellenza, un'altra delle sette meraviglie del mondo era il Faro di Alessandria, la grande città egiziana sul Mediterraneo fondata da Alessandro Magno nel 332 a.C. Questo monumento ebbe una vita lunga, ma dovette affrontare molte traversie prima di vedere anche lui, la sua fine. E' stato costruito da Sostrato di Cnido intorno al 280° a.C. sull'isolotto di Pharos, oggi un promontorio, di fronte ad Alessandria, ed è stato a partire da questo nome "Φῶνῖος" (Faro) che in seguito in tutte le lingue di origine greca e latina è stato definito la struttura che illumina il mare, mentre nella

lingua anglosassone il faro diventa "lighthouse", casa della luce. La sua costruzione iniziò sotto il regno di Tolomeo I° (305-283 a.C.), che aveva servito Alessandro Magno come generale, e terminò durante il regno di suo figlio Tolomeo II° (285-246 a.C.). I Tolomei erano i nuovi Faraoni dell'Egitto ellenistico, insediati da Alessandro, una dinastia che sarebbe terminata con Cleopatra, nata nel 69 a.C. da Tolomeo XII, la mitica regina che, tra storia e leggenda, sarebbe stata l'ultima della sua stirpe, fino alla dominazione romana dell'Egitto. Il faro di Alessandria era la struttura di segnalazione più famosa al mondo, era alta 120 mt., la torre era rivestita di pietra bianca e il fuoco

acceso sulla sua sommità, grazie ad un gioco di specchi, che si dicevano progettati da Archimede, poteva essere visto a più di 30 miglia di distanza. Era stata costruita in tre parti, una base quadrata alta 71 mt., una parte centrale ottagonale alta 34 metri ed una lanterna cilindrica, sulla cui sommità svettava una statua di Zeus, perché i greci Tolomei avevo portato nella nuova terra anche gli dei della terra d'origine. All'interno un larga rampa consentiva di portare alla lanterna, per mezzo di muli, il combustibile composto da legna resinosa, inoltre serviva da alloggio per una guarnigione di soldati di guardia al porto. Nel 641 d.C. il faro fu danneggiato dall'assedio posto dagli Arabi che conquistarono Alessandria e con questo terminò la sua funzione di lanterna, pur rimanendo al suo posto, ma venne in seguito distrutto da una serie di terremoti. Nel 700 d.C. crollò la lanterna, nel 1100 la struttura ottagonale e l'ultima scossa, nel 1302, fece crollare in mare anche la base quadrata che, nel frattempo, era diventata una moschea. Cosa abbia spinto a costruire un simile monumento in quel luogo ed in quell'epoca è un mistero, in quanto per molti secoli rimane l'unico al mondo del suo genere.

Nel 1995 alcuni enormi blocchi di granito, che sembrerebbero provenire dai resti del faro, sono stati rinvenuti da una spedizione di archeologi subacquei francesi, guidati da Jean Yves Empereur, mentre esplorava i fondali del porto di Alessandria alla ricerca di vestigia dell'antica città. Comunque questo mitico faro ha talmente colpito l'immaginario collettivo che lo si trova spesso rappresentato su stampe, libri e dipinti. Nel grande atrio dell'Empire State Building di New York è situato un pannello che rappresenta il grattacielo che irradia raggi di luce dalla sua sommità, quasi una rappresentazione allegorica del primo grande faro conosciuto dall'umanità.

Dopo queste meraviglie i fari sembrano sparire, si ritorna ai falò, o a rudimentali torri, fino a quando un'altra grande civiltà si affaccia su Mediterraneo: quella dei Romani. E' con loro che vengono costruite le prime torri in pietra sulla cui sommità si tiene acceso un fuoco di fascine e di legna, ed è con i Romani che queste torri escono dal bacino del Mediterraneo per accendersi sulle coste spagnole e francesi, arrivando fino al Canale della Manica,



Faro di epoca Romana

dovunque arrivasse la conquista romana. In Italia, a Ostia, viene costruito dall'imperatore Claudio nel 50 d.C. un porto, poi ampliato da Traiano, come sbocco sul mare della capitale, porto che è diventato presto molto importante per i traffici marittimi. Al suo ingresso è stato eretto un faro che ha una certa somiglianza con quello di Alessandria, anche se non nelle dimensioni. Di questo faro ci sono rimaste alcune testimonianze, una di queste è visibile nel pavimento a mosaico del piazzale delle Corporazioni di Ostia Antica. Altri fari sorgono dovunque vi sia un porto romano, dal Tirreno all'Adriatico e oltre, i fari vengono rappresentati su monete e bassorilievi, come sulla Colonna Traiana a Roma. Prima della caduta dell'Impero Romano almeno 30 torri di segnalazione illuminavano il mare lungo le coste del Mediterraneo e dell'Atlantico. Un faro fatto costruire da Caligola intorno al 41 d.C., sulla costa francese, vicino a Boulogne, il primo faro in assoluto in quel paese, alto 37 metri, dopo l'abbandono da parte dei Romani e benché pare che lo stesso Carlo Magno avesse ordinato il suo restauro nell'800 d.C. e che sia stato acceso di tanto in tanto, è crollato definitivamente nel 1644, a causa delle ingiurie del tempo e dell'erosione del mare.

Esiste però tutt'ora un faro costruito dai romani ancora in piedi, è quello di La Coruña, l'antica Brigantium, in Galizia, regione Nord Occidentale della Spagna, chiamato anche Torre de Hércules per via delle molte leggende che lo circondano legate al mitico eroe, da cui, si dice, sia stata eretta la prima torre.

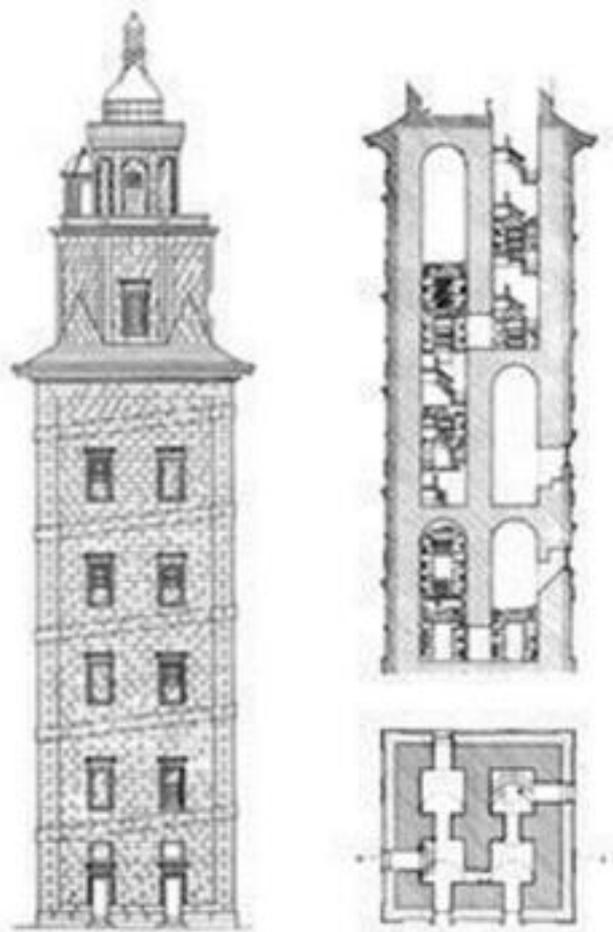
Fu costruito da Caio Sevio Lupo, un architetto proveniente dalla Lusitania, l'odierno Portogallo, nel II° secolo d.c. durante il regno dell'Imperatore Traiano, fu dedicato a Marte ed è tutt'ora conservata in una piccola costruzione

alla base del faro la targa con l'iscrizione che il suo costruttore pose allora alla sua base:

**MARTI AUG. SACR. / C. SEVIVS LUPUS
ARCHITECTUS AEMINIENSIS
LUSITANUS EX.VO**

Che tradotta significa: *“Consacrato a Marte. Caio Sevio Lupo, architetto di Aemium, in Lusitania, a compimento di una promessa”*

La costruzione ha subito danni e modifiche nel corso dei secoli, è stato ristrutturato in varie occasioni, in maniera più completa nel 1791 e l'ultima volta nel 1970, comunque ha funzionato ininterrottamente dal 1847 ed è tutt'ora funzionante, diventando il simbolo della città di La Coruña. Le pietre della sua base sono ancora quelle poste in opera dai Romani, e la targa lasciata dall'architetto ne è la testimonianza. Questo faro si trova a lat. 43° 23.2' Nord e long. 8° 24.3' Ovest, è alto 48 metri ed ha una portata luminosa di 23 miglia.



Finita la gloria di Roma e caduto l'Impero Romano, i secoli bui che seguono oscurano anche il mare. La navigazione in questo periodo torna ad essere costiera, lungo le rotte conosciute, sono ancora lontani i tempi delle grandi esplorazioni ed il pericolo di popoli navigatori e guerrieri provenienti dal Nord che potevano arrivare all'improvviso, depredare e fuggire, scoraggiavano l'uso di segnalazioni costiere che potevano piuttosto guidare la loro rotta che aiutare naviganti in difficoltà.

Le torri erette dai romani vanno in rovina e si ritorna ai falò sulle colline nei punti pericolosi per la navigazione o a bracieri a bracci mobili posti soprattutto all'ingresso dei porti. In Inghilterra e Francia, governate già dalle grandi dinastie, sono soprattutto le torri dei monasteri in riva al mare a svolgere la funzione di fari, sempre alimentati con fascine di legna o semplicemente illuminati da candele, e gestiti da ordini monastici o dai grandi ordini religiosi cavallereschi. In questo periodo, sono proprio i monaci in cerca di un eremo deserto, sull'esempio di San Venerio che nel VII° secolo aveva fondato un monastero e teneva acceso un fuoco sull'Isola del Tino, nel Golfo di La Spezia, a fondare comunità di frati, soprattutto sulle tormentate coste e isole del Nord Atlantico e a costruire torri sulla cui

sommità tengono acceso un fuoco. Un esempio è il faro di Hook Head, sulle coste orientali dell'Irlanda, Lat. 52° 7.3' Nord, Long. 6° 55.7' Ovest, che fu fatto costruire da un nobile normanno nel 1172 sia come fortezza che come torre di segnalazione, il quale affidò ai monaci di un vicino monastero il compito di tenere accesa una luce sulla sua sommità. Questo edificio ha subito parecchi interventi e modifiche nel corso dei secoli, e ha raggiunto la sua forma definitiva solo verso la fine del 1800, ma le spesse mura, gli alti soffitti a volta, e persino un antico caminetto, nel suo interno sono una testimonianza del suo passato. Al suo esterno la torre ha una colorazione a righe bianche e nere su cui spicca una lanterna bianca, è alto 46 metri sul livello del mare e la sua luce ha una portata di 23 miglia.

(segue nel prossimo numero)

ANTICHE TRADIZIONE

Approfittando di una sua vacanza in Sicilia abbiamo incaricato il nostro inviato speciale di raccogliere e di raccontarci qualcosa sulle tonnare siciliane che fiorentissime per otto secoli (XIII-XX sec.) sono state poi definitivamente cancellate disperdendo un'importante attività economica per il nostro Paese e, peggio ancora, un patrimonio etnologico di inestimabile valore.

LA MATTANZA

EMILIO SOMMA

La chiusura per manutenzione straordinaria del Museo del Mare di Trapani e l'impossibilità di raggiungere la tonnara di Scopello mi hanno fatto conoscere quella di Bonagia, altro suggestivo paese a circa dieci km da Trapani. Tonnara meno conosciuta delle altre ma sempre significativa di una antichissima tradizione che accomuna quasi tutta l'Italia meridionale. Le fotografie che ho scattato con il telefonino (e vi rassicuro in ordine alla totale incapacità a dialogare da parte mia con un simile attrezzo) saranno accompagnate dalla descrizione che della pesca al tonno ha fatto la scrittrice Stefania Auci nel suo "Inverno dei leoni" Saga della famiglia Florio"

Sul piazzale della tonnara riposano da decenni varie barche che venivano utilizzate per la mattanza dei tonni. Sono imbarcazioni lunghe, rigorosamente nere, dal bordo basso e dal fondo piatto. Servivano ad accogliere tonni anche di tre metri e del peso di vari quintali. (*foto n.1*).

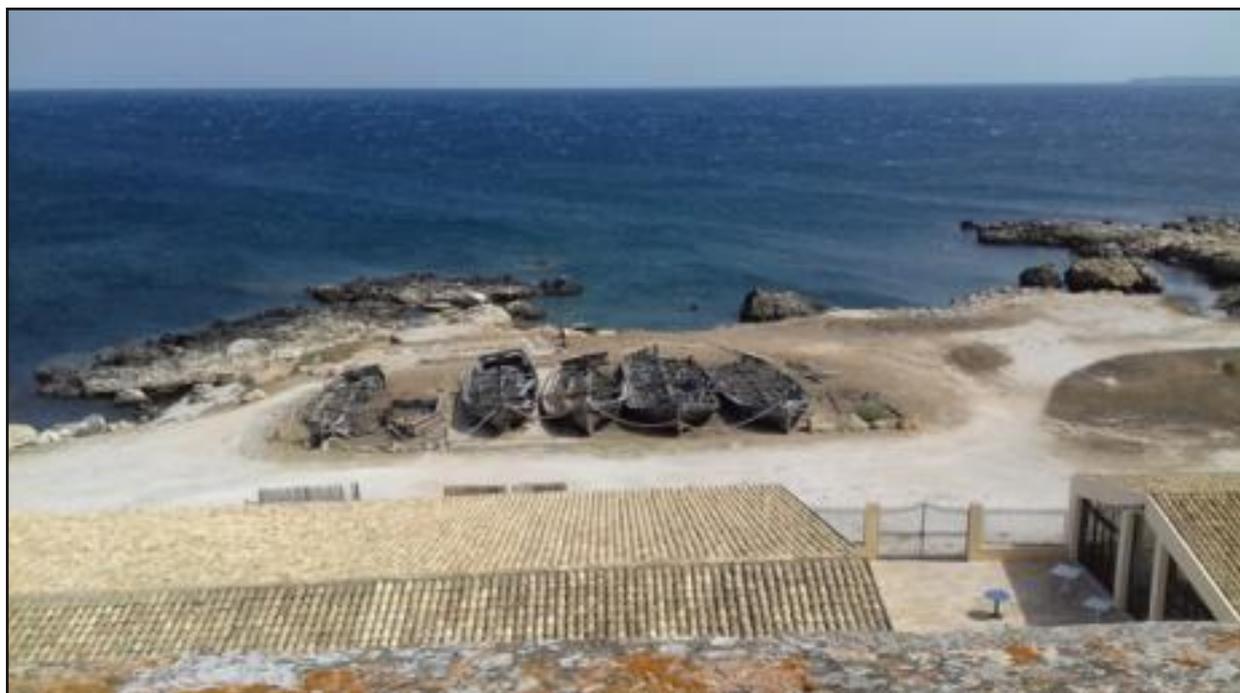


Foto 1.

D'inverno le barche sono calafatate e le reti aggiustate e rinforzate. Secondo antiche consuetudini la tonnara va cruciata e poi calata dopo la festa della Santa Croce a maggio.

In acqua è il rais che comanda; decide solo lui quando e dove calare le reti; e ciò lo fa sulla base dei venti e delle correnti presenti in zona in quel momento. Egli legge gli elementi naturali e, conseguentemente, comanda *a' calata e u' sarpatu*, cioè la rimozione della tonnara.

Ancorate le barche, si posa sul fondo il *chiummo*, vale a dire una pesante catena di ferro per far sì che l'*isula* - il corpo della tonnara - sia stabile.

L' *isula* è divisa in camere. Nella *foto n.2* il lettore troverà un modellino delle camere. I tonni vengono indirizzati verso l'ingresso, la *vucca 'a massa*, tramite una *custa*, una rete lunga ed alta che sbarra loro il cammino. Essa ha porte fatte da reti sollevate a mano.

Niente reti sul fondo. L'unica camera ad avere reti su cinque lati è il *coppu*, la camera della morte. Attraversata la camera di punenti, i tonni passano nella *bastardedda*, l'anticamera del *coppu*.

Quando la porta, fatta anch'essa con reti di pesca viene sollevata, i tonni si tuffano nella camera della morte in cerca di una via di fuga.



Foto 2.

Il giorno della mattanza, i varcazzi, le lunghe barche, si pongono a coppia sui lati del *quadratu*; insieme con i parascarmi, barche più piccole ed ai *vasceddi*, barche più grandi, chiudono il *quadratu*.

Prima della mattanza si prega *u' patri crucifissu* e si intonano le scialone, canti finalizzati ad allontanare il rischio di un mare avaro e nemico.

Poi si comincia a tirare *u' coppu*, il fondo della camera della morte. Tutto a forza di braccia, tra spruzzi giganteschi di tonni che vogliono vivere ed urla dei pescatori che si incoraggiano reciprocamente.



Foto 4.

Dalle barche si sporgono i remiggiu, pescatori forti e muscolosi che arpionano i tonni e li portano a bordo con la spetta, lungo e letale uncino (foto 3)

Il mare diventa rosso del sangue degli animali feriti a morte ed ancora vivi quando vengono buttati nelle barche. A terra vengono, con enormi ganci pesati (foto 4) e tagliati a pezzi su enormi basi quadrate di legno. (foto 5)

Il sangue dei tonni sarà, nelle barche e sulla terra ferma, lavato con l'acqua di mare.

Come scrive Stefania Auci: "Nella mattanza c'è rispetto per il tonno, ma non c'è nessuna pietà".



Foto 3.



Foto 5.



Foto e dipinti della mattanza.



Antica etichetta di una confezione di tonno sottolio.

STORIA DEL CANOTTAGGIO

Le pagine di storia del Canottaggio italiano che Sergio Pepe cura con la sua consueta capacità e dettagliata documentazione, sono un punto d'orgoglio del Notiziario. In precedenza vari pallidi tentativi abbiamo fatto per raccontare le vicende dello sport del remo. Adesso con Sergio e le foto dell'Archivio Carbone ci siamo finalmente riusciti. Godiamocelo.



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

(parte quarta luglio 1957-1958)

SERGIO PEPE

Il quattro con e l'otto della Moto Guzzi sono a Lucerna per gareggiare sul Rotsee, tradizionale appuntamento dei migliori equipaggi del mondo. Tra le notizie sportive de La Stampa di lunedì 14 luglio 1957 spicca questo titolo: *“I canottieri della Moto Guzzi nettamente vittoriosi a Lucerna.”* L'articolo riporta: *“Nelle gare internazionali di canottaggio del «Rotsee», disputatesi ieri dinanzi ad alcune migliaia di spettatori, gli equipaggi italiani si sono ottimamente comportati. Come si prevedeva, gli atleti della Moto Guzzi si sono chiaramente imposti nella prova più importante della giornata, nella gara «4 con timoniere». La squadra di Mandello del Lario, che era la stessa impostasi lo scorso anno alle Olimpiadi di Melbourne, ha stabilito un nuovo primato Ecco i risultati: «4 con timoniere», competizione valida per il «Gran Premio del Rotsee»: 1. Moto Guzzi (Italia) 6'32"1/10 (nuovo primato per il Lago Rotsee); 2. Glessen (Germania) 6'35"6/10. «Due con timoniere»: 1. R. C. Reuss Lucerna 7'40"5/10; 2. Società Nautica di Anversa 7'50"7/10; 3. Vittorino Da Feltre (Piacenza) 7'45"9/10; 4. Lucerna 7'50"; 5. Cornell (Stati Uniti) 7'57"4/10. «4 senza timoniere»: 1. Essen E.T.U.F. 6'37"7/10; 2. Glessen. Singolo: 1. Fersen (Germania) 7'28"1/10; 2. Mac Kenzie (Australia) 7'28"6/10; 3. Larcher (Svizzera) 7'37"9/10; 4. Martinoli (Italia) 7'38"4/10. «8 con timoniere»: 1. Cornell (U.S.A.) in 6'4"2/10; 2. Moto Guzzi 6'9"2/10.”*



Foto 1.

Cornell è l'Università di Ithaca, nello Stato di New York, che l'anno prima aveva conteso, senza successo, all'Università di Yale la partecipazione all'Olimpiade. Tuttavia, nel 1957 Cornell aveva già battuto due volte l'8 di Yale, la prima volta sul Lago Carnegie di Princeton in occasione dell'Eastern Sprints dell'EARC (Eastern Association of Rowing Colleges –foto n. 1) e la seconda nella storica Henley Royal Regatta.

Dal 2 al 4 agosto si svolgono a Mantova, sulle acque del Lago Superiore, i Campionati Italiani Assoluti, e la Moto Guzzi gareggia su tutte e tre le barche lunghe: il 4 con è composto dal quintetto olimpionico Franco Trincavelli, Angelo Vanzin, Alberto Winkler, Romano Sgheiz, tim. Ivo Stefanoni e il 4 senza da Giovanni Zucchi, Abbondio Marcelli, Attilio Cantoni, Ellero Borgnolo, i primi tre olimpici di Melbourne e un nuovo arrivato, Ellero Borgnolo. Lo storico capovoga Giuseppe Moioli, Oro a Londra nel 1948, ha lasciato l'agonismo (del tutto? vedremo...) e Giovanni Zucchi è passato a n.1. L'otto è composto dall'unione dei due equipaggi: Zucchi, Winkler, Cantoni, Trincavelli, Borgnolo, Marcelli, Vanzin, Sgheiz, tim. Stefanoni. Risultato?

Tris di titoli!

E che ne è del sistema dell'ing. Carcano? è stato dimenticato dopo Ballarat? Tutt'altro, anzi triplicato. Il 4 con presenta la stessa formazione olimpionica dispari, pari, pari, dispari, il 4 senza ha ora adottato il sistema, infatti: capovoga Zucchi dispari, Marcelli pari, Cantoni pari, Borgnolo dispari. Anche l'8 si presenta e vince con un'inedita formazione, come da foto (n. 2) della copertina de "Il Canottaggio" di luglio-agosto 1957: dispari, pari, pari, dispari,dispari, pari, pari, dispari.

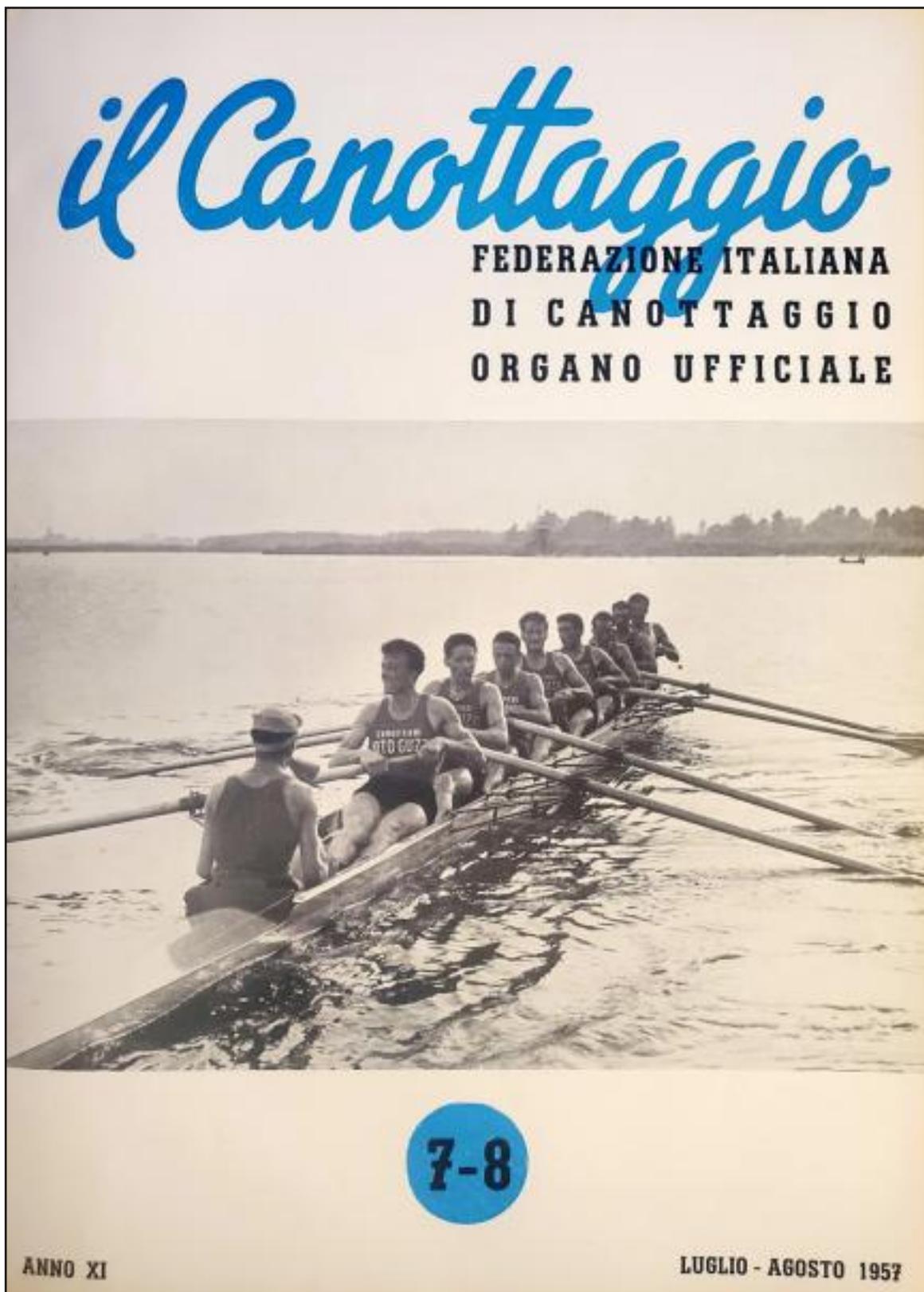


Foto 2.

Il 17 e 18 agosto si svolgono all' Idroscalo di Milano le selezioni per la partecipazione al Campionato Europeo che si svolgerà a Duisburg e vengono prescelti l'otto della Moto Guzzi, il due con della storica Canottieri Armida, formato da Renzo Ostino e Giovanni Anselmi, timoniere Vincenzo Bruno, e il doppio dell'altrettanta storica Società Ginnastica Triestina con Giuseppe De Curtis e Luigi Gomezel. Anche questi ultimi due equipaggi si erano laureati Campioni Italiani a Mantova.

Dunque, a Duisburg, sul bacino remiero, inaugurato nel 1919, del lago Wedau, la Moto Guzzi partecipa ad una sola regata: l'otto e la disposizione dei vogatori, ma non delle bordate, è leggermente modificata, con ora a capovoga Franco Trincavelli e poi Winkler, Cantoni, Sgheiz, Zucchi, Marcelli, Vanzin, Borgnolo, a timone l'insostituibile e, indubbiamente, inamovibile Ivo Stefanoni. Il risultato? Ecco cosa racconta g.p.g. su "Stampa Sera" del 4-5 settembre 1957: *Lecco, mercoledì sera. Al rientro in Italia dell'otto vincitore del titolo europeo a Duisburg, davanti alla Russia, alla Cecoslovacchia, alla Germania, all'Ungheria e all'Olanda, Giuseppe Moioli, che aveva accompagnato in Germania gli otto vogatori azzurri suoi compagni di società e di lavoro, ha ridato vita alla scena di commozione di cui era stato protagonista sotto la violenta forma di pianto a Duisburg per la gioia della vittoria dei suoi compagni. Rimesso piede a terra a Mandello dal pullman che lo aveva trasportato poco prima delle 19 dall'aeroporto della Malpensa fino alla cittadina lariana, l'anziano ex-vogatore deve aver rivissuto la gioia allora contenuta di tanti trionfi suoi ritorni e ha consumato quelle lacrime che nei tempi passati aveva sempre trattenuto sotto la sua dura scorza. Era insomma più commosso ed emozionato Giuseppe Moioli, che i Trincavelli, i Winkler, i Cantoni, gli Sgheiz, gli Zucchi, i Marcelli, i Vanzin e i Borgnolo vincitori del titolo europeo più ambito, quello dell'otto di punta che l'Italia non vinceva più dall'epoca dell'equipaggio varesino guidato da Fioretti. Anche il giovane Borgnolo, un friulano di 22 anni, ex-carabiniere, che ha fatto per un paio d'anni del canottaggio col gruppo sportivo della divisione Pastrengo e che ha smesso la divisa qualche mese fa ed è passato alla Guzzi per lavoro e per attività sportiva, nascondeva bene la sua commozione e la sua felicità, quasi fosse un veterano, abituato a così grosse vittorie, e non un giovane alla prima, grande affermazione. Borgnolo ha sostituito Moioli nell'Otto nato dalla fusione del Quattro senza timoniere, campione europeo del '56 a Bled, e del Quattro con timoniere, campione olimpionico del '56 a Melbourne: naturalmente non ha sostituito il leggendario vogatore al posto di capo-voga, ma solo come unità componente dell'otto capitanato da Trincavelli. Questa fusione dei due equipaggi, voluta più che altro dagli organi tecnici della Federazione sapendoli «chiusi» dagli armi germanici per il titolo, non aveva trovato tutti consenzienti a Mandello: per la Canottieri Motoguzzi l'equipaggio tipico quello per il quale era nata una vera e propria tradizione ininterrotta, era quello del «quattro» e perciò il formare un «otto» per una trasferta azzurra pareva voler essere un ripiego di fronte alla superiorità attuale degli armi tedeschi. C'era insomma gente che sperava possibile un successo azzurro anche con i «quattro» anziché con l'«otto»; poi l'equipaggio aveva mostrato una gran coesione e aveva raggiunto una forma perfetta durante gli allenamenti collegiali sul Lario e così anche le ultime resistenze erano crollate, A Duisburg come già a Melbourne per i «quattro» l'imbarcazione lariana ha usato in Germania il nuovo sistema inventato dell'ing. Carcano della Guzzi con i numeri di voga rivoluzionati e non più regolarmente alternati uno col remo a destra e l'altro a sinistra: il risultato è stato meraviglioso. L'equipaggio è arrivato a Mandello ieri sera pochi minuti prima delle 19, in pullman: era rientrato in Italia in aereo atterrando alla Malpensa verso le 17, Con gli otto vogatori e il timoniere Stefanoni, aveva viaggiato, come abbiamo detto, Moioli, oltre ad Alippi e Lanfranconi, presidente della Canottieri Motoguzzi, i quali, col direttore generale della fabbrica rag. Bonelli, avevano assistito a Duisburg al trionfo italiano. Il giornalista definisce Giuseppe Moioli l'anziano ex-vogatore (sarà poi smentito? diamo tempo al tempo, anzi, tempo a Moioli...) e cade in un piccolo errore, in quanto il 4 senza nelle regate olimpiche del 1956 non aveva adottato il sistema Carcano: la sperimentazione era a rischio del 4 con che, terzo agli europei, non aveva nulla da perdere e molto da guadagnare, come poi fu!*

Il numero 9-10 del 1957 de *Il Canottaggio* riporta da pag. 255 a 257 il resoconto delle sette finali del Campionato Europeo del 1957 a firma di Arnaldo Ruggiero, che riferisce sul numero di colpi battuti dalla Moto Guzzi, ma nulla sull'innovativo sistema Carcano, applicato per la prima volta all'otto. Arnaldo Ruggiero, avvocato lecchese e giornalista di *Tuttosport*, è stato autore dell'ormai introvabile "Il canottaggio questo sconosciuto" ed. Ettore Bartolozzi, 1960, p. 335, ed è quindi singolare che nel dettagliato resoconto

Il Campionato Italiano si svolge a Verbania il 27 luglio e l'otto della Moto Guzzi si aggiudica il titolo, battendo il G.S. Corazzieri e il C.C. Napoli (*foto n. 4*).



Foto 4.

Il Campionato Europeo si svolge dal 29 al 31 agosto del 1958 in Polonia, a Poznan, sul bacino di espansione del fiume Cybina (affluente di destra del Warta), realizzato nel 1952 per evitare esondazioni. Il bacino, lungo poco più di due chilometri, ha una profondità media di circa tre metri ed è denominato Malta, in quanto realizzato sugli antichi possedimenti donati nel 1187 dal duca Mieszko III di Polonia (detto Il vecchio) al Sovrano Militare Ordine di Malta, e afferenti all'antica Chiesa di San Giovanni fuori le mura.

Ancora una volta, è affidato all'otto della Moto Guzzi il compito di difendere i nostri colori nella barca ammiraglia. L'equipaggio è così composto (attenzione al n. 8!): Romano Sgheiz (dispari), Alberto Winkler (pari), Attilio Cantoni (pari), Fulvio Balatti (dispari), Ellero Borgnolo (dispari), Giampiero Gilardi (pari), Giovanni Zucchi (pari), Giuseppe Moioli (dispari), tim. Ivo Stefanoni. Il capovoga Olimpionico di Londra di dieci anni prima, è ritornato a 31 anni all'agonismo di vertice, e ritrova a bordo due compagni del 4 senza di Melbourne: Attilio Cantoni e Giovanni Zucchi, nonché 2 dei vogatori del 4 senza Olimpionico (mancano il capovoga Franco Trincavelli e il n. 2 Angelo Vanzin), ai quali si sono aggiunti Fulvio Balatti, Ellero Borgnolo e Giampiero Girardi. La ventenne recluta Fulvio Balatti, con Romano Sgheiz, Franco Trincavelli, Giovanni Zucchi, tim. Ivo Stefanoni, sarà Bronzo alla XVII Olimpiade di Roma, Oro nel 4 senza ai Giochi del Mediterraneo del 1963 e quinto alla XVIII Olimpiade di Tokio nel 4 senza composto con Romano Sgheiz, Luciano Sgheiz, Giovanni Zucchi. Ma non precorriamo i tempi, torniamo a Poznan.

Gli avversari più temibili? URSS e USA! Essi, agli Europei di canottaggio potevano partecipare anche Nazioni extraeuropee: i Campionati del Mondo furono introdotti dalla FISA solo dal 1962.

L'inizio degli europei per le Aquile Rosse è tutto in salita, in quanto nella batteria si scontrano subito con URSS e USA, equipaggio del Vesper Boat Club Philadelphia: 1° URSS, 2° Italia, 3° USA. Ai recuperi gli avversari sono Cecoslovacchia, Grecia e Ungheria, e i Guzzini giungono primi, battendo la Cecoslovacchia.

La finale si svolge il 31 agosto: 1° Italia, 2° USA, 3° URSS. Per la Moto Guzzi è il secondo titolo europeo in otto, ma per Giuseppe Moioli, Oro Olimpico nel 1948 a Londra, è il sesto Campionato Europeo vinto!

Grazie al sito della F.I.C. abbiamo la foto della premiazione con l'equipaggio schierato, secondo l'ordine di voga e dunque, dopo il timoniere Ivo Stefanoni, Romano Sgheiz, Alberto Winkler, Attilio Cantoni, Fulvio Balatti, Ellero



Foto 9.

I Giochi della XVII Olimpiade stanno bussando alla porta: alla prossima puntata.

POSTILLE

-Tra gli ordini d'arrivo di Lucerna del 1957 è riportato al secondo posto sul singolo l'australiano Mackenzie. Si tratta di Stuart Mackenzie, reduce dalla vittoria a Henley del Diamond Challenge Sculls, che avrebbe continuato a vincere per sei volte consecutive, sino al 1962. All'Olimpiade di Melbourne, Mackenzie, saldamente in testa, si fermò prima del traguardo per un errore di valutazione delle boe di percorso, regalando così l'Oro a Alexander Ivanov, altro nome mitico della Storia del Canottaggio, perché poi bissò l'Oro alla XVII Olimpiade di Roma e lo triplicò a Tokyo nel 1964. Non va, però,

dimenticato che la sorte fu avversa a Mackenzie anche sul Lago Albano: non partecipò alla finale perché ammalato; tuttavia, Mackenzie battette Ivanov a Henley nel 1957 e 1958, a Lucerna nel 1957, agli Europei di Duisburg del 1957 e di Poznan del 1958. A sua volta Ivanov battette Mackenzie al primo Campionato del Mondo che si svolse sul Rotsee nel 1962.

Le regate olimpiche del singolo a Ballarat sono raccolte in questo meritorio video: <https://vimeo.com/216421713>, mentre Stuart Mackenzie è così ricordato da Rowing Australia: <https://rowingaustralia.com.au/2020/11/05/rowing-australia-mourns-the-loss-of-stuart-mackenzie/>

-Sul'edizione del 1957 dell' Henley Royal Regatta https://www.youtube.com/watch?v=q_g2xsKiu7A

-**Sul'edizione del 1959 dell'Henley Royal Regatta** <https://www.britishpathe.com/video/sport-henley-royal-regatta>

-Una serie di cinegiornali sull' Henley Royal Regatta tra il 1899 e il 1968 è consultabile qui: <https://www.britishpathe.com/workspaces/08782f054ae3df7596715391e027a861/duAXUhq>

-La vittoria dell'otto a Duisburg nel 1957 è eternata in questo filmato <https://app.nimia.com/fpvideo/588242186/588242186-rowing-european-championship-germany-1957> (il nostro otto è quello in primo piano)

- Sull'otto dell'Università Cornell: <https://www.row2k.com/features/403/Yale-Versus-Cornell-and-Navy-During-the-Mid-1950s---Part-V/>

<https://www.row2k.com/video/Cornell-Crew--Victory-at-Henley--1957/24222/>

-L'altro equipaggio italiano che partecipò agli Europei del 1957, il due con della Canottieri Armida, composto da Renzo Ostino, Giovanni Anselmi, tim. Vincenzo Bruno, giunse quinto, ma si riscatterà nelle due successive edizioni del 1958 e 1959, conquistando la medaglia d'Argento in entrambe le edizioni. All' Olimpiade di Roma il due con sarà formato da Renzo Ostino e Giancarlo Piretta, tim. Vincenzo Bruno, e si classificherà quinto; sull' improvvisa sostituzione di Giovanni Anselmi con Giancarlo Piretta si veda:

http://www.canottaggio.org/1_news/2010_1news/0825_armida.shtml

Renzo Ostino sarà Presidente dal 1992 al 2000 della Canottieri Armida, storica società di Canottaggio, fondata a Torino nel 1869 e tra le fondatrici l'11 novembre 2000 dell'UNASCI Unione Nazionale delle Associazioni Sportive Centenarie d'Italia (<http://www.unasci.com>).

-Il Vesper Boat Club Philadelphia giunto secondo a Poznan, è un antico Club di Philadelphia, fondato nel 1865, che ha sfornato ben tre otto vincitori di Ori Olimpici ai Giochi di Parigi del 1900, di Saint Louis del 1904 e di Tokyo del 1964.

-L'otto del Vesper B.C. presente a Poznan aveva a capovoga John Brendan Kelly Jr., due volte vincitore a Henley del Diamond Challenge Sculls (1947 e 1949), Oro agli Europei di Amsterdam nel 1949, Bronzo a Melbourne 1956 in singolo, e che partecipò a 4 Olimpiadi da Londra 1948 a Roma 1960. Kelly Jr. fu anche Presidente del Comitato Olimpico USA. L'omonimo padre aveva vinto l'Olimpiade di Anversa 1920 in singolo e in doppio, e quella di Parigi 1924 in doppio. Ben più nota è la sorella Grace, Principessa di Monaco, anch'ella sportiva: è stata proprietaria dello Star Nibbly n.v. 3083, costruito nel 1956 dal cantiere momegasco Manzone e figli.

-L'Italia non vinceva il titolo europeo in otto dal 1950, quando fu vinto all'Idroscalo dalla Canottieri Varese con Angelo Fioretti, Piero Sessa, Fortunato Maninetti, Bonifacio De Bortoli, Mario De Bortoli, Uberto Urbani, Mario Chicco, Luigi Gandini, timoniere Sandro Bardelli.

-Nel precedente numero abbiamo rivolto un forte triplice hurrà a Giuseppe Moioli che l'8 agosto ha felicemente superato il traguardo del 94° anno. Eccolo all'opera due anni fa: <https://www.leccotoday.it/video/moioli-remata-remoergometro.html>.

-Sappiamo tutti che l'Italia è tornata da Tokyo 2020 con il ricco bottino di 40 Medaglie, di cui 10 d'Oro, tuttavia ben si può aggiungere un pezzetto di altre tre Medaglie d'Oro e di una di Bronzo: i 4 senza maschile e femminile australiani e l'otto femminile del Canada hanno vinto gareggiando con il sistema Carcano, adottato anche dall'otto maschile della Gran Bretagna, giunto terzo; entrambi gli otto avevano i n. 4 e 5 sulla stessa bordata. Al Campionato del Mondo Junior svoltosi a Plovdiv (Bulgaria) lo scorso 15 agosto, i vittoriosi 4 senza della Spagna e otto USA avevano adottato il sistema Carcano.

-Last, but not least, il Capo Missione della nostra squadra a Tokyo 2020, così come all'Olimpiade di Rio de Janeiro del 2016 e a quella invernale di Pyeong Chang del 2018, è stato il Segretario Generale del CONI dott. Carlo Mornati, canottiere lecchese, pluricampione del Mondo e capovoga del 4 senza Medaglia d'Argento all'Olimpiade di Sydney del 2000. Dove ha iniziato a vogare il giovane Carlo? Alla Moto Guzzi! Chi era l'allenatore? Giuseppe Moioli! Il 4 senza a Sydney che impostazione aveva? Il sistema Carcano, con Carlo Mornati capovoga pari (remo a sinistra): intelligenti pauca, meglio, per gli appassionati del remo pauca!

LE GRANDI REGATE

La Barcolana è una storica regata internazionale di flotta che si svolge nel Golfo di Trieste. Istituita nel 1969 celebra quest'anno la sua 53esima edizione. Lo spirito che caratterizza la Barcolana è qualcosa di magico, un'emozione generale- Migliaia di barche unite tutte insieme, maxi yacht e piccoli scafi, tutti con le vele quale unico comune denominatore. Vele di tutti i colori, forme e materiali diversi, agguerriti e famosi regatanti, tranquilli naviganti a godersi lo spettacolo e poi . . . la grande soddisfazione del “. . .C'ERO ANCH'IO!



BARCOLANA

*La Coppa d'autunno (la 'Barcolana') si corre ogni anno alla seconda domenica di ottobre...
SERGIO BISIANI*



Hai una barca a vela? E allora puoi partecipare. Si corre senza compensi e senza stazza. Barche divise secondo lunghezza al galleggiamento. Vince chi arriva primo in tempo reale. Ecco, la 'Barcolana' è tutta qua.

Ma non è facile raccontare una Barcolana vista da dentro... non è facile far provare quelle sensazioni, quelle emozioni a chi non si è mai trovato su una barca a vela tra centinaia di altre barche a vela, bordo contro bordo, e magari con una Bora gagliarda che scende a raffiche sempre più impetuose dal Faro e si stende sulla linea di partenza facendo sbattere rande e fiocchi, sibilando tra le sartie...

Non è facile descrivere quello che senti dentro, timone che vibra tra le mani, attento a chi ti naviga sopra o sottovento, a chi ti naviga di prua o di poppa... attento al tuo equipaggio e alle manovre, perchè nessuno sbagli e nessuno si faccia male, mentre ti avvicini alla boa e davanti hai un muro di barche ingaggiate tra loro e ti arrivano, portate dal vento, le urla, le bestemmie, le imprecazioni...

Non è facile raccontare quello che succede tra centinaia di barche sotto spinnaker... che come un grappolo colorato si rincorrono, non è facile perchè sei impegnato a tenere la rotta migliore, a coprire le vele a chi ti precede evitando di finire sotto lo spi di qualche mostro che sta recuperando posizioni su posizioni dopo esser rimasto intrappolato in boa... e non puoi distrarti per guardare lo spettacolo di cui sei parte e protagonista o comparsa!

Non è facile descrivere l'emozione di incrociare, nei minuti che precedono la partenza, attendendo il fatidico colpo di cannone, barche famose, barche che sono all'avanguardia della tecnologia della vela e scorgere al loro timone

personaggi che sono stati o sono la storia di questo fantastico sport...

Non è facile restare concentrati se sottovento ti passa Mauro Pelaschier o Cino Ricci e se devi dare acqua o se sei tu a chiedere acqua alla barca timonata da Vasco Vascotto o da Francesco De Angelis... e magari sei ingaggiato - per qualche breve istante - con Russell Coutts, perchè anche loro, come te, sono là per godersi lo spettacolo e regatare... La differenza è che tu sai che loro certamente pensano anche alla possibile vittoria, mentre tu sai altrettanto bene che sarà già vittoria se dopo quelle 17 miglia metterai la tua prua davanti a quella di Niki, di Nereo o di Gino oppure se riuscirai ad avere in graduatoria una posizione migliore di quel presuntuoso vicino d'ormeggio... che si e' fatto le vele nuove.

Non è facile spiegare perchè a noi, parlando della Barcolana, basti dire "...c'ero anch'io"

Non è facile spiegare perchè a noi, parlando della Barcolana, dia tanto fastidio che i media, le televisioni e i giornali parlino sempre e soltanto del primo o dei primi... di "Alfa Romeo" di "Maxi Jena" di "Esimit" o all'epoca del "Moro di Venezia" o di "Gatorade"...

Non è facile... o forse lo è: perchè la Barcolana la fanno gli altri mille e passa che sono là con lo spirito dei "pionieri" scesi in mare 52 anni fa, nella seconda domenica di ottobre per un'ultima sfida prima di rimessare le barche per l' inverno... gli altri mille e passa, forse anche più di duemila, tanti dei quali sono in mare con una cambusa piena di buon vino, lasagne al forno e palačinke con cui festeggiare - dopo l'arrivo - una domenica da lupi di mare!



- LA BARCOLANA È ORGANIZZATA DALLA SOCIETÀ VELICA DI BARCOLA E GRIGNANO.
- PRIMA EDIZIONE 1969 - 52 EDIZIONI . UNA SOLA ANNULLATA NEL 2020 PER AVVERSE CONDIZIONI METEO.
- RECORD DELLE BARCHE ISCRITTE: 2689 NELLA 50° EDIZIONE DEL 2018 (GUINNESS DEI PRIMATI) CON NAVE VESPUCCI ISCRITTA ALLA REGATA CON IL N° 2689
- RECORD VITTORIE: 5 DI NOVILLE CRICHTON CON ALFA ROMEO (2003/4) E CON ALFA ROMEO 2

LE REGATE DI STRAULINO

Straulino è più che mai il più grande timoniere della Vela italiana. Si è affacciato alla maniera sua nel mondo delle regate internazionali d'altura e già lascia la sua impronta. Ma la tentazione delle classe olimpiche è dura da mollare del tutto e così lo ritroviamo ancora al timone nella classe 5.5 S.I. con la quale ha ancora la forza di dimostrare la sua infinita classe e importanti vittorie da conquistare per i nostri colori e da aggiungere al suo straordinario palmares.



CRONOLOGIA DEI SUCCESSI DI AGOSTINO STRAULINO

timoniere di Star e di Classi metriche

Parte XIII (1961-1964)

SERGIO PEPE

L'intero anno 1961 è dedicato da Straulino, Capitano di Fregata, al *Corsaro II* (foto 1), al comando del quale il 20 febbraio lascia Livorno diretto, attraverso il Canale di Panama, a Los Angeles per prendere la partenza il 4 luglio della Transpacific Race di 2.250 miglia sino a Honolulu: 6° in classifica generale, 4° di Classe e vittoria di Classe nella regata di triangolo Honolulu-Kaway di 130 miglia. Durante le regate il *Corsaro II* ha un manovratore d'eccezione: Beppe Croce.

Il risultato della Transpacific Race non deve ritenersi insoddisfacente: alla regata partecipano imbarcazioni costruite per il vento in poppa, dominante durante la regata (su 11 giorni, 9 con lo spinnaker!), mentre *Corsaro II* è progettato come nave scuola e attrezzato per poter girare il mondo e affrontare qualunque mare, conseguentemente il rating non è favorevole.



Foto n. 1.

Terminate le regate alle Hawaii, il **Corsaro II** fa rotta per San Francisco e poi giunge a San Diego, dove il 21 settembre viene posto in disarmo, in attesa dell'imbarco del nuovo Comandante ed equipaggio per la stagione di addestramento e regate oceaniche del 1962.

Cosa intendesse Straulino per mettere in disarmo, è illustrato dal "nostro" Comandante Giancarlo Basile a pag. 70 del suo *"Ricordi di mare e di vela"* Editrice Incontri Nautici, 2012; infatti, nel gennaio 1962 il Tenente di Vascello Basile, Comandante in seconda, con il Capitano di Fregata e Comandante Aldo Machiavelli e il Sottocapo Nocchiere Italo Pinna parte per San Diego, dove è il **Corsaro** e da dove avrà inizio la seconda campagna d': *"Lo trovammo in un cantiere di yacht, completamente disarmato e svuotato di ogni cosa asportabile, sia dall'esterno che dagli interni. Aveva voluto lasciarcelo così il Comandante Agostino Straulino, era il sistema migliore perché il nuovo equipaggio cominciasse a conoscerlo, dovendo riportare ogni cosa da un magazzino per rimontarla al suo posto. E, per renderci il lavoro di riarmo il più duro possibile, non ci aveva lasciato alcun piano di riarmo, nessuna indicazione, nessuna etichetta."*

Nel 1962 Straulino, ora Capitano di Vascello e Direttore dello Sport Velico della M.M., debutta sul 5.5 m S.I. alle tradizionali regate internazionali d'inizio stagione a Genova (5-11 marzo), con un'imbarcazione titolata, ma divenuta non più competitiva: è il **Dalgra III** I-22 (Henri Copponex - Corsier-Port, 1957), che nel 1958 e 1959 aveva vinto a Genova la storica Coppa Italia, istituita nel 1898, con al timone rispettivamente Max Oberti e Mario Rivelli. L'equipaggio è composto dagli Ufficiali Alessandro Rossi e Bruno Petronio, entrambi già imbarcati l'anno precedente su **Corsaro II**. Pur con una barca stagionata, Straulino riesce ad agguantare un terzo posto nella Coppa C.O.N.I..

Alle regate internazionali di Genova del 1963 Straulino dispone di **Aquila** I-28 (Einar Ohlson - Baglietto, 1959) che così definisce in *Arma e Vai!*: *"un pochino meno lenta."*

Nel frattempo, è giunto il 5.5 m S.I. **Grifone** I-42 progettato di Einar e Carl Erik Ohlson e costruito in Svezia dal cantiere Svinevikens Båtvary. Il debutto avviene il 1° maggio ad Alassio, alla Coppa Alberto Beniscelli, messa in palio dal Circolo Nautico *Al Mare* per ricordare il Presidente. L'equipaggio è composto da Bruno Petronio e Gian Carlo Rutteri, anche quest'ultimo tra i Guardiamarina imbarcati sul **Corsaro II** nel 1961. Straulino, con la barca ancora da mettere a punto, si classifica secondo, con 1°, 6°, 4°, 5°, alle spalle del genio al quale sono dedicate altre pagine di questa rivista: Giulio Cesare Carcano, che su **Volpina II** I-41, progettata dallo stesso Carcano e costruita da Baglietto nel 1963, consegue 2°, 1°, 2°, 1° con in equipaggio Manara e Lanfranconi.

Dall'8 al 12 maggio 1963 Straulino rende omaggio per la seconda volta all'amico Tito Nordio, partecipando alla III edizione della Coppa messa in palio dall'U.S.V.I. e affidata, sin dall'istituzione, all'organizzazione dello Yacht Club Adriaco. Lo Star di Straulino, con a prua Bruno Petronio, è **Acamar** 4628 (Abeking & Rasmussen, 1962), con il quale giunge nono su 29 concorrenti di 6 nazionalità diverse. In compenso, il suo prodire ai Giochi Velici di Napoli Carlo Rolandi con Alfonso Marino su **Caprice** 3332 (Old Greenwich, 1953) si aggiudica, da timoniere e per il secondo anno consecutivo, la prestigiosa Coppa internazionale.

Su *Il Piccolo Sera* del 13 maggio Italo Soncino così conclude l'articolo sulla Coppa Tito Nordio: *"Una parola va anche detta nei riguardi di Tino Straulino e del suo prodire Petronio. Non si guardi stavolta all'indice fornito dalla classifica, Straulino si sa quel che vale e lo si è visto in modo speciale ieri, in lotta col mare e col vento. Il fatto che abbia voluto essere presente alla Nordio, che onora il nome di un suo fraterno amico e valoroso rivale sportivo, senza aver prima mai visto la barca appena giunta dal cantiere, senza provare le vele, con tre anni di digiuno di stella, sta a indicare le qualità di questo irriducibile timoniere e di innamorato di questa antica ma nobilissima classe."*

Alla Settimana di Kiel, dove per la prima volta dal 1937 Straulino non è al timone di uno Star, **Grifone** ottiene il terzo posto in classifica generale e poi, sul Lago di Como, vince la Coppa Bellano, coppa storica sia perché istituita nel 1901, sia perché il promotore fu un sacerdote velista: Don Luigi Adamoli. Sull'origine della Coppa Bellano si veda il n.89 gennaio 2020 di questa rivista.

L'anno Olimpico 1964 inizia con le tradizionali regate di Genova dall'8 al 15 marzo, che per la Classe 5.5 sono quasi un Campionato del Mondo: i migliori timonieri vogliono misurarsi e mettere a punto le barche; infatti partecipano ben 24 concorrenti di nazionalità diverse, e tra questi **Rush VII** S-37 (Ohlson - Oscar Schelin-Kungsörs Båtvary, 1963) con a timone lo svedese Lars Thorn (Oro a Melbourne, secondo al Mondiale nel 1963 e nello stesso anno vincitore del campionato d'America, futuro Argento a Tokyo nel 1964), **Yliam XV** Z-54 (Einar Ohlson -

Hjalmar & David Olsson, 1963) con Louis Novarraz (Campione del Mondo della Classe nel 1961 a Helsinki e futura Medaglia d'Argento all'Olimpiade di Acapulco del 1968), **Yeoman X** K-12 (Einar e Eric Ohlson - Bröderna Karlsson & Söner, 1964) con Robin A. Aisher, **Sunnshien** G-13 (Einar Ohlson - Oscar Schelin-Kungsörs Båtvarv, 1964) con Rudolf Harmstorf. Per gli italiani si tratta di una delle selezioni per la scelta dell'equipaggio da inviare all'Olimpiade di Tokyo, e alle regate partecipano Giulio Cesare Carcano su **Volpina III** I-44 (G. C. Carcano - Baglietto 1963), Max Oberti su **Twins XII** I-39 (Einar Ohlson - Hjalmar & David Olsson, 1962), Giuseppe Zucchinetti su **Volpina I** I-33 (G.C. Carcano - Baglietto, 1960), Pino Canessa su **Violetta I**-38 (G.C. Carcano - Baglietto, 1961), Beppe Croce su **Manuela VI** I-40 (G.C. Carcano - Baglietto, 1963), Piero Reggio su **Voloira III** I-47 (R. Hunt - Baglietto 1964), Luigi Mino Poggi su **Ciocca IV** I-35 (Einar Ohlson - Oscar Schelin, 1961) Dario Salata su **Nereide II** I-45 (D. Salata - Velscaf di D. Salata, 1964). L'equipaggio di **Grifone** è composto da Bruno Petronio e dal Tenente di Vascello Massimo Minervini, indicato a Straulino dal C.F. Pietro Bernotti e dal T.V. Giovanni Iannuzzi, che, rispettivamente, Comandante e Ufficiale in Seconda del **Corsaro II**, ne avevano apprezzato le qualità nel 1963, durante la terza campagna d'istruzione, che aveva avuto inizio a Wilhemshaven, per poi toccare Dartmouth, El Ferrol, Tenerife, Puerto Rico, Annapolis, Newport, Dartmouth, Cowes, Gibilterra e termine alla Spezia. Il programma prevedeva le regate Annapolis-Newport, la Transatlantica, due regate sulle boe nel Solent, la Channel Race e la regata del Fastnet; la lunga navigazione e le regate del **Corsaro II** (13.839 miglia, 4.674 delle quali in regata, il 93% del totale a vela) ci sono state raccontate dal nostro Ammiraglio Iannucci nel 2013 nei numeri di luglio/agosto e di settembre di questa benemerita rivista. A sua volta, il Comandante Massimo Minervini ci ha raccontato la sua lunga militanza a bordo con Straulino nel supplemento al n. 72 agosto 2018 di questa rivista intitolato "*A vela con il Comandante Straulino.*"

Torniamo a Genova: Straulino vince la Coppa C.O.N.I., disputata dall' 8 al 10 marzo, con due primi e un sesto, e si classifica secondo, alle spalle di Thorn, con due quarti e un sesto alla Coppa Y.C.I., che si svolge dal 12 al 14 marzo. Infine, domenica 15 marzo Straulino giunge secondo, alle spalle di Louis Novarraz nella Coppa S.G.T.M. Société Générale Trasports Maritme.

Il successivo appuntamento è a Cannes dal 22 marzo al 4 aprile per le Regate di Primavera alle quali partecipano 22 imbarcazioni di nove nazioni fra le quali Stati Uniti e Russia. Le regate sono suddivise in due gruppi: il primo dal 28 marzo al 1° aprile, con il palio la Coupe de Paris, e il secondo dal 2 al 4 aprile per la Coupe Philippe de Rothschild. Vi è anche in palio la Coupe du Yacht Club de Cannes da assegnarsi alla barca con il miglior piazzamento in tutte le prove.

Sraulino si aggiudica la Coupe de Paris con due vittorie e tre piazzamenti, mentre Pietro Reggio con **Voloira III** I-47 (R. Hunt - Baglietto, 1964) si classifica quarto. La successiva Coupe Philippe de Rothschild è vinta dallo svizzero Claude Bigar con **Alphée V** Z-48 (R. Hunt - Corsier-Port, 1962), che sarà Campione del Mondo della Classe nel 1972 a Ginevra; secondo un altro svizzero, Louis Noverraz con **Nirvana** Z-49 (R. Hunt- Corsier-Port, 1962); Straulino è terzo, a meno di due punti dal vincitore, però si aggiudica la Coupe du Yacht Club de Cannes, avendo conseguito i migliori piazzamenti in tutte le prove delle due serie. Ai fini della selezione per l'Olimpiade, Straulino ha raggiunto 16.914 punti, Carcano 7.396, Reggio 7.139.

Dal 29 aprile al 3 maggio Straulino, Minervini e Petronio sono a Alassio per la seconda edizione della Coppa Alberto Beniscelli, che vincono con tre primi, un secondo e un terzo posto.

Non ci sono dubbi: Straulino per la sesta volta difenderà i nostri Colori ai Giochi Velici in calendario dal 12 al 23 ottobre nella baia di Henoshima, che nel 2021 sarà teatro di ben più brevi regate olimpiche.

Ma prima di partire per Tokyo, Straulino non perde l'occasione per tornare su una barca d'altura e, immancabilmente, vincere!

Infatti, Straulino dal 20 al 23 agosto partecipa alla XI edizione della Regata dei Tre Golfi (170 m.m.) organizzata dal C.R.V. Italia, al timone del II Classe RORC **Kerkyra** I-1646 (S.&S. n. 1386 - Carlini,1963) di proprietà di Marina Spaccarelli Bulgari, socia benemerita di Marivela. **Kerkyra** si aggiudica la Coppa Challenge Senatore Andrea Matarazzo, battendo i più grandi **Mait II** I-1380 (S.&S.- Baglietto, 1957) di Italo Monzino, vincitore nel 1958 e nel 1963 e con al timone Luigi de Manicor, e **Vagabonda I**-1382 (Sangermani, 1957) dell'ing. Enrico Valenzuela, con al timone lo starista Mario Rivelli. **Vagabonda** ha vinto le edizioni del 1962 e 1968. Nella foto 2 ecco **Kerkyra** rientrato vittorioso, appena ormeggiato alla Se.Ve.Na.: tra l'equipaggio spicca un ragazzino biondo: è il dodicenne Guido Barendson, precoce timoniere di Vaurien e FJ, e poi giornalista di vaglia (L'Espresso, La

Repubblica, TG5, TG2, Gambero Rosso Channel) che da par suo ha raccontato la regata agli ordini di Straulino nel libro "Regata internazionale dei Tre Golfi 1954-2004" ed. Yachting Library, 2004. Guido è, probabilmente, il più giovane componente d'equipaggio vincitore della Coppa Sen. Matarazzo.



Ora è tempo di sbarcare a Tokyo, come da foto 3 che ritrae da sinistra Marco Sartori, prodiere di Mario Capio sul F.D. *Aldebaran* IV I-311, Bruno Petronio, Agostino Straulino, Carlo Rolandi, riserva, Massimo Minervini.



L'inizio dei Giochi Velici è favorevole a **Grifone**: 2°,2°,3°; nelle successive tre giornate **Grifone** si classifica 11°,7°,2°. Ancora una volta, all'inizio della settimana e ultima prova Straulino è in lizza per una Medaglia. In *Arma e vai* Straulino, dopo aver raccontato lo svolgersi di ciascuna regata, ricorda: “*Nell'ultimo giorno di gara ero partito in testa con lo svedese, ma lo mollai subito perché per guadagnare sicuramente la medaglia d'argento dovevo vincere e per il bronzo dovevo almeno arrivare secondo, ma davanti allo svedese. A 500 metri dalla boa di traguardo credetti di avercela fatta, perché ero al vento su tutti ed il vento mi ridondava. Invece, improvvisamente, si ebbe un salto di 30 gradi. Non era una novità.*” Straulino giunge quinto nell'ultima prova, e il risultato finale è ancora un quarto posto: Oro all'Australia con William Northam, James Sargeant e Peter O'Donnell su **Berrenjoey** KA-14 (Alfred Edward "Bill" Luders Jr. Jeff Clist, 1963), Argento alla Svezia con Lars Thörn, Arne Karlsson e Sture Stork su **Rush** VII S-37 (Ohlson - Oscar Schelin - Kungsörs Båtvarv, 1963), Bronzo agli USA con John J. McNamara, Francis Scully, Joseph Batchelder su **Bingo** US-50 (Alfred Edward "Bill" Luders Jr. - Bjarne Aas, 1963).

La cronaca e il commento alle regate veliche dell'Olimpiade a firma di Beppe Croce sono pubblicate sul numero di novembre del 1964 di Vela e Motore, mentre la parte riguardante i 5.5 è riprodotta nel volume "**Agostino Straulino con la Vela nella Storia**", edito dal nostro Centro.

Al rientro in Italia, al Capitano di Vascello Straulino viene affidato il 21 novembre il comando della nave più bella del Mondo: l'**Amerigo Vespucci**. Lascerà l'agonismo? Tutt'altro! Appuntamento al prossimo numero.

Postille

- Il diario dell'intera navigazione del **Corsaro II** da Livorno a San Diego, a firma dei Guardiamarina Alberto Timossi e Gian Carlo Rutteri, è pubblicato nel libro “Straulino signore del mare” a cura di Tiziana Oselladore, Comunicarte Edizioni, 2009.

- Sul **Corsaro II** alla Transpacific Race segnalo il sito <https://www.sandroferuglio.com/regate/corsaro-ii/> dal quale ho tratto la foto 1.

- Sulle crociere e regate del **Corsaro II** segnalo: Il **Corsaro II** sui mari del mondo 1961-1967 del Comandante Piero Bernotti, ed. Mursia 1971.

-Sulla Coppa Bellano si veda:

<https://www.velabellano.it/2012/09/13/storica-coppa-vela-bellano/>

<https://www.facebook.com/watch/?v=3382185108476267>

- Sui 5.5 italiani è indispensabile il curatissimo volume dell'ing. yacht designer Andrea Rossi I 5.5 Metri di Stazza Internazionale - La storia e la flotta della Classe Italiana, Guido Tommasi Editore, 2017, recensito nel n. 58 giugno 2017 di questa rivista.

- Sul sito <https://5.5inventory.org>, nel quale l'ing. Andrea Rossi ha inserito un gran numero contributi, documenti e foto, sono censite 732 imbarcazioni della Classe di 34 Nazioni, 126 progettisti e 183 costruttori.

- Tra i 5.5 sopra indicati compare quale progettista R. Hunt. Si tratta di Raymond “Ray” Hunt (1908-1978), il famoso progettista della carena dei motoscafi che porta il suo cognome, utilizzata sul Bertram 31 **Moppie** che nel 1960 vinse la Miami-Nassau.

Sempre nel 1960, a Napoli uno scafo disegnato da Ray Hunt conseguiva l'Oro olimpico: il 5.5 **Minotaur** US-26 (Graves, 1960), con a bordo il figlio James Hunt.

Nel 1963 a Oyster Bay, Ray Hunt porta alla vittoria del Campionato Mondiale 5.5 **Chaje** II, L-24 da lui progettato e costruito nel 1963 a Helsinki da Vator Oy AB.

Sull'indicato Campionato del Mondo del 1963 segnalo:

<https://books.google.it/books?id=TcLXiuTfjIC&pg=RA6-PT56&lpg=RA6-PT56&dq=%22Rush+VII%22++thorn&source=bl&ots=TBKuDEiS3q&sig=ACfU3U2xhenzvGa708QBJRjI0hIPRNvSog&hl=it&sa=X&ved=2ahUKEwi15Kq22rjyAhWwhf0HHaPeAqAQ6AF6BAgiEAM#v=onepage&q=%22Rush%20VII%22%20%20thorn&f=false>

- Sulla evoluzione delle carene segnalo: <https://www.boatmag.it/21271-evolute-carene-barche-motore/>

- Louis Noverraz (1901-1972) al timone di **Yliam III** vinse la classifica dei 6 m S.I. all'Olimpiade di Berlino del 1936, ma fu squalificato in tutte le prove perché ritenuto dalla Giuria Internazionale velista

professionista e l'Oro fu assegnato alla Gran Bretagna. Nel 1937 il Comitato Permanente dell'I.Y.R.U. confermò la decisione. Nel 1961 il Comitato Permanente dell'I.Y.R.U., su richiesta del Presidente della Federazione Svizzera della Vela, decise di esaminare nuovamente la vicenda e nominò una Commissione, alla quale fu chiamato a partecipare Beppe Croce. L'8 febbraio 1961 la Commissione, dopo le dovute indagini e aver ascoltato Novarrez, audizione che era stata omessa nel 1936 e nel 1937, così concluse: *noi ci raccomandiamo all'unanimità al Comitato Permanente di dichiarare al più presto possibile che Novarraz è ed è sempre stato un dilettante*. Il Comitato Permanente fece propria la risoluzione della Commissione, come da pag. 782 di *Vela e Motore* del maggio 1961 (foto 4), custodita da Franco Belloni e ora consultabile on line grazie all'Archivio dello Yacht Club Italiano <https://www.yachtclubitaliano.it/centroricercheyci/>

LO SVIZZERO NOVERRAZ RIABILITATO DALL' I. Y. R. U.

Alle Olimpiadi di Kiel (1936) la giuria internazionale è arrivata, come è noto, alla decisione che lo svizzero Louis Novarraz non era un dilettante e nel 1937 il Comitato permanente dell'I.Y.R.U. era venuto nella medesima determinazione. Nell'ottobre dello scorso anno, detto Comitato ha ricevuto una lettera del nuovo presidente della Federazione svizzera della vela, secondo la quale Novarraz non sarebbe mai stato interrogato e informato sui fatti attestanti un suo eventuale carattere di professionismo.

L'attuale presidente dell'I.Y.R.U., l'inglese Peter Scott ha recentemente dichiarato che la cosa non doveva essere presa alla leggera dal Comitato permanente; se un'ingiustizia era stata fatta nei confronti di Novarraz, bisognava porvi rimedio il più presto possibile. Egli ha ricordato le circostanze per cui nel '37 era stata presa quella decisione, esprimendo il parere personale che una volta per sempre si dovesse mettere fine alla questione. Pertanto, durante la riunione dell'I.Y.R.U. dello scorso anno è stato deciso di rivedere il « caso Novarraz ». È stato stabilito che tale « caso » sarebbe stato oggetto di un nuovo esame da parte di una Commissione d'inchiesta che avrebbe dovuto esaminare i documenti ancora esistenti, interrogando Novarraz di persona e facendo un rapporto dettagliato al Comitato permanente. Di tale commissione è stato chiamato a far parte pure il dott. Beppe Croce, che unitamente ai sign. Ewen S. Montagu e Nigel Warrington ha redatto la relazione che riportiamo qui appresso. Tale relazione è stata ratificata dall'I.Y.R.U. e pertanto con piena soddisfazione e « assoluzione » di Novarraz il « caso » è stato felicemente risolto e archiviato. Se Novarraz, sarà in grado di farlo, potrà quindi prendere parte alle Olimpiadi di Tokio.

1) In virtù di quel che precede, noi sottoscritti, abbiamo stabilito di portare a termine la missione affidataci.

2) Ci siamo messi in contatto con le associazioni e le persone che, secondo noi, poterano essere in possesso di documenti, archivi od avere dei ricordi precisi in quanto concerne le regate olimpiche di Kiel nel 1936, in seguito alle quali Novarraz era stato squalificato. Le notizie che ci sono pervenute sono state scarse a causa del tempo trascorso, della morte di più persone, e della scomparsa o distruzione di molti documenti durante l'ultimo conflitto mondiale. Abbiamo studiato accuratamente tutte le informazioni che abbiamo potuto ottenere e i regolamenti olimpici secondo quello che concerne la definizione di dilettante dal 1936 ai giorni nostri, oltre alla definizione di dilettante dell'IYRU del 1950 (data della prima definizione) fino ad ora.

3) Abbiamo chiesto ed ottenuto da Novarraz tutti i documenti e le informazioni che egli poteva darci, e li abbiamo studiati.

4) Il 7 febbraio 1961 ci siamo riuniti a Londra e Novarraz è comparso alla nostra presenza assistito da Jean Ott, presidente dell'Unione Svizzera Yachting. Lo abbiamo interrogato su tutti i punti che a noi parevano più importanti e, dopo un nuovo esame di tutta la questione e di nuove discussioni fra di noi, basandoci sulle prove messeci a disposizione, siamo giunti all'unanimità alle seguenti conclusioni:

a) nel 1937 Novarraz era ed era sempre stato un dilettante, secondo il codice olimpico allora in vigore.

b) Novarraz è ed è sempre stato un dilettante secondo la definizione di dilettante sia olimpica che dell'IYRU.

c) noi siamo convinti che se il comitato di regata e la giuria d'appello di Kiel avessero condotto un'inchiesta approfondita e avessero interrogato Novarraz in persona come abbiamo fatto noi, sarebbero arrivati alla stessa nostra conclusione.

5) Basandoci sulle nostre conclusioni e considerati gli inconvenienti subiti da Novarraz in occasione dei giochi Olimpici che hanno avuto luogo dopo la decisione di Kiel, nel 1936 e per l'imminente inizio della nuova stagione di regate, noi ci raccomandiamo all'unanimità al Comitato Permanente di dichiarare al più presto possibile che Novarraz è ed è sempre stato un dilettante.

Londra, 8 febbraio 1961.

Ewen S. Montagu, Nigel Warrington, Smith, Beppe Croce.

- Su *Grifone* segnalò: <https://velestoricheviareggio.org/imbarcazioni/grifone/>, nonché le foto inviate dal Contrammiraglio Silverio D'Arco, pubblicate sui numeri 87 novembre 2019 e 107 luglio 2021 di questa Rivista

- Come è noto, il volume "Arma e vai!" a firma di Agostino Straulino e Renato Corsini, edito nel 1970 dall'Edizioni Mediterranee, è introvabile, ma una copia è presso il C.S.T.N.. Molto opportunamente la prefazione di Beppe Croce e il testo sono stati riprodotti, su autorizzazione dell'editore, nel supplemento alla Rivista Marittima del Dicembre 2005, dedicato interamente a Straulino. Altra riproduzione è contenuta nel sopra indicato libro "Straulino signore del mare" a cura di Tiziana Oselladore, Comunicarte Edizioni, 2009.

- Tutto quanto fin qui riportato, non sarebbe stato possibile senza la ricchissima Biblioteca del C.S.T.N. e il nostro documentatissimo e disponibilissimo Direttore, autore, con Franco Belloni e Carlo Rolandi, dell'indispensabile "Agostino Straulino una vita per la Vela."

1919: STORICO INTERVENTO DELLA LEGA NAVALE

La rivista della "Lega Navale - Mare Nostrum" sul numero di Aprile 1919 pubblica la copia di una lettera che la Presidenza Generale della Lega Navale ha inviato al Presidente degli Stati Uniti, Woodrow Wilson per perorare la causa dell'Italia appena uscita dalla Prima Guerra Mondiale in disastrose condizioni economiche e senza navi mercantili in grado di agevolare una ripresa decisiva. Pubblichiamo la lettera e la risposta del Presidente



MESSAGGIO DELLA LEGA NAVALE ITALIANA AL PRESIDENTE WILSON

La Presidenza Generale della Lega Navale Italiana, convocata da S. E. il Vice Ammiraglio Presbitero, Presidente Generale, ha deliberato di rivolgere al Presidente Wilson il seguente messaggio:

Senza marina mercantile, senza carbone e senza materie prime l'Italia sarà sempre uno Stato senza libertà.

La Presidenza Generale della Lega Navale Italiana, comprendente numerosi sodalizi addetti alla navigazione, alle industrie e al commercio marittimo, si rivolge al Presidente Wilson per esporre lo stato disastroso in cui il commercio e il naviglio mercantile italiano si trovano per effetto della lunga guerra, e per invocare il Suo intervento affinché rimedi ad una condizione di cose che ormai rende penosa la vita economica del Paese.

L'Italia ha perduto durante la guerra oltre un milione di tonnellate del suo naviglio nazionale, cioè il 62% di quello che aveva ante bellum, proporzione elevatissima non raggiunta da nessun altro Stato belligerante. Il danno non è limitato a queste sole perdite perché, avendo dovuto servirsi di navi neutrali ed alleate, l'Italia ha dovuto pagare all'estero somme cospicue per la loro assicurazione.

Se al fronte l'Italia ha perduto il fiore dei suoi figli, nel mare ha trovato la sua rovina economica, perché le merci caricate tanto su navi nazionali quanto su navi straniere noleggiate e requisite, dirette al nostro Paese, si perdettero con le navi stesse.

Non si fa cenno alle perdite di persone sul mare: il Mediterraneo è la tomba sacra di migliaia di italiani che la ferocia nemica, senza tener conto di età, di sesso, selvaggiamente condannò alla più terribile morte.

L'Italia fa sforzi sovrumani per poter sollevarsi dalla terribile situazione derivata dalla guerra, ma se non le difetta la mano d'opera le mancano i materiali da costruzione, le mancano il carbone e le navi. Nè può sperarsi che i nostri cantieri possano in breve volgere di tempo costruire per circa quattro milioni di tonnellate di naviglio, quante ne occorrerebbero, giacché essi non sono ancora preparati alle grandi costruzioni, ed hanno bisogno di trasformazione. Perdurando l'attuale condizione di cose l'Italia deve ricorrere all'estero per far fronte alle necessità della sua popolazione, col doppio danno di pagamento di noli alla bandiera estera e della disoccupazione dei suoi numerosi equipaggi.

La Presidenza Generale della Lega Navale si rivolge al Presidente Wilson perchè tenga conto di ciò nella ripartizione del naviglio austro-tedesco, assegnando all'Italia oltre il naviglio ex austriaco equipaggiato da italiani e che in gran parte ha chiesto la nazionalità italiana, una quota di quello tedesco sino a sostituire il tonnellaggio perduto.

L'Italia fra tutte le nazioni belligeranti è l'unica sprovvista di materie prime e, mentre qualche Stato, con l'annessione dei territori, acquista immense ricchezze in miniere di un valore incomparabile più grande del suolo, essa nulla di tali benefici va a conseguire e dovrebbe rimanere tributaria verso l'estero delle materie prime.

Illustre Presidente, il fattore economico ha una grande parte nella vita dei popoli: l'Italia, tutto ha dato alla guerra, e le sue sofferenze non sono finite.

Il nostro popolo è lontano ancora dall'alimentazione normale vigente nei paesi alleati. L'Italia soffre, ma non fate che si ritiri dalla guerra più povera di prima e che i suoi figli vadano ramingando per il mondo per insufficienza di lavoro industriale dovuta alla mancanza di carbone e di naviglio da trasporto.

La formula "libertà dei mari" suonerebbe invero una grande ironia per l'Italia se essa dovesse significare lo sfruttamento, da parte di potenze più ricche e meglio fornite di mezzi, del nostro Paese.

La Presidenza Generale della Lega Navale Italiana prega il Presidente Wilson di allontanare con la Sua alta influenza tanta iattura, estendendo anche all'Italia quelle concessioni che l'America si appresterà a fare ad altri Stati Alleati.

IL PRESIDENTE WILSON ALLA LEGA NAVALE ITALIANA

S. E. il Vice-Ammiraglio Presbitero, Presidente Generale della Lega Navale Italiana, ha ricevuto dal Presidente Wilson la seguente lettera, in risposta al messaggio che gli fu rivolto a nome della Lega Navale, e che venne pubblicato nel fascicolo 2° della Rivista.

U. S. S. George Washington, 20 Febbraio 1919

Mio caro Signore,

"mi permetto di farvi conoscere che ho ricevuto il vostro memorandum in data 22 gennaio, riguardante la presente situazione dell'Italia, senza marina mercantile, senza carbone e senza materie prime, e che esso è stato oggetto della mia più accurata lettura.

"Io posso assicurarvi che gli interessi d'Italia mi stanno moltissimo a cuore e che approfitterò di ogni opportunità che si presenterà per servirla in ogni modo che io posso.

"Cordialmente e sinceramente

Vostro
WOODROW WILSON

Questi i protagonisti dello scambio epistolare



WILSON Woodrow (1856-1924)

28° Presidente degli Stati Uniti d'America, già governatore del New Jersey e rettore della prestigiosa Università di Princeton.

PRESBITERO Vice Ammiraglio Conte Ernesto (1855-1923)

Senatore del Regno d'Italia, già Capo di Stato Maggiore della Regia Marina e Presidente della Lega Navale Italiana dal 1917 al 1923.

