



Notiziario CSTN

NOVEMBRE 2021
N° 111



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° 111

NOTIZIARIO ON-LINE

novembre 2021

SOMMARIO

- | | | | |
|---|---------|--|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • I successi di Straulino | pag. 27 |
| • Il porto di Bari | pag. 2 | • Franco Cavallo, timoniere olimpionico..... | pag. 34 |
| • La vela in Italia (parte VII)..... | pag. 6 | • Posta al CSTN..... | pag. 37 |
| • Evoluzione dei fari nella storia (parte II)..... | pag. 16 | • Libri in vetrina | pag. 38 |
| • L'Olimpiade del 1948 e non solo (parte IX). pag. 22 | | • Copertina finale..... | pag. 39 |

EDITORIALE

Si è infoltito il gruppo dei Soci della Sezione di Napoli (cinque) che hanno ripreso a frequentare il "Centro Studi" per collaborare alle attività necessarie per la gestione della nostra Biblioteca. Questo ci ha permesso di poter avviare, finalmente dopo il trasferimento nei nuovi locali al Molosiglio (2017), un controllo generale della nostra raccolta di riviste del settore nautico, raccolta che costituisce un punto di forza unico e straordinario del CSTN (vedi www.cstn.it - Libri e Periodici). Sarà così anche possibile riprendere l'ambizioso progetto di indicizzare gli articoli contenuti nelle stesse riviste. Per dare un'idea dell'importanza di questa iniziativa invitiamo i lettori, ma soprattutto i ricercatori, a visionare sempre sul sito www.cstn.it, la voce "Articoli Periodici" dove già sono stati censiti 14333 articoli.

Foto e grafica di copertina di Bleu Passion: "Arte marinaresca: bozzello doppio, tra le mani sapienti di un attrezzista navale".

Hanno collaborato: **Franco Belloni, Sandro Alessi, Gigi Audizio, Alessandro Caroelli, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetic, Antonio Formicola, Giovanni Iannucci, Gianni Magnano, Anna Maria Mariotti, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Paolo Rastrelli.**



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

IL NOTIZIARIO È SU



COME @Tradizioninautiche

Instagram

RITAGLI DI STORIA

Siamo arrivati al porto di Bari da sempre capoluogo di una provincia ricca e produttiva, approdo strategico in qualunque periodo della storia. La ricerca di Antonio Formicola, dettagliata e documentata come sempre, ci racconta come esso è nato e si è evoluto soprattutto con Carlo di Borbone che fece intervenire a più riprese da Napoli, capitale del Regno, ingegneri e tecnici per migliorare l'impianto portuale.



PORTI E APPRODI DEL REGNO DELLE DUE SICILIE

IL PORTO DI BARI

ANTONIO FORMICOLA

Il cosiddetto porto vecchio di Bari era costituito da un'insenatura naturale posta a SE della penisola dove era impiantata la città antica. Ovviamente non si trattava di un vero e proprio porto ma di una rientranza della costa più accentuata, tale da lambire l'attuale piazza Mercantile, dove le imbarcazioni potevano ancorare poiché meglio difese dai venti. D'altro canto aveva funzione di zona d'ancoraggio anche tutta la riva compresa tra S. Scolastica e il bastione S. Antonio. Come già noto tale litorale, in ogni epoca, è stato soggetto al cosiddetto "interrimento", cosa che nel tempo produsse la trasformazione fisica della linea di costa. Di conseguenza, partendo dalle antiche strutture portuali, l'approdo di Bari ha avuto un sensibile spostamento verso Sud.



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

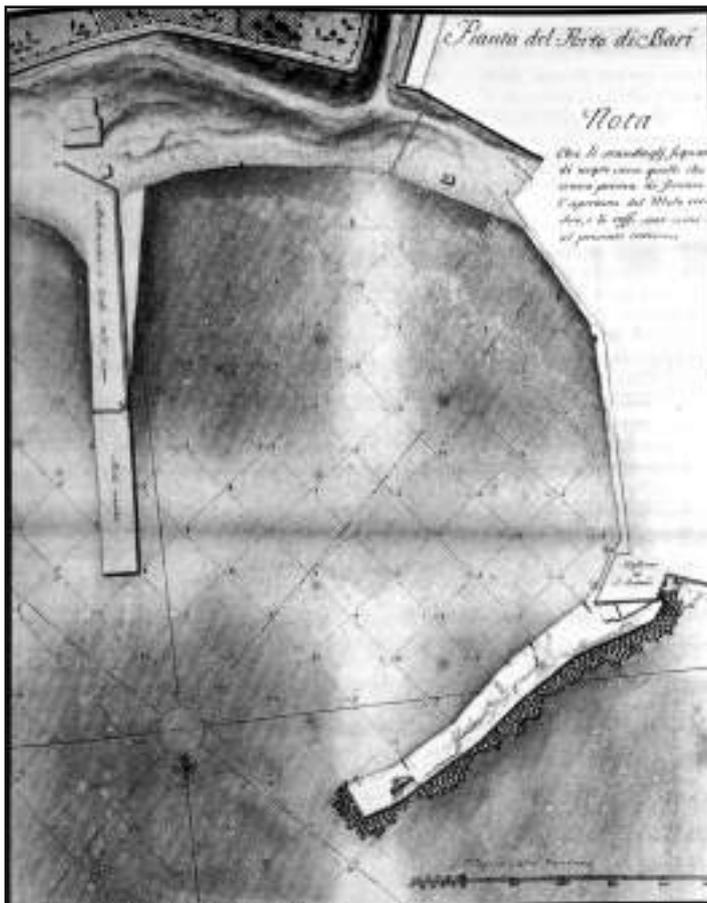
Nel 1656 una fiera pestilenza decimò la popolazione, che scemò di 12.460 abitanti. Pertanto si ebbe un sensibile deperimento del commercio: *"La città languisce per mancanza di denaro; non se ne trova per proseguire nessuna opera pubblica, ma per il porto deve trovarsene ad ogni costo: se occorrerà i cittadini si tasseranno (...) I legni levantini disertano le nostre acque: perché? Vogliono un Lazzaretto. Si faccia e presto".*

(1)



Mappa di Bari. Sulla destra è visibile una porzione del porto (1761). G.B. Albrizzi, Incisione.

Dopo la salita al trono di Carlo di Borbone, man mano, si incrementa-rono i traffici commerciali con i paesi



Progetto del porto di Bari delineato, nel 1756, dall'ingegnere Giovanni Bompiede. G. Bompiede, disegno acquerellato su carta, A.S.NA., Segreteria d'Azienda, vol. 202 inc. 24.

dell'opposta sponda dell'Adriatico, con l'Austria, l'Ungheria e con quelli del Mediterraneo Orientale. Venne così a crearsi l'esigenza di avere un porto di grande movimento per i rapporti economici con i paesi balcanici e con quelli in genere bagnati dal Mediterraneo orientale. Nel 1741, nel porto di Bari, si ebbe una primo ripristino delle banchine e si provvide alla costruzione di un lazzaretto in muratura alla base del cosiddetto "Molo vecchio". Il nuovo fabbricato contribuì all'incremento del commercio poiché i bastimenti che prima erano soliti attraccare a Barletta, Brindisi ed Otranto cominciarono a preferire lo scalo barese per la maggiore capienza dei suoi magazzini. Poi, nel 1756, l'ingegnere Bompiede ebbe l'ordine di recarsi sul posto, e qui egli approntò un vantaggioso progetto per un nuovo porto basato su un molo grande che, radicato al bastione di S. Antonio, si spingeva nel mare in direzione Est, per 140 passi, opponendosi al molo vecchio parzialmente insabbiato (2).

Le opere, con le quali si considerava di ricoverare una trentina di bastimenti, furono iniziate nel 1757, e prevedevano tra l'altro la costruzione di un muro per rialzare una porzione del molo vecchio, onde evitare il deposito di

alghe e arena e consentire una maggiore profondità all'approdo. I lavori furono completati in circa sette anni con l'apporto tecnico dell'ingegnere Paolo Carlier. (3)



Veduta interna del porto di Bari da ponente (1778). A. L. Ducros, acquerello su carta, Rijksprentenkabinet di Amsterdam.

All'inizio dell'ottocento ci fu un intensificarsi di iniziative da parte dei commercianti baresi Starita, Milella, Traversa, Zonno, Capriati e Diana che riuscirono a controllare tutto il commercio dell'olio della provincia stabilendo in città degli ampi depositi. Altri prodotti dell'entroterra che trovavano sbocco commerciale nell'approdo barese erano: grano, granturco, avena, vino, aceto, frutta ed altri oggetti di produzione locale. Questo stato di cose portò all'esigenza di poter usufruire di un nuovo porto, poichè quello esistente ogni anno perdeva la sua agibilità con fondali sempre più bassi che, in alcuni punti, raggiungevano al massimo due palmi di profondità. Questa condizione era stata causata essenzialmente dalle correnti e dai venti orientali che tra l'altro trasportavano alghe.

Per consentire l'approdo a bastimenti di grande stazza, all'inizio del 1819, l'ingegnere Giuliano de Fazio approntò un progetto di ampliamento delle strutture preesistenti con un preventivo di spesa compreso tra 230 e 336 mila Ducati. Ma questo accrescimento incontrò il parere sfavorevole degli stessi commercianti che chiedevano un grande porto per poter competere agevolmente con il porto di Trieste. Ci fu quindi un periodo di intenso carteggio tra il sotto ingegnere, di II classe, Tommaso Tenore, tecnico responsabile dello stato dei porti adriatici, e l'ispettore generale di Ponti e Strade ing. Giuliano de Fazio, per poter trovare una confacente soluzione al problema.

All'inizio del terzo decennio dell'ottocento un autore coevo così si esprimeva sull'approdo pugliese: *“Sta a scirocco dalla città ed è formato da due moli lunghi ciascuno da 120 a 140 passi; il boreale estendesi dalle mura della città volgendosi a levante; il meridionale dalla parte della contigua spiaggia, dirigendosi verso greco; le loro estremità sono lontane l'una dall'altra poco più di cento passi, e vi possono entrare circa 30 bastimenti, però dell'immersione non maggiore di sei piedi, i quali si collocano lungo il molo boreale. I venti orientali sono i soli da temersi in questo ancoraggio: essi cagionano talvolta onde cotanto smisurate da sormontare il molo ed inondare i navigli che vi sono vicino. Varie secche stanno a 200 passi a greco dalla punta del molo settentrionale, e si estendono per altrettanto da maestro a scirocco, per cui l'entrata in questo porto è assai malagevole, specialmente allorchè vi è grosso mare. Ciò non ostante è frequentatissimo: vi si recano merci d'ogni genere dalle scale primarie dell'Adriatico, e si estraggono le derrate*

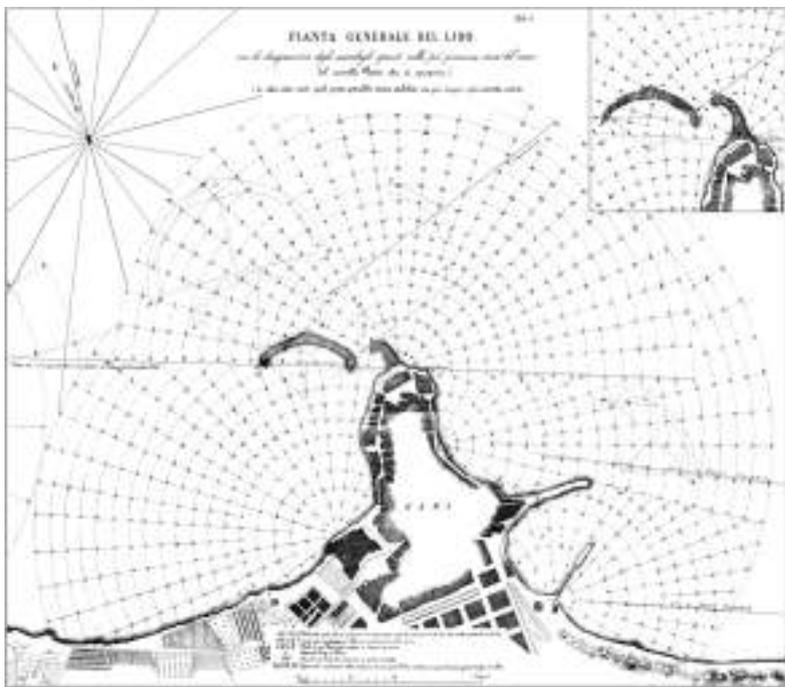


Pianta del porto di Bari (1816 ca). Incisione acquerellata. B.N.NA.

collocano lungo il molo boreale. I venti orientali sono i soli da temersi in questo ancoraggio: essi cagionano talvolta onde cotanto smisurate da sormontare il molo ed inondare i navigli che vi sono vicino. Varie secche stanno a 200 passi a greco dalla punta del molo settentrionale, e si estendono per altrettanto da maestro a scirocco, per cui l'entrata in questo porto è assai malagevole, specialmente allorchè vi è grosso mare. Ciò non ostante è frequentatissimo: vi si recano merci d'ogni genere dalle scale primarie dell'Adriatico, e si estraggono le derrate

del suo vasto territorio". (4)

Nel 1845 l'ingegnere Ercole Lauria ebbe ordine dal Re di delineare un nuovo progetto per il porto di Bari ed il tecnico scelse, per il nuovo approdo, il seno di mare posto a ponente della città. Il progetto consisteva in "un molo che partendo dalla Punta del Liceo e, lasciando quivi una interruzione di soli 80 palmi, si distende per la lunghezza di circa palmi 860, secondo una curva circolare, di cui la corda, per la direzione, come egli si esprime, da Scirocco a Ponente a Maestro, ha la lunghezza di palmi 730, e la freccia di 170 palmi. (...) In fine una banchina nel senso del lido, dalla origine del molo, fin dopo la estensione del Castello...(...) un dettaglio approssimativo della spesa del solo molo, col corrispondente faro, monta a Ducati 174.902". Ma questo progetto, a causa di



alcune "anomalie non è stato superiormente sanzionato". (5)

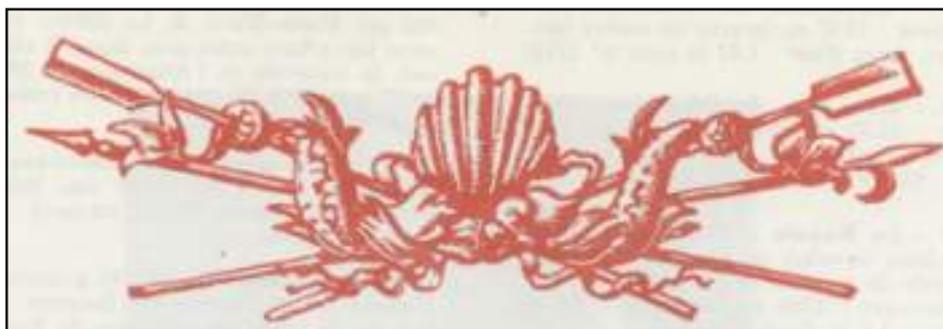
Nel 1853 l'ingegnere Luigi Giordano approntò un progetto ed una relazione per risistemare il porto di Bari preventivando una spesa di D.ti 479.200. Il nuovo porto fu stabilito nel seno ad occidente della città fra il "Capo del Liceo e di S. Cataldo" sistemandovi due moli: "quello di levante nella direzione quasi da mezzodì a tramontana spiccandosi dall'estremo punto dell'abitato sarà lungo circa palmi 400. L'altro isolato di tramontana sarà disposto in modo che la sua testata orientale disti da quella del primo molo di palmi 240". Le opere progettate dal Giordano furono approvate da Ferdinando II, ma per mancanza di partecipanti alle gare di appalto, furono assegnate alla ditta Lembo e Masucci il 19 febbraio del 1855, ed i lavori ebbero inizio il 13 maggio di quello stesso anno. (6) Le opere andarono avanti per tutto il

Progetto dell'Ingegnere L. Giordano delle opere da realizzare per costruire il nuovo porto di Bari. Litografia di G. Sorace, Bari.

successivo quinquennio, attuando delle importanti modifiche al progetto originario, sotto il controllo amministrativo di una "Deputazione speciale".

NOTE

- 1- Cfr.: A. Perotti, *Bari ignota. Curiosità e documenti di storia locale*. Trani, Vechi, 1907, pag 95.
- 2- A.S.NA., *Segreteria d'Azienda*, vol. 202 inc. 24.
- 3- A.S.NA., Sez. Militare, *Segreteria di Marina.*, vol. 138, inc. 31; vol. 5, inc. 2.
- 4- Cfr.: G.B. Rampoldi, *Corografia dell'Italia*, Milano 1834, pag. 388.
- 5- Cfr.: L. Giordano, *Intorno alla struttura di un nuovo porto in Bari*, Bari 1853, pagg. 13 e 14.
- 6- Cfr.: G. Carelli, *Sommario di un reso conto de' porti, fari e lazzaretti*,... Napoli 1858, pag. 74.



LA VELA IN ITALIA



A cavallo tra Ottocento e Novecento si diffondono lungo le coste della Liguria le barche locali con lo scopo di diffondere lo sport della vela e renderla quanto più popolare possibile. A questo movimento deve molto la vela nostrana in termini tecnici e agonistici sfornando una schiera di timonieri che diventeranno famosi portando l'Italia a pieno titolo tra le grandi nazioni veliche.



GLI ANNI DELLA PRIMA VELA

FRANCO BELLONI E GIANNI MAGNANO

settima puntata

La nascita delle nuove classi popolari in Italia

Le prime classi a restrizione

In Liguria, tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento, l'orientamento dei velisti che non gareggiano né con le classi internazionali a formula né con i monotipi, è quello di partecipare alle regate, chiamate d'incoraggiamento, con le barche locali. Si diffusero soprattutto nelle spiagge dove non era disponibile il porto per ormeggiare le barche più grandi. Queste classi si dovevano varare e alare ogni volta che si voleva uscire in mare. In un secondo tempo si diffusero le classi a restrizione che consentirono di sfoltire il numero delle classi rendendo più facile la partecipazione a regate con flotte il più possibile omogenee.

Regate di incoraggiamento

Nelle intenzioni degli organizzatori le regate di incoraggiamento devono dare la possibilità a un maggior numero di persone di partecipare alle regate.

La vela è uno sport di elite, per comperarsi una barca o farla costruire sono necessarie ingenti somme, per cui si cerca di mettere in pratica provvedimenti per rendere la vela più popolare di quanto non sia.

È questo lo spirito che diede vita in Liguria alle derive a restrizione dove il progettista-costruttore, sovente lo stesso proprietario, aveva la possibilità di realizzare con la sua barca le sue idee progettuali risparmiando.

Si può pensare che il “prodotto” di questi dilettanti non sia dei migliori; al contrario, vista la competenza, si hanno nel tempo bellissime barche, veloci, marine e sicure. Soprattutto, quando il Regolamento della Classe limita la superficie velica. A “contorno” di queste barche c'era sempre anche la tifoseria locale che supporta i suoi equipaggi, i “popolari”, e trasformava ogni regata, ovunque sia organizzata, in una sorta di “derby” che coinvolge concorrenti e tifosi. Sono gare che oggi possono sembrare feste paesane, ma dove, invece, l'agonismo non manca mai.

Era un vivaio irripetibile di timonieri e di equipaggi che ritroveremo più volte al timone o negli equipaggi delle classi maggiori, dove saranno sempre tra i migliori. Ricordiamo: Cosimo “Coximu” Boccone, Giuseppe “Pi” Canessa, Mario Capio, Giuseppe “Pino” Carattino, Berto Chiozza, Settimio “Mino” Dellacasa, Domenico “Menegu” Mordini, Raimondo Panario, Giovanni Leone Reggio e Domenico “Meghe” Patrone.

Era la grande Sagra di una vela, all'epoca misconosciuta, che in Liguria darà nel tempo vita a regate domenicali lungo tutto l'arco dell'estate, che farà nascere nuovi e numerosi circoli velici e che avvicinerà alla vela, è questa è anche la sua grande importanza propagandistica, giovani e persone che altrimenti non avrebbero mai potuto diventare dei velisti.

Finalmente un Regolamento

Più volte i club genovesi furono invitati a una razionalizzazione delle norme per l'ammissione alle gare di

gozzi e di canotti da spiaggia. In una nota dell'epoca si legge:

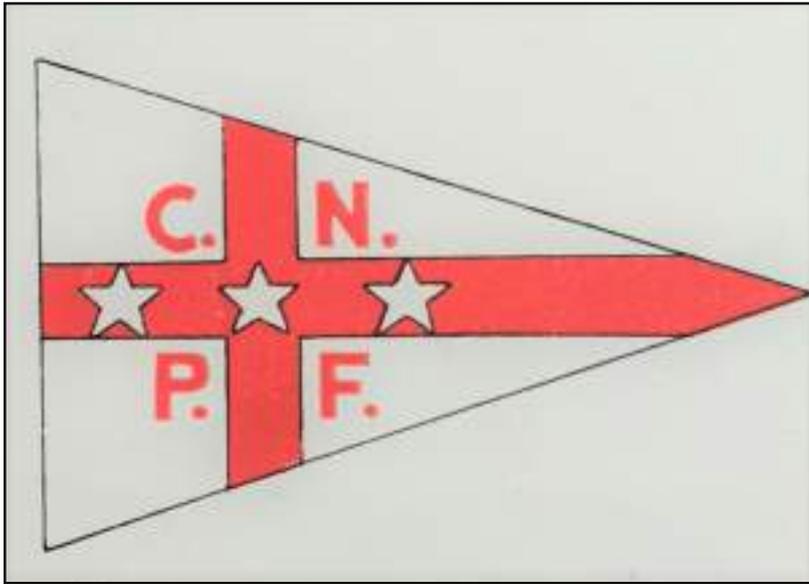
Le gare d'incoraggiamento, che rappresentano l'iniziazione allo yachting, dovrebbero essere regolate da norme fisse ed osservate ugualmente da tutte le società nautiche, le quali potrebbero perciò formare un comune programma per le condizioni di corsa, evitando così un'incertezza dannosa, e criteri personali d'ambiente.

La base sportiva, mi pare però che dovrebbe essere quella di mantenere a queste imbarcazioni il proprio carattere di spiaggia, e cioè chiglia naturale e niente 2 terzi di coperta.

*Ho già esposto altra volta le ragion sportive che militano a favore di questa riforma, né mi ripeterò, solo aggiungo che si tratta di distruggere una dannosa anfibia.*¹

Passano due anni e, finalmente, i dirigenti dei circoli liguri, al momento, quelli compresi tra Recco e Voltri, capiscono l'importante di stabilire norme uguali per tutti. Infatti, è così deciso:

Addì 15 novembre 1903 s'adunarono nella sede sociale del fiorente "C.N. Foce" i Delegati dei Clubs Liguri (mancavano quelli del "C.N. Genovese"), ed approvarono il seguente Regolamento per le gare speciali d'imbarcazioni a vela:



Guidone del Circolo Popolare Foce.

Art. 1 - *Il tipo delle imbarcazioni, gozzi o canotti da ammettersi in queste gare, sarà quello comunemente usato sulle spiagge liguri.*

Art. 2. - *Tali imbarcazioni non dovranno eccedere la lunghezza di metri 6; l'equipaggio non potrà essere superiore a 4 persone.*

Art. 3 - *Le imbarcazioni non avranno coperta; sono permessi corridoi semplici aventi ognuno una larghezza non eccedente 1/6 della massima larghezza dello scafo fuori fasciame.*

I carabottini di prora e di poppa non potranno eccedere ognuno 1/4 della massima lunghezza dello scafo.

Art. 4 - *Non è permesso l'uso di chiglie mobili, né di quelle zavorrate; la chiglia fissa non dovrà eccedere l'altezza massima di metri 0,25. La sola zavorra permessa è quella mobile a pagliuolo.*

Art. 5 - *I compensi saranno calcolati, a seconda di apposita tavola, in base alla lunghezza dello scafo, misurata dalla parte esterna del dritto di prora a quella esterna del dritto di poppa.*

Art. 6 - *Le imbarcazioni avranno libertà di velatura, sia per il tipo, sia per la superficie; potranno pure far uso di mezzi meccanici per fare terzaroli.*

Art. 7 - *A bordo di ogni imbarcazione dovrà essere un salvagente di dimensioni usuali ed un ancorotto guernito.*

Art. 8 - *La Giuria od il perito tecnico della Società. escluderà dalla gara quelle imbarcazioni che non si fossero conformate alle prescrizioni sovra esposte.*

Art. 9 - *Ogni singola Società potrà stabilire nelle gare da essa promosse:*

- a) *partenza volante, al cronometro, all'ancora;*
- b) *lunghezza del percorso;*
- c) *tassa di ammissione;*
- d) *premi;*
- e) *commissione per le regate.*

Art. 10 - *Il presente Regolamento andrà in vigore il 1o gennaio 1904.*

Per il "C.N. Foce": ing. Carlo De Marini.

Per il "C.N. Sampierdarenese": cap. Ottavio Testori, G. Baracchini costruttore, F. Marconi.

Per il "C.N. Volturium": A. Giusti.



Regate a Sturla vicino a Genova, uno dei luoghi dove si sviluppò per prima la vela popolare in Liguria.

Aderirono i seguenti proprietari di imbarcazioni a vela: Giordano Giuseppe, Grillo Stefano del "C.N. Foce"; Baglietto Bernardo, Baglietto G.B. del "C.d.Vela" [Cornigliano]; Bevilacqua B., Carattini B., Fava Giovanni, Fazio Luigi di Varazze.

Coll'adesione del "C.N. Genovese" e del "C.d.Vela" le regate in Liguria saranno governate da un unico Regolamento: quod est in vobis.²

È un positivo passo avanti, anche se gli estensori del Regolamento non prendono in considerazione la superficie velica. Di questa possibilità ne approfittano i concorrenti mettendo sempre più "tela" a riva, compensata dall'equipaggio, il numero delle persone e il loro peso variavano secondo la forza del vento e dai sacchi di sabbia usati come zavorra mobile.

È interessante ricordare che lo sviluppo della vela avveniva contemporaneamente in Italia e negli altri paesi velicamente evoluti come l'Inghilterra dove proprio all'inizio del Novecento c'erano delle piccole barche chiamate "sandbagger" proprio per ricordare il modo con cui veniva aumentata la stabilità.

In un secondo tempo, dopo avere regolamentato queste barche, si diffusero nuove classi a restrizione. Classi che dovevano corrispondere al loro Regolamento per determinate misure, lasciando libero il progettista e il costruttore di fare lo scafo nella forma voluta.

Classe Speciale dei 6,50 del RYCI

Il 4 maggio 1908, pubblicato il 10 maggio 1908, la Direzione del Regio Yacht Club Italiano approvò il Regolamento di una classe speciale di



Il 6.50 "Vrin" di Raffaele Gadolfo.

imbarcazioni da diporto e da regata.

Nell'intento di favorire maggiormente lo sviluppo e la diffusione della piccola navigazione da diporto lungo le coste italiane, il RYCI istituisce una classe speciale nazionale retta dal seguente Regolamento e per la quale saranno riservate particolari gare nelle future riunioni di regata.

Tale classe speciale comprenderà imbarcazioni da diporto e regata, con o senza coperta, senza zavorra, con o senza chiglia mobile di deriva, insommergibili, di facile alaggio sulle spiagge senza invasatura e rispondenti in tutto alle seguenti prescrizioni:

Lunghezza - Lunghezza massima dello scafo non superiore a m 6,50.

Altezza - Altezza fuori acqua (freeboard) in nessun punto minore di m 0,45 misurata ad armamento completo con paglioli, remi ed ancorotto, senza equipaggio.

Peso - Peso minimo del solo scafo, completamente ultimato, senza deriva, senza timone e paglioli, comprese le panchine fisse e le installazioni o apparecchi destinati ad assicurare la insommergibilità Kg 350.

Chiglia - Un tratto della chiglia lungo almeno metri 2,50 dovrà essere:

- rettilineo nel suo profilo longitudinale inferiore;

- sporgente non meno di un centimetro e non più di dieci centimetri, misurati alla metà dalla lunghezza totale della chiglia;

- dello spessore di non meno di tre centimetri.

Velatura - Velatura mq 30 al massimo.

Zavorra - È proibita ogni sorta di zavorra fissa o mobile.

Chiglia di deriva - Peso massimo della chiglia mobile di deriva e del timone senza barra, complessivamente Kg 75.

Coperta - La parte pontata non potrà eccedere i tre quinti della superficie totale del piano di coperta.

Timone - Il timone dovrà essere tale da mettersi e togliersi da bordo senza filarlo.

Insommergibilità - L'insommergibilità dovrà essere assicurata mediante casse d'aria ispezionabili o sugheri.

Ad ogni imbarcazione iscritta a questa Classe il RYCI assegnerà un numero progressivo che, apposto sulla parte più alta della vela, servirà ad identificarla in regata.

Ogni dilettante, socio di una società nautica riconosciuta dal RYCI, potrà ottenere l'iscrizione della propria imbarcazione in questa classe a seguito di sua domanda diretta alla Direzione della Sede Centrale o delle Sezioni del RYCI, dopo che questo, a mezzo dei suoi periti, avrà verificato nella imbarcazione da iscriversi l'esistenza dei requisiti necessari ed avrà proceduto alla apposizione sullo scafo, sulle aste e sulla velatura dei segni di identificazione.

La tassa d'iscrizione da versarsi all'atto della domanda è fissata in Lire 15 per i soci del RYCI ed in Lire 30 per i non soci.

L'imbarcazione iscritta sarà munita di uno speciale certificato d'iscrizione nel quale saranno dettagliatamente indicati i dati e misure controllate all'atto della verifica, da parte del perito del RYCI.

Durante la regata non potranno trovarsi imbarcate più di tre persone, e l'imbarcazione dovrà contenere tutto il suo corredo, cioè remi, scalmiere, paglioli, ancorotto con cavo relativo e salvagente.

Sarà permesso l'uso di uno spinnaker che non potrà essere issato al disopra del punto di misurazione del triangolo di prora e la cui asta non dovrà essere più di m 4.

Il presente Regolamento non potrà essere modificato se non trascorso un triennio dalla data della sua pubblicazione.

Per tutto quanto non è diversamente specificato più sopra valgono i regolamenti in vigore presso il RYCI.³

Il Regolamento, a parte la forma letteraria del tempo, oggi potrebbe essere quello di una moderna deriva con poche modifiche. È interessante notare la completezza, la richiesta delle dotazioni di sicurezza, dell'insommergibilità e dell'obbligo del salvagente, non certamente comuni alle barche che partecipano alle regate d'incoraggiamento, e la limitazione della superficie velica.

Un commento all'iniziativa riportava:

Questo Regolamento è abbastanza esplicito e fors'anche troppo dettagliato; però merita qualche commento sulla sua portata.

Evidentemente, la Società fondatrice si è preoccupata di creare con le sue limitazioni un tipo da spiaggia: ce lo dicono il peso, la forma della chiglia, il divieto di zavorra, il genere di timone. Così pure si è preoccupata di ottenere un'imbarcazione economica essendo certamente possibile costruire per simile classe con meno di un migliaio di lire. Crediamo quindi che entrambi gli scopi saranno in pratica raggiunti.

Ma col pesare lo scafo senza deriva, col limitare soverchiamente il risalto della chiglia, e soprattutto col vietare da una parte ogni specie di zavorra e col permettere dall'altra una chiglia mobile del peso di 75 chilogrammi circa (e una chiglia mobile siffatta può funzionare egregiamente come zavorra), si otterrà il risultato di aver una classe di barche a deriva, o magari una classe di cat-boats, dato che la larghezza non è limitata e che tre uomini di equipaggio un po' corpulenti e ben impiegati rappresentano per imbarcazioni simili un coefficiente non disprezzabile di stabilità.⁴

I risultati furono una barca marina, veloce con vento fresco ma contro la tendenza ligure di barche con molta tela a riva in rapporto alla lunghezza. Il Regio Yacht Club Italiano rimediò il 15 dicembre 1910 portando la superficie velica a 36,00 metri quadrati, il bordo libero minimo a 0,35 metri, il peso minimo a 300 chilogrammi e liberalizzando il peso della deriva.

Successive modifiche furono apportate al Regolamento il 9 gennaio 1920. Il peso minimo dello scafo venne aumentato a 375 chilogrammi e le persone di equipaggio divennero quattro.

Classe Speciale dei 5,50 del RYCI

Il Regio Yacht Club Italiano propose, 8 maggio 1910, una nuova classe con un Regolamento costituito da un solo articolo.



Il 5,50 stazza R.Y.C.I. "Ziska" di Amedeo di Savoia Presidente del Club e grande fautore della nuova classe.

È istituita una classe speciale di imbarcazioni a vela vincolate soltanto per lo scafo ad una lunghezza massima di metri 5,50 e per la velatura ad una misura massima di mq 25, per tutto il resto è lasciata piena libertà di forma, di adattamento e di attrezzatura. Il timone non deve considerarsi parte dello scafo.

SAR il Duca degli Abruzzi offre una Coppa (Challenge), tale coppa resterà in possesso del Yachtman che la vincerà con il medesimo o diverso yacht per tre volte anche non consecutive.

L'imbarcazione concorrente dovrà essere guidata dal proprietario; oppure da un Socio del RYCI od ufficiale della R. Marina.⁵

Sulla Classe 5,50 metri, alle regate organizzate dal RYCI a Portofino dal 7 al 15 agosto 1910, fu scritta questa interessante nota:

È la serie che desta con ragione il massimo interesse. Come è noto, è una serie speciale proposta dal RYCI auspicio SAR il Duca degli Abruzzi. Ed è per il Duca che si è fatto il miracolo, che in tre mesi appena si son costruiti sei nuovi yacht.

Essi sono:

Ziska del Duca degli Abruzzi costruito, come abbiamo già riferito al N. 3, nei Cantieri U.A. Costaguta & C. di Voltri;

Leo III del signor Zizi Sbertoli, costruito dal Baglietto;

Myriam del marchese Cattaneo della Volta, costruito a Sturla dal Bava;

Nina del signor Gigino Croce, costruttore Baglietto;

Enrico II dei signori fratelli Bevilacqua, costruttore Baglietto, e finalmente

Ciancia del marchese Stefano Cattaneo Adorno, uno dei fautori se non il principale, di detta serie nazionale e la cui nave è stata disegnata in Inghilterra da Linton Hope, la velatura eseguita dal noto velaio inglese English e soltanto lo scafo costruito in Italia dal Baglietto.

Nessun yacht della serie nazionale ha velatura nazionale.⁶

La coppa, disputata per la prima volta nel 1910 a Portofino, è vinta da Ziska; nel 1911, sempre a Portofino, da Nina di Gigino Croce; nel 1912 a Sanremo da Velella di Stefano Baglietto e nel 1913 a Varazze da Nina che, con l'affermazione nel 1914 a Genova, la vinse definitivamente. Nina e Velella sono state progettate da Bernardino Baglietto e costruite dal Cantiere Baglietto di Varazze.

In un articolo sulle nuove classi nate nel periodo leggiamo a riguardo del 5,50 metri del RYCI:

Il primo yachtman d'Italia, SAR il Duca degli Abruzzi, s'interessò personalmente a questa serie; e si degnò anche di far costruire uno di questi piccoli yacht, regalò una bellissima coppa, la quale diede luogo ad accanitissime regate in tutte le stagioni e ad elegantissime proteste presso tutte le giurie, e consolidò in tal modo il successo, che fu immediato e brillante. Ma non duraturo. Forse perché i costruttori s'erano poco curati di studiare a fondo un concetto che, in forma tanto semplice, forniva all'architetto diligente tutta una gamma di soluzioni varie; ed i piccoli yacht, tutti di un'apparenza, e, in realtà, tutti figli di un unico concetto, finirono per istancare il pubblico prima e gli yachtmen poi. Contribuirono alla sparizione di questa graziosissima serie le solite critiche di quella certa classe di persone prudentissime che a queste agili navicelle (che non avevano probabilmente lo scopo di portare a spasso madri di famiglia, con balia, bambinaie, lattante e pupi) rimproverarono una delittuosa assenza di comfort e un insufficiente garanzia contro l'acqua di mare.⁷

Serie Ligure Lega Navale - "le Leghe"

Il 24 aprile 1911, la Commissione permanente per la Marina da Diporto della Sezione di Genova della Lega Navale Italiana, composta da Arturo Costa, Corrado Corradi, Giuseppe Villa, Arturo e Alessandro Ascoli, Vittorio Beltrami, noto progettista e costruttore di barche a vela da diporto e da regata, Ubaldo Poggi, Argeo Villa, Mario Benettini, giornalista che firmava anche con lo pseudonimo "Ghidan", e Carlo De Marini, propone dopo aver consultato il competente parere di tutti i costruttori della Liguria, la Serie Ligure Lega Navale di metri 4,25.

Allo scopo di favorire e di incoraggiare lo sviluppo della navigazione da diporto lungo le coste liguri la Commissione permanente della Lega ha istituito una classe speciale di battelli comprendente imbarcazioni da diporto e da regata del tipo canotto da spiaggia, da alare facilmente senza invasatura, con chiglia mobile di deriva e rispondente in tutto alle seguenti norme fisse:

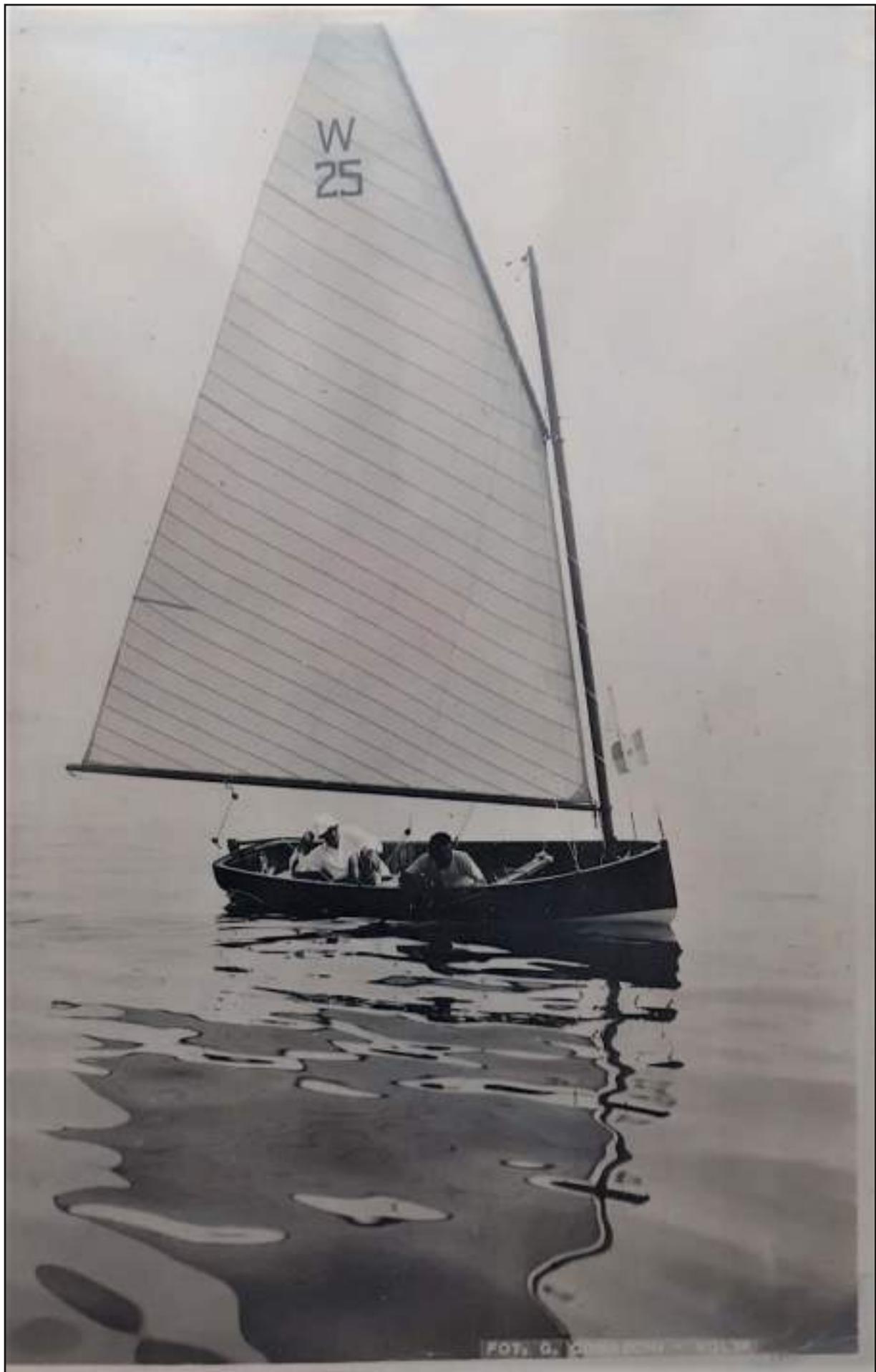
Lunghezza - Lunghezza massima dello scafo m 4,25.

Chiglia - Un tratto della chiglia di almeno m 3,50 dello spessore minimo di cm 4 dovrà sporgere dal fasciame dello scafo non meno di cm 2 per tutta la lunghezza.

Chiglia di deriva - La superficie ed il peso della chiglia mobile di deriva sono liberi. Essa deve poter essere issata completamente dentro lo scafo e non deve oltrepassare l'altezza delle banchine.

Corridoi - I canotti potranno esser muniti di corridoi fissi sistemati a cm 10 almeno al di sotto del bordo.

Banchine - Le banchine, sedili e carabottini dovranno essere parimenti sistemati a cm 10 almeno al di sotto del bordo.



"Candida" "la Lega" del signor Lagomarsino di Voltri che si aggiudicò parecchi primi posti negli anni Venti e Trenta del secolo scorso con al timone Francesco Barletto.

Bordi - Sono esclusi i soprabordi, i bastingaggi e le falchette.

Attrezzatura - L'albero, la massa di boma, e l'asta verranno misurate e controsegnate. Le misure restano determinate come in appresso: Albero: Lunghezza massima m 4,25 da calcolarsi dalla linea del bordo (a prua via) fino all'attacco o sistemazione della ultima manovra - Massa di boma: La

lunghezza della massa di boma non deve superare m 4,50 incluso ferri o accessori alle due estremità della stessa o sistemati all'albero o altrimenti - Asta: L'asta potrà avere la lunghezza massima di m 4,25. Il punto di allacciamento della drizza sull'antenna dovrà distare almeno metri 1,42 dall'estremità inferiore della stessa.

Velatura - La velatura consisterà nella sola vela maggiore.

Ogni imbarcazione iscritta a questa classe riceverà un numero progressivo che servirà ad identificarla in regata e che verrà esposto secondo norme da stabilirsi.

Ogni dilettante, socio di una Società nautica riconosciuta, potrà ottenere l'iscrizione della propria imbarcazione in questa classe facendo domanda alla "Commissione permanente".

La "Commissione permanente" rilascerà uno speciale certificato in cui saranno indicate le caratteristiche della barca, approvate dal perito della Commissione stessa.

L'imbarcazione dovrà essere dotata, in regata, di remi, scalmiere, paglioli, ancorotto, con relativo cavo e salvagente.

Il presente Regolamento andrà in vigore il 1o giugno 1911 e non potrà essere modificato prima del 31 dicembre 1915.

Per tutto quanto non fosse, eventualmente, sopra specificato valgono i regolamenti in vigore presso la "Commissione permanente".⁸



1932 regata di "Leghe" a Genova, in rimorchiatore a sinistra nella foto ha appena lasciato i concorrenti giunti dai Circoli del genovesi per disputare il Campionato Ligure.

La storia di questa classe, la sua evoluzione e le polemiche furono riassunte in queste note:

La serie incontrò immediatamente un gran favore e nel 1911, 1912, 1913 tutti i club delle Riviere organizzarono regate riuscitissime confortate anche dall'appoggio che il RYCI aveva dato alla serie stessa quasi fin dall'inizio, mentre nel maggio dello stesso anno per cura della Lega Navale ebbe luogo nei locali del Lido d'Albaro una esposizione di questi minuscoli yacht e ad essa erano rappresentate le migliori concezioni dei Cantieri Baglietto, Bava, Costaguta, Beltrami, eccetera.

Appartengono a questo primo periodo della storia di queste barche: **Fanny** del rag. Corrado Corradi, **Amy** del sig. Mario Benettini, **Maya** del sig. Armando Granara, **Ester** del sig. Argeo Villa, **Electa** del sig. Vittorio Beltrami, **Psytos** del sig. Mario Benettini, **Gioia** del sig. Matteo Lavarello, **Italia** del sig. Stefano d'Aste.

Nel 1914 la serie veniva modificata e si scostava alquanto dal tipo tradizionale del canotto da spiaggia per avvicinarsi maggiormente a quello di un piccolo yacht da regata con profonda lamiera di deriva; tale modificazione, se diminuiva il carattere economico dell'imbarcazione e le sue doti di praticità, ne aumentava però in modo incontestabile l'interesse sportivo tanto che i migliori skipper non disdegnavano di contendersi accanitamente la vittoria guidando queste leggere imbarcazioni che concentravano su di loro la maggior simpatia del pubblico a dispetto delle serie maggiori.

A questo secondo periodo appartengono, fra le migliori: **Lalla** del sig. Leone Leone, **Mahra** del sig. Ubaldo Poggi, **Elena** del sig. Natale Galeppini, **Mosquito** del sig. Antonio Calcagno, **Tina** del cap. Agostino Pardo, **Teresina**, del sig. Vittorio Beltrami, **Annik I** e **Annik II** del sig. Eddy Isnaldi, **Monella** del sig. Cesare Garibaldi, **Enigma** del sig. E. Attilio Frisoni, **Tichena** del sig. Angelo Rosini, **Angela** del sig. Angelo Benvenuto, **Candida** del dott. E. Lagomarsino, eccetera.

Nel 1915 la Commissione Permanente della Marina da Diporto, in seguito allo spirare della serie [31 dicembre 1915] e all'assenza dei propri membri tutti in servizio militare, veniva sciolta per forza maggiore, ma con l'armistizio alcuni dei vecchi creatori della serie formarono l'attuale Club Nautico Ligure rimettendo in vigore la serie e denominandola Serie Ligure CNL.⁹

Nel 1924, dopo anni di polemiche tra la Sezione di Genova della Lega Navale Italiana e il Club Nautico Ligure, la serie prende definitivamente il nome di Serie Ligure Lega Navale.

Il Regolamento è più volte modificato. L'ultima modifica, 24 maggio 1927, fermo restando la lunghezza di 4,25 metri, stabilisce: il rapporto tra lunghezza e la larghezza massima fuori fasciame uguale a 3, un puntale minimo di 0,50 metri con il 2 per cento di tolleranza, il peso minimo dello scafo 100 chilogrammi e la superficie velica 16 metri quadrati. Una barca molto invelata confrontata con le moderne derive.

Serie napoletana Lega Navale

Una nuova classe fu proposta anche a Napoli. Per iniziativa di Guido Fiorentino, vicepresidente del Reale Circolo Canottieri "Italia", la Sezione di Napoli della Lega Navale Italiana propone nel 1913 la Serie Napoletana Lega Navale di 4,25 metri. Il Regolamento è stato studiato dal duca Luigi Dusmet de Smeurs, dall'avvocato Tucci e dallo stesso Guido Fiorentino. Ecco di seguito il Regolamento:

Allo scopo di favorire e d'incoraggiare lo sviluppo della Navigazione da diporto nel Golfo di Napoli la Sezione di Napoli della Lega Navale ha istituito una classe speciale di battelli comprendente imbarcazioni da diporto e da regata insommergibili, di facile alaggio, con chiglia mobile di deriva, senza zavorra, e rispondenti in tutto alle seguenti norme fisse:

Lunghezza - *La lunghezza massima dello scafo m 4,25.*

Chiglia - *Un tratto di chiglia lungo almeno m 3,50 dello spessore minimo di cm 4 dovrà sporgere dal fasciame dello scafo non meno di cm 2 per tutta la predetta lunghezza.*

Chiglia di deriva - *La superficie e il peso della chiglia mobile di deriva sono libere. Essa deve poter essere issata completamente entro lo scafo e non deve oltrepassare l'altezza delle banchine.*

Corridoi - *Le barche di questa serie dovranno essere pontate in modo però che i corridoi laterali non siano più larghi di cm 20 compreso il bordo o suola e la mastra.*

Carabottini - *Il carabottino di prua non potrà essere più lungo di 70 cm e sarà collegato ai corridoi con una curva ad arco di cerchio. Quello di poppa non potrà essere più lungo di 30 cm dal fuori specchio compreso anche lo spessore della mastra se esiste.*

Falchette o mastre - *Sono permesse delle falchette alte non più di 5 cm per i $\frac{3}{4}$ della loro lunghezza e potranno indi gradatamente raggiungere i 7 cm a prua.*

Banchine - *Le banchine e i sedili dovranno essere sistemate a 10 cm almeno a disotto della parte superiore del bordo o suola.*

Attrezzatura - *A lugger.*

Velatura - *La velatura consisterà nella sola vela maggiore della superficie massima di mq 16 che sarà misurata col sistema adottato per la Stazza Internazionale.*

Timone - *Il timone dovrà esser tale da mettersi e togliersi da bordo senza filarlo.*

Peso - *Peso minimo dello scafo completamente ultimato, senza deriva, senza timone e paglioli comprese le panchine fisse, e le installazioni o apparecchi destinati ad assicurare la insommergibilità: kg 160.*

Zavorra - *È proibita ogni sorta di zavorra fissa o mobile.*

Ogni imbarcazione iscritta a questa classe riceverà un numero progressivo che servirà ad identificarla in regata e che verrà apposto secondo norme da stabilirsi.

Ogni dilettante socio della Lega Navale e di una società riconosciuta, potrà ottenere l'iscrizione della propria imbarcazione in questa classe, dopo che il Commissario delegato, avrà verificato nella imbarcazione da iscriversi l'esistenza dei requisiti necessari ed avrà proceduto all'apposizione sullo scafo, sulle aste e sulla velatura dei segni d'identificazione.

La Sezione di Napoli della Lega Navale rilascerà uno speciale certificato che comproverà l'iscrizione della barca alla "Serie Napoletana".

N. B. - Il piano velico della Serie Napoletana LNI è già stato usato nel N.102 del Notiziario.

È assolutamente vietato in regata l'uso della zavorra.

L'imbarcazione dovrà essere dotata, in regata, di remi, scalmiere, paglioli, ancorotto con relativo cavo e salvagente.

Il presente Regolamento andrà in vigore il 1° gennaio 1914 e non potrà essere modificato prima del 31 dicembre 1918.

Per tutto quanto non fosse, eventualmente, sopra specificato, valgono i regolamenti in vigore presso il R. Yacht Club Italiano.¹⁰

Quattro barche di questa nuova Classe parteciparono alle prime regate, 13-15 luglio 1914, con in palio il titolo di Campione del Golfo. Sono: **Bibelot** di Guido Fiorentino, **Vittoria** di Giuliano Colonna di Stigliano, **Bianca** di Giacomo Giraci e **Fay** del Reale Circolo Canottieri "Italia". Due affermazioni di **Vittoria** che conquista così il primo Campionato del Golfo di Napoli della Classe.

Note

1 Skipper, "Yachting Ligure", *Rivista Nautica*, agosto 1901, p. 196.

2 Olruna, "Le gare a vela d'incoraggiamento", *Rivista Nautica*, aprile 1904, p. 67.

3 "Regolamento per una classe speciale di imbarcazioni da diporto e da regata", *Annuario del Regio Yacht Club Italiano*, 1908, pp. 55-57.

4 Z., "Marina da diporto", *Rivista Marittima*, giugno 1908, p. 529.

5 "Regolamento Coppa (Challenge) offerta da SAR il Duca degli Abruzzi", *Annuario del Regio Yacht Club Italiano*, 1912, pp. 89-90.

6 "Marina da diporto. Le regate del Regio Yacht Club Italiano nel Golfo di Rapallo", *Rivista Marittima*, settembre 1910.

7 Gino Vaelli, "Della necessità di un definitivo assetto delle serie nazionali", *Rivista Nautica – Italia Navale*, 2^a quindicina novembre 1924, p. 380.

8 "Cronaca delle sezioni", *Lega Navale*, maggio 1911.

9 L.L., "Marina da diporto. La Serie Ligure Lega Navale", *Rivista Nautica – Italia Navale*, gennaio 1924, pp. 13-14.

10 "La 'Serie Napoletana' Lega Navale", *Rivista Nautica – Italia Navale*, gennaio 1914, p. 30.

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



I FARI E LA LORO EVOLUZIONE ATTRAVERSO I SECOLI

ANNAMARIA "LILLA" MARIOTTI

(seconda puntata)

Il Medioevo viene definito l'epoca dei secoli bui, in realtà c'era già in atto quel cambiamento che avrebbe poi portato ad un rinascere non solo delle arti, ma anche della navigazione e dei lunghi spostamenti via mare. In questo stesso periodo, in Germania, la Lega Anseatica riunisce già molte città costiere tedesche e scandinave e anche qui sorgono fari a protezione delle coste e dei porti per favorire il commercio.

E' solo a partire dal XII° secolo, con la ripresa dei commerci, soprattutto con l'Oriente, che lungo le coste d'Italia, su cui si affacciano la quattro Repubbliche Marinare, ma pur sempre divisa tra Signorie e Comuni, vengono erette alcune torri sulla cui sommità continuano a bruciare brugo e ginestra, il combustibile più comune che nasce appena alle spalle del mare. Ricordiamo le torri di Genova, e quella di Porto Pisano, insabbiatasi a Marina di Pisa, della quale non rimane più niente, e sostituita con il faro di Livorno, poi la torre sulle secche della Meloria, il primo faro costruito in mare aperto nel 1157, distrutto durante la battaglia navale tra Genova e Pisa nel 1284, ricostruito nel 1712 e tutt'ora esistente, e il vecchio faro romano di Capo Peloro, a Messina, punto cruciale per la navigazione sulla rotta dei Crociati che si recavano in Terrasanta e ricordato anche da Riccardo Cuor di Leone. Fra tutti solo il faro di Genova, ricostruito nel 1543 e il faro di Livorno, sono ancora attivi ai giorni nostri. Per il mantenimento dei fari nei porti tutte le navi in entrata erano obbligate a pagare una tassa che permetteva la cura e l'alimentazione del fuoco sulla sommità del faro stesso.



Intanto si evolve anche la navigazione, l'uso della prima bussola, sia pure rudimentale, la rende più sicura, e vengono redatti i primi portolani che riportano anche le posizioni dei fari.

Questo primitivo sistema di illuminazione costiero ha avuto anche dei risvolti tragici. Sin dai tempi più antichi, soprattutto lungo le coste frastagliate del Nord Europa, un'altra minaccia si era affacciata lungo le coste: i pirati di terra, razziatori feroci che usavano accendere dei fuochi proprio nei punti più pericolosi, attirando le navi su secche, scogli o spiagge, dove andavano ad arenarsi, per poi depredarle, senza

lasciare dietro di sé nessuno che potesse raccontare la brutta avventura. Questo tipo di pirateria continuò nel tempo, soprattutto nelle fredde e nebbiose acque del Nord Europa, fino al XIX Secolo, e neppure le minacce di severissime sanzioni riuscì mai a fermarli. In certi paesi nordici si raccontano ancora queste truci storie che fanno ormai parte del folklore locale.



Il faro di Le Cordouan da un'antica stampa.

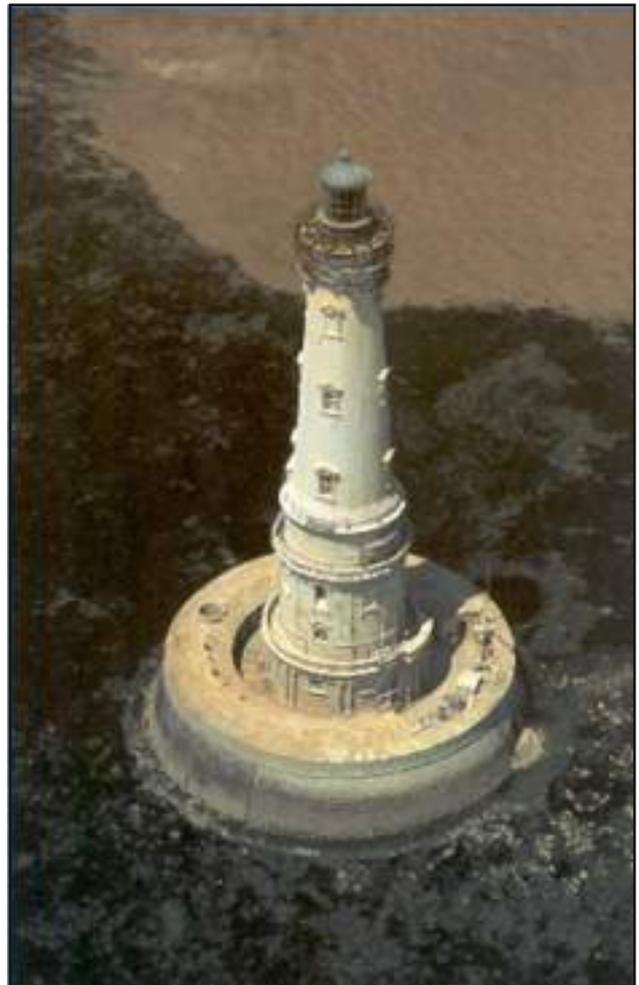
Durante le epoche rinascimentali e barocche il faro viene considerato una struttura architettonica che, oltre a svolgere la sua funzione, deve essere anche un monumento degno di ammirazione. Spesso, però, queste strutture, per quanto belle e monumentali, si rivelavano poi poco adatte allo scopo per cui erano state costruite. In Francia l'architetto Louis de Foix ottiene nel 1584 l'incarico di costruire il faro di Le Cordouan, all'estuario della Gironda, nel luogo in cui già esisteva un antico faro del XII° secolo, e lo fa diventare un fiabesco castello ricoperto di statue, guglie e pinnacoli, la cui lanterna raggiungeva i 37 metri. All'interno si trovava anche due stanze destinate ad accogliere un re ed una cappella, una piccola Versailles in mezzo al mare. I lavori durarono 27 anni, terminarono nel 1611 e fu il figlio dell'architetto a portarli a termine seguendo fedelmente il progetto paterno. Una strana leggenda racconta che quella zona di mare era infestata dal demone, che provocava continue tempeste per potersi impadronire delle anime degli annegati, ma questo ritardava anche i lavori del faro, e allora de Foix fece un patto con il diavolo, gli promise l'anima del primo essere che fosse entrato nel faro, in cambio di un po' di mare calmo. Fu accontentato e quando

il faro fu terminato il diavolo arrivò a reclamare quanto dovutogli, allora l'architetto gettò sulla porta del faro un rospo, ed il demone dovette andarsene, il patto era stato rispettato. Una bella storia, naturalmente inverosimile, anche perché quando il faro fu terminato, nel 1611, Louis de Foix era già deceduto.

Il faro di Le Cordouan esiste sempre, si trova a Lat. 45° 35.2' Nord e long. 1° 10.4' Ovest, ha perso tutte le sue magnifiche sovrastrutture e rimane separato dalla costa durante l'alta marea, ma la sua base cinquecentesca, gli interni e la cappella dedicate ad un Re che non ci è mai entrato, sono sempre al loro posto. La sua torre ora è alta 57 metri e la sua lanterna ha una portata di 22 miglia.

Come abbiamo visto, nei secoli 1600 e 1700 la costruzione del faro, soprattutto in zone pericolose, in mare aperto, era affidata a personaggi che guardavano più al lato estetico che non a quello pratico, così alcune di queste torri si sono rivelate non adatte a sopportare le terribili condizioni climatiche dell'Oceano Atlantico, molti hanno dovuto essere ricostruiti più volte per non lasciare al buio un tratto di mare pericoloso.

Bisogna arrivare al 1800, il secolo della "farologia", per vedere nascere delle meraviglie dell'ingegneria, soprattutto lungo le coste di Inghilterra, Scozia e Irlanda, dove delle vere e proprie dinastie di costruttori di fari erigono torri severe e semplici su scogli appena affioranti dal mare, imprese che sembrano impossibili e che



Faro di Le Cordouan oggi.

richiedono anni per essere realizzate. I Douglass in Inghilterra, gli Stevenson in Scozia e gli Halpin in Irlanda ci riescono, costruendo torri in granito appena affioranti dal mare. Alcuni esempi sono il faro di Skerryvore in Scozia (Lat. 56° 19.4' Nord, Long. 7° 06.9' Ovest), costruito tra il 1839 ed il 1844, il faro di Longship, in Cornovaglia (Lat. 50° 03.97' Nord, Long. 5° 44,75' Ovest), ricostruito due volte, la seconda tra il 1870 ed il 1875, il faro di Bishop Rock, sempre in Cornovaglia (Lat. 49° 52.3' Nord, Long. 6° 26.7' Ovest), ricostruito tre volte, l'ultima tra il 1883 ed il 1887 e quello di Fastnet (Lat. 51° 23.3' Nord, Long. 9° 36.1' Ovest), in Irlanda, costruito tra il 1899 ed il 1904, "Il faro delle lacrime", come veniva chiamato dagli emigranti Irlandesi, perché era l'ultimo lembo di terra patria che vedevano prima di affrontare la traversata dell'Oceano nella speranza di una vita migliore. Per realizzare questi fari la tecnica di costruzione era in un certo senso semplice, i conci di granito venivano ricavati da una cava non distante dal luogo dove la pietra sarebbe stato imbarcata, poi, prima di caricarle sulle barche d'appoggio ai lavori, venivano lavorati da abili scalpellini che creavano ai lati delle forme ad incastro, come una coda di rondine, in modo che ogni pietra, una volta messa a dimora, entrava esattamente nell'altra, creando una torre che diventava come un unico blocco di granito. Queste torri erano abbastanza larghe alla base, e si restringevano verso la cupola, facendo dire ai guardiani che "sembrava di lavorare dentro la cappa di un camino". Le altezze di questi fari variavano dai 35 metri, con una portata di 18 miglia per Longship, Bishop Rock era alto 44 metri ed aveva una portata di 24 miglia, Skerryvore, 48 metri di altezza con una portata di 26 miglia, mentre Fastnet, arrivava a 54 metri con una portata di 27 miglia.

In Francia, nello stesso periodo e nelle stesse condizioni, vengono costruiti fari che si ispirano a stili diversi, alle varie epoche storiche, dal medioevale al gotico e al moderno, rifiniti anche all'interno in modo sontuoso, secondo la fantasia del loro costruttore e seguendo il gusto del bello caratteristico dei francesi, molto diversi dai lineari e semplici fari inglesi. La Francia era rimasta un po' indietro rispetto alle altre nazioni Europee nella costruzione dei fari, ma quando iniziò li realizzò in modo che una nave, appena perso di vista un faro, ne potesse subito avvistare un altro. Lungo la penisola di Finistère, in Bretagna, la prima ad essere avvistata dopo la traversata Atlantica dagli Stati Uniti, ne conta ben 120 e sono migliaia lungo tutte le coste francesi.

Ma la meraviglia era l'interno, tutto in boiserie di legni pregiati, con un'enorme salone di 6 metri di diametro decorato al centro con una rosa dei venti, che veniva usato dai guardiani per le loro registrazioni giornaliere. I guardiani di questo faro, veramente privilegiati, se ne sono andati per l'ultima volta nel 2004, abbandonando al mare uno scrigno prezioso. Anche altri fari avevano l'interno decorato in legno, come il Faire des Baleines, sull'Île de Re, un'isola nel Golfo di Biscaglia a Lat. 46° 14' Nord, Long. 1° 33' Ovest, un faro costruito nel 1854, alto 57 metri e con una portata luminosa di 21 miglia. Quello di Creac'h, situato sull'Isola d'Ouessant, sull'estremità Nord Occidentale della Bretagna, Lat. 48° 27' Nord, Long. 05° 07' Ovest. Questo faro è alto 55 metri ed ha una portata di 34 miglia, uno dei più luminosi di quella costa. Un altro faro famoso è quello situato sull'isolotto di La Jument, a Sud Ovest dell'Isola di Ouessant. A Lat. 48° 25' 4" Nord, Long. 5° 08' 1" Ovest, anche questo fu costruito con una donazione privata tra il 1904 ed il 1911, ma alla fine la sua altezza raggiungeva i 47 metri ed aveva una portata di 22 miglia. Questo faro è stato riprodotto in moltissime fotografie, famosissima quella dell'ondata che lo avvolge, mentre il guardiano si affaccia alla porta. Questa torre, però, rivelò ben presto di avere dei grossi problemi, ondeggiava pericolosamente sotto le ondate, al punto che i vetri della lanterna si rompevano ed il mercurio su cui galleggiava la lente di Fresnel fuoriusciva, creando un pericolo di intossicazione per il personale. Si scoprì che sotto la roccia su cui era stata costruita la torre esisteva una cavità che nessuno aveva notato prima. Furono effettuati lavori di consolidamento, il faro fu messo in sicurezza.

Ma la meraviglia era l'interno, tutto in boiserie di legni pregiati, con un'enorme salone di 6 metri di diametro decorato al centro con una rosa dei venti, che veniva usato dai guardiani per le loro registrazioni giornaliere. I guardiani di questo faro, veramente privilegiati, se ne sono andati per l'ultima volta nel 2004, abbandonando al mare uno scrigno prezioso. Anche altri fari avevano l'interno decorato in legno, come il Faire des Baleines, sull'Île de Re, un'isola nel Golfo di Biscaglia a Lat. 46° 14' Nord, Long. 1° 33' Ovest, un faro costruito nel 1854, alto 57 metri e con una portata luminosa di 21 miglia, quello di Creac'h, situato sull'Isola d'Ouessant, sull'estremità Nord Occidentale della Bretagna, Lat. 48° 27' Nord, Long. 05° 07' Ovest. Questo faro è alto 55 metri ed ha una portata di 34 miglia, uno dei più luminosi di quella costa. Un altro faro famoso è quello situato sull'isolotto di La Jument, a Sud Ovest dell'Isola di Ouessant, a Lat. 48° 25' 4" Nord, Long. 5° 08' 1" Ovest, anche questo fu costruito con una

donazione privata tra il 1904 ed il 1911, ma alla fine la sua altezza raggiungeva i 47 metri ed aveva una portata di 22 miglia. Questo faro è stato riprodotto in moltissime fotografie, famosissima quella dell'ondata che lo avvolge, mentre il guardiano si affaccia alla porta. Questa torre, però, rivelò ben presto di avere dei grossi problemi, ondeggiava pericolosamente sotto le ondate, al punto che i vetri della lanterna si rompevano ed il mercurio su cui galleggiava la lente di Fresnel fuoriusciva, creando un pericolo di intossicazione per il personale. Si scoprì che sotto la roccia su cui era stata costruita la torre esisteva una cavità che nessuno aveva



notato prima. Furono effettuati lavori di consolidamento, il faro fu messo in sicurezza, ma nonostante questo continuava ad ondeggiare, e i guardiani, quando vi abitavano, finirono per abituarsi a questa particolarità, e vi restarono fino al 1991, quando il faro fu automatizzato. L'Italia, come abbiamo già visto, è ricca di fari storici, a partire da quello di Livorno, costruito nel 1304 per volere di Cosimo I° De Medici che vedeva in quella città lo sbocco ideale al mare per i suoi traffici marittimi. La struttura è stata costruita in pietra naturale, alta 52 metri e con una portata di 25 miglia, ed è costituita da due torrioni merlati, quello inferiore più largo e quello superiore più stretto, divisa in 11 piani, su cui domina la lanterna. La sua posizione è: Lat. 43° 33' Nord, Long. 10° 18' Est. Questo faro che aveva superato indenne i secoli, subì il più grande oltraggio nel 1944, quando le truppe tedesche in ritirata lo fecero saltare con una carica esplosiva, distruggendolo. Fu la popolazione di Livorno che lo volle

ricostruire, utilizzando dove possibile tutto il materiale recuperato dalle macerie o ricavando nuovi conci dalla cava da cui erano stati estratti in origine. Il 16 Settembre 1956, con un'imponente cerimonia a cui partecipò lo stesso Presidente della Repubblica di allora, Giovanni Gronchi, il nuovo faro fu inaugurato e in seguito divenne monumento nazionale. Oggi la torre, automatizzata, si erge all'ingresso del porto. Purtroppo alle sue spalle si elevano le gru dei cantieri navali, forse questo non sarebbe piaciuto a Cosimo De Medici, ma questo faro, severo nelle sue linee, continua a funzionare.

Un altro faro storico è la "Lanterna" di Genova, ormai così chiamata da secoli, tanto da aver perso il suo originale nome di faro. La sua storia parte dal lontano 1129, quando doveva essere solo una torre rudimentale, sulla cui sommità venivano bruciati sterpi di brugo (erica) e ginestra ed il cui mantenimento era supportato dalle gabelle richieste alle navi in entrata nel porto. La torre è stata modificata molte volte, ha subito danni vari a causa delle lotte intestine tra fazioni avverse, finché è stata distrutta dalla stessa flotta genovese, capitanata da Andrea Doria, che bombando dal mare il forte che si trova ai suoi piedi, allora occupato dai francesi, troncò di netto il vecchio faro. Ma questa fu la sua rinascita, nel 1543 la bellissima torre, come la conosciamo oggi, era terminata, e si narra che il Doge avesse dato ordine di lanciare l'architetto che l'aveva costruita dalla sua sommità perché una simile bellezza non potesse mai essere uguagliata. Leggenda a parte, il faro era stato

costruito per volere del Doge Andrea Centurione con i finanziamenti del banco di San Giorgio. Quella che una volta era una torre poggiata su un promontorio in riva al mare, oggi sovrasta un'area del porto di Genova, a Lat. 44° 24' Nord, Long. 8° 54' Est, e dalla sua altezza di 77 metri (117 sul livello del mare), lancia la sua luce visibile a 26 miglia. A Portoferraio, Isola D'Elba, sul bastione settentrionale dell'imponente fortezza fatta costruire da Cosimo I° De Medici, si erge un faro, alto 25 metri, costruito dall'Arciduca austriaco Leopoldo di Lorena nel 1778. E' un faro di forma vagamente medioevale, che termina con una merlatura su cui posa la lanterna, eretto in origine come saluto ai naviganti che entravano nel porto. Dopo l'unificazione d'Italia, nel 1860, la torre è diventata un faro a tutti gli effetti e dalla sua posizione a Lat. 42° 49' Nord e Lat 10° 20' Est lancia tre lampi bianchi ogni 14 secondi, con una portata di 16 miglia. Una storia singolare è quella del faro di San Vito Lo Capo, in provincia di Trapani, in Sicilia, a Lat. 38° 11' Nord, Long. 12° 44' Est, composto da un bianco caseggiato, alloggio dei guardiani, uffici e magazzini, su cui svetta una torre alta 40 metri, che lancia un lampo bianco con una portata di 18 miglia. Costruito dai Borbone durante il Regno delle Due Sicilie e inaugurato il 1° Agosto 1859, è entrato a far parte dei beni del Regio Genio Civile Italiano nel 1860, subito dopo l'unificazione d' Italia.



Altri fari antichi si trovano sparsi lungo le coste italiane, a ricordo di antiche signorie e piccoli stati che dividevano la nostra nazione, ma dopo il 1860 il Regio Genio Civile dovette affrontare una rapida e razionale illuminazione di tutti gli 8.000 chilometri di costa di un'Italia ormai diventata un'unica nazione. Fu così che sorsero fari un po' dappertutto, molti dei quali piuttosto simili nel disegno architettonico, una grande casa, sormontata da una torre.

Un esempio per tutti, il faro di Capo Sandalo, sull'isola di San Pietro, in Sardegna, costruito nel 1864 su un'alta



roccia a picco sul mare, il più occidentale dei fari italiani, a mezza strada tra Gibilterra a l'Africa, posizionato a Lat. 39° 09' Nord, Long. 8° 13' Est, un grande caseggiato in pietra scura, a due piani, sormontato da una torre alta 30 metri, 138 sul livello del mare, la cui portata è di 28 miglia. Come molti altri fari italiani tutta la struttura è avvolta dalla Gabbia di Faraday, una specie di gigantesco parafulmine che protegge il caseggiato durante le tempeste.

Per quanto riguarda queste similitudini architettoniche tra i fari bisogna fare una precisazione. In realtà la loro somiglianza è solo apparente, non esiste un faro uguale

ad un altro, e non solo in Italia, ma in tutto il mondo, sia per quello che riguarda la struttura, la forma o la colorazione, che per quello che riguarda la loro luce. L'aspetto esterno, ben descritto in ogni portolano, serve a riconoscerli durante il giorno, mentre la loro luce, lampo, eclissi, eclissi, lampo all'infinito, li rende riconoscibili di

notte. Ogni portolano riporta la sequenza della luce e dell'eclissi, ed ogni faro ha una sua particolare sequenza. Quello di Genova, ad esempio, ha un periodo di luce 0,2", eclisse 4,8", luce 0,2", eclisse 14,8". Alcuni fari lanciano un unico lampo ogni tot secondi, intervallato da una lunga eclissi, altri ne lanciano due, o tre, sempre intervallati dall'eclisse, altri fari, oltre al lampo bianco, lanciano anche un lampo verde ed uno rosso, per segnalare zone di particolare pericolo, mentre ci sono fari che mantengono una luce bianca fissa. Questo dipende dalla loro collocazione e dalla loro funzione.

Attraversando l'Oceano Atlantico, in Nord America, i primi coloni che arrivarono dall'Europa sentirono la necessità di illuminare le coste già a partire dal 1700, ma subito dopo la ratifica della Dichiarazione d'Indipendenza del 1776, nel 1778, erano già stati costruiti tredici fari, soprattutto nel New England, sulla



costa orientale, una delle zone più colonizzate, che dovevano aumentare velocemente nel giro di pochi anni. Il faro più antico degli Stati Uniti è quello che si trova a Little Brewster Island una piccola isola all'ingresso del porto di Boston, a Lat. 42° 19' 40 39" Nord, Long. 70° 53' 24 26" Ovest. La torre, in pietra, alta 29 metri, con una portata di 16 miglia, è stata costruita nel 1716, è stato il primo faro ad essere costruito in America, l'ultimo ad essere

automatizzato, nel 1998, e l'unico ad essere ancora custodito da un guardiano.

Il faro di Portland Head, nelle vicinanze del Porto di Portland, nel Maine, fu acceso per la prima volta il 10 Gennaio 1791 ed era illuminato da 16 lampade alimentate con olio di balena. La sua posizione è Lat. 43° 37' Nord, Long. 70° 13' Ovest. Questi primi fari americani furono eretti soprattutto prendendo a campione le costruzioni del vecchio continente, ma ben presto, negli anni seguenti, si evolsero in uno stile più "americano". Questo faro, la vigilia di Natale del 1886, fu testimone di un fatto che ancora oggi viene ricordato da una scritta alla base della torre. Il tre alberi Annie C McGuire si schiantò sugli scogli ai suoi piedi in una bella giornata di mare calmo e senza vento. Il guardiano Joshua Strout, aiutato alla moglie e dal figlio, passò una semplice scala tra le rocce e l'imbarcazione, mettendo in salvo il capitano, sua moglie e tutto l'equipaggio. Nessuno seppe mai spiegarsi come quel naufragio fosse avvenuto. Lo strano è che alcuni giorni dopo una terribile tempesta distrusse completamente il relitto. Questo faro ha ispirato anche un grande poeta: uno dei suoi visitatori più assidui era Henry Wadsworth Longfellow (1807-1882) che, seduto ai suoi piedi, scrisse una delle sue più belle poesie "The Lighthouse". Una targa in bronzo ricorda questo evento.

I fari raggiunsero l'Ovest degli Stati Uniti molto più tardi, dopo che era cominciata la corsa verso le terre dell'Ovest al termine della Guerra di Secessione, così lungo quella costa furono presto fondate città e porti. Il primo faro fu costruito su un'altura sovrastante San Diego, in California, nel 1854, a Point Loma, 128 metri sul livello del mare, una graziosa casetta dal tetto spiovente, su cui si alzava una torre in mattoni, alta 14 metri, a Lat. 32° 43' Nord, Long. 117° 11' Ovest. Ben presto i costruttori dovettero però rendersi conto che quella zona era spesso avvolta nella nebbia, ed il faro non era visibile dal mare, per cui ne costruirono un altro nel 1891 a livello del mare, forse un po' frettolosamente, perché la sua architettura non ha niente a che vedere con quella del faro in cima alla collina. Questo è una torre in pietra bianca, sostenuta da un traliccio in ferro, dipinto di nero, che gli dà l'aspetto di un ragno. Questi fari ora si chiamano "Old Point Loma" il vecchio faro, trasformato in un museo, mentre il New Point Loma svolge la sua funzione ancora oggi ed è, oltretutto, un frequentato punto di avvistamento per il passaggio delle balene.

Un altro faro storico, molto interessante, è quello di Capo Hatteras, che si trova sugli Outer Banks del North Carolina, nel Sud Est degli Stati Uniti, sul Capo omonimo, una specie di cuneo che si inoltra nell'Oceano

Atlantico che in quel punto si è guadagnato il ben triste appellativo di “**Cimitero dell’Oceano**”, per via dei molti naufragi che si sono verificati nel corso dei secoli. In quella zona la calda corrente del Golfo proveniente da Sud si incontra con la fredda corrente del Labrador che scende dal Nord, e questo fa sì che i terribili banchi di sabbia che si trovano lungo la costa siano in continuo movimento, rendendo la navigazione molto pericolosa. Il faro, a Lat. 35° 15' 14" Nord, Long. 75° 30' 56" Ovest, fu costruito nel 1870, era alto 60 metri e oggi il suo lampo è visibile a 20 miglia. Con la sua livrea a strisce bianche e nere a spirale è uno dei più conosciuti degli Stati Uniti, ma non il più tranquillo. L’Oceano si stava avvicinando pericolosamente alla sua base, l’erosione marina lo stava minacciando al punto che si temeva potesse crollare, così fu deciso che doveva essere spostato. Un compito non facile, ci vollero 10 anni di studi e discussioni prima che questo avvenisse, e finalmente nel Settembre del 1999 l’impresa fu portata a compimento con successo ed ora il faro si trova nella sua nuova collocazione a circa 500 metri dal mare.

Questi sono solo alcuni cenni su qualche faro storico e famoso in diverse parti del mondo e soprattutto su fari che hanno qualcosa da raccontarci, fari interessanti per le loro vicissitudini e la loro collocazione, se volessimo parlare di tutti i fari e ascoltare tutte le loro storie, non basterebbe un volume con molte, molte pagine.

Ormai la navigazione a vapore era largamente diffusa e con questa si diffusero i fari per rendere sempre più sicura le rotte in mare aperto. I commerci tra l’occidente e l’oriente, le colonie, portarono alla costruzione di fari in tutti gli angoli del mondo. Dovunque ci fosse una colonia europea o arrivassero le navi occidentali, lì si elevava un faro: dall’India, al Giappone, dove i fari sono stati costruiti grazie ad un ingegnere scozzese, Richard Henry Brunton, che introdusse questo tipo di tecnologia in quel paese, fino alla Cina ed oltre. In realtà, secondo alcune fonti, in Cina i fari non erano una novità. Nell’ 840 d.C. il monaco RuHai aveva costruito all’ingresso di quello che oggi è il porto di Shangai, una pagoda a cinque piani, la pagoda Mahota, sul tetto della quale teneva accesa una lanterna durante la notte per aiutare i marinai che entravano nel porto. Anche in questo paese all’altro capo del mondo troviamo un monaco che in tempi antichi si faceva carico di aiutare i naviganti. Purtroppo, nonostante accurate ricerche, non è stato possibile verificare se questa pagoda-faro esista ancora, sia pur modificata nei secoli.



LA VELA . . . CHE BELLA!

Gigi Audizio non depone la penna e ancora una volta ci delizia con uno dei racconti frutto del suo lungo sodalizio con Paul Elvstrom. Ed anche questa volta riesce ad infilarci sguardi di storia e, soprattutto, di umanità che lasciano intravedere la profonda sensibilità che si cela sotto la scorza del marinaio di Priaruggia. Non stiamo neanche a dire che "il nostro redattore", l'amico Sandro Alessi, vi ha trovato ampi spunti per raccontarci la storia del campione della Vela per antonomasia e ... non solo.



LE OLIMPIADI DEL 1948 E NON SOLO

Nona puntata
GIGI AUDIZIO

Sfollati in tempo di guerra, in quel di Garesio, sotto una tenda da campo ed in riva a un fiume, per tre anni. Mio papà Vittorio ci aveva fatto due bei modellini di barche a vela (*foto 1*).

Nel 1946 finalmente ritorniamo a Priaruggia, calcinacci dappertutto ma per la prima volta vedo il mare.

Imparo a nuotare, bel traguardo, e poi orgoglio perchè lo zio Giorgio si allenava sul Firefly per la selezione olimpica del '48 a Londra (*foto 2*). La allora federazione ne aveva date alcune ai circoli: alle selezioni vinse poi Spanghero (1) e mio zio ... riserva.

Ed ora facciamo un piccolo salto, nello stesso periodo, in Danimarca.

Io avevo 7 anni e lui 19. Ed anche lui, come mio zio, si allenava per le selezioni olimpiche, con la differenza che la federazione danese non aveva comprato il Firefly e fece regalare su una barca simile, il "12 piedi nazionale" e le regate si svolsero a rotazione di scafi.

Vinte le selezioni, gli fecero vedere una foto del Firefly.



Foto 1. Il papà, Gigi e la sorella, sfollati, ma quando la Vela è nel sangue ...



Foto 2. Firefly e ... il redattore capisce dove J.J. Herbulot ha trovato ispirazione per il Vaurien (3).

Ci tengo a chiarire che da lui mi ero fatto raccontare molte storie, ma per scrivere questa, mi sto facendo dare un aiutino dal libro dell'amico Osborne.

Lui è Paul Elvstrom (2). Arrivato a Torbay con la squadra e preso possesso della barca, chiese all'organizzazione di poter montare una galloccia per bloccare la scotta della randa in virata e così avere le mani libere per far passare il fiocco sulle altre mure. Una piccola cosa, ma da gran marinaio.

Regata di prova: non riesce ad arrivare in tempo sul campo, ma si butta nel mucchio e tenta di capire qualcosa di questa barca, vista solo in cartolina. Prima regata, 21 concorrenti. Pronti, via ... a metà della prima bolina forza un incrocio con mure sinistre su Palmgreen, finlandese, che lo apostrofa con un grido; lui, anche per timidezza, si ritira. Morale sotto i piedi, perchè prima di partire gli avevano detto: "ti mandiamo alle Olimpiadi, ma vedi almeno di non arrivare ultimo."

Notte insonne, ma per l'orgoglio, la responsabilità, la sicurezza di essere ben preparato. Così arrivano i risultati: DNF. 6. 3. 11. 5. 1. Ultima regata, il capolavoro. Botta di vento: gestire randa e fiocco è impossibile, anche per via del peso, essendo ancora troppo leggero.



Il Firefly dello Zio Paul, con la randa terzarolata ed il fiocco ammainato.

E qui entra in gioco il marinaio che è in lui. Via il fiocco, ma legato a prua, due mani di terzaroli alla randa ed inizia la battaglia con i piu forti. In poppa è troppo lento ed allora su il fiocco, tangone e barca equilibrata. Fine della poppa, giù il fiocco, vento in aumento e un bel guadagno in bolina.

Altra poppa, su il fiocco, tangone, primo in boa; giù il fiocco e bolina da manuale.

Barche rovesciate su tutto il campo, compreso l'americano Evans, che arriva quinto ed avrebbe vinto facendo terzo. Lui primo e medaglia d'oro! Allora aveva 22 anni.

Quando mi raccontava queste storie si ricordava tutte le regate, le ansie, le paure di far brutta figura e la gioia finale.

Ma sul libro non c'è scritto che poi si scusò, in un pessimo inglese, con Evans, l'americano, perchè lo riteneva più bravo di lui.

La vela ... pensate quello che volete.



NOTE

N.d.r. di **Sandro Alessi**

1. Livio Spanghero, monfalconese (1920-2008), fu poi promosso titolare e in quella Olimpiade si piazzò 14° in una classifica che, oltre ai campioni citati oltre, vide al 4° posto lo svedese Rickard Sarby, futuro progettista del Finn (e sul quale fu poi 3° alla Olimpiade del 1952). Membro, fin dalla sua costituzione (1933), della Società Velica Oscar Cosulich, Spanghero ne fu presidente e socio onorario. Dinghista della prima ora, per otto quadrienni olimpici è stato nella Commissione sportiva FIV. Stella d'argento del CONI.

2. Che dire di Paul Bert Elvstrøm, 1928-2016, che non sia già stato detto?

Intanto che, grazie a Gigi, ne abbiamo più volte parlato sul Notiziario (cfr. n. 86, 89 e 93).

Oggi ne ricordiamo, non avendolo ancora fatto su queste colonne, i passaggi essenziali di una carriera incredibile e lunghissima, scandita da otto partecipazioni olimpiche e quattro medaglie d'oro, consecutive, nel singolo: 1948 a Londra (Torbay) sul Firefly; 1952 a Helsinki (Liuskasaari), 1956 a Melbourne (Port Phillip) e 1960 a Roma (Napoli) sul Finn.

Elvstrøm detiene ancora la più lunga striscia di vittorie olimpiche consecutive, in condivisione col discobolo statunitense Al Oerter (1956-1968) e con "il *figlio del vento*", Carl Lewis, che vinse per quattro volte consecutive il salto in lungo (1984-1996) ed altre 6 medaglie d'oro (nei 100 e 200 m. e nella staffetta 4x100) oltre ad una d'argento.

Rimarchevole anche il suo quarto posto nel 1968 a Città del Messico (Acapulco) sulla Star, subito dietro Cavallo-Gargano, meno il 13° nel 1972 a Monaco (Kiel) sul Soling, dove però faceva "solo" il centrale per l'amico Jan Kjareulff.

Nuovamente quarto nel 1984 a Los Angeles (Long Beach) ma sul Tornado, a prua della figlia Trinne, e 15° nella stessa classe nel 1988 a Seul (Busan): prodiere di Tornado a 60 anni!

(Lo Zio Paul è stato poi raggiunto dall'inglese Ben Ainslie, che ha ottenuto quattro medaglie d'oro sempre nel singolo - Laser e Finn, dal 2000 al 2012 - e che lo ha addirittura superato avendo conseguito anche un argento, sul Laser, nel 1996).

Elvstrøm ha collezionato anche 13 campionati mondiali in sette classi diverse: Soling, Star, FD, 505, Tornado, Finn e Snipe (e 15 in otto classi, secondo altre fonti): prestazione, questa, assolutamente ineguagliata.

Sempre a prua di Trinne ha vinto anche gli Europei di Tornado 1983 e 1984 (e non stiamo a nominare tutti quelli nelle altre classi).

Non si è fatto mancare le vittorie mondiali neanche in altura, prima tra tutte la Half Ton Cup di Marstrand (1972) su *Bes*, uno scafo (rivoluzionario) da lui progettato ed invelato.

Successivamente fu sesto alla Half Ton Cup di Trieste (1976) su *Twins XVI*, disegnata con Kjareulff e condotta assieme a Gigi Audizio.

Paul Elvstrøm è stato anche velaio "di grido" e inventore di ... tante cose: le cinghie per "cinghiare", il

vang, il bozzello-winch, lo svuotatore dinamico ed altre che adesso non ricordo.

Ed è forse il primo velista che ha compreso l'importanza della preparazione atletica.

Insomma, il campione della Vela per antonomasia e l'idolo del vostro redattore che, nella sua gioventù, ha avuto l'onore di stringergli la mano (cfr. Notiziario CSTN n. 86).

3. Jean Jacques Herbulot (1909-1997).

La qualifica di architetto navale gli venne riconosciuta honoris causa dal governo francese ma il design delle barche a vela fu per lui un vero e proprio divertimento tanto che riuscì ad ottenere un record per i tempi, avendone progettato più di un centinaio, dal Vaurien di soli 4,08 m. fino al Beaufort di 20 m.

Le sue più importanti creazioni furono il Caravelle, il Corsaire, il Cap Corse, la Cotre des Glenans, il Maraudeur e, appunto, il Vaurien.

È considerato l'architetto navale che ha permesso la democratizzazione della vela in Francia, e negli altri paesi europei, progettando, fin dagli anni '50, imbarcazioni in compensato marino facili da realizzare e da condurre, dai costi accessibili e adatte alle scuole di vela.

Herbulot è stato anche un notevole regatante avendo tra l'altro rappresentato la Francia in ben quattro Olimpiadi: Los Angeles 1932 (Star, 5° - prodiere di Jean Peytel), Kiel 1936 (Star, 7° - timoniere), Torquay 1948 (Firefly, 7°), Melbourne 1956 (5.50M SI, 6° - prodiere).

Un piccolo tributo del redattore, che ha iniziato la sua carriera agonistica proprio sul Vaurien.



Livio Spanghero.



Paul Elvstrøm.



Jean Jacque Herbulot.

LE REGATE DI STRAULINO

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



CRONOLOGIA DEI SUCCESSI DI AGOSTINO STRAULINO timoniere di Star e di Classi metriche

Parte XIV (1965-1966)

SERGIO PEPE

La stagione velica del 1965 inizia immancabilmente a Genova con le Regate Internazionali che si svolgono dal 14 al 21 marzo e che vedono tra i partecipanti Louis Novarez. Straulino su *Grifone*, con Minervini e Petronio, anzi, secondo i ruoli a bordo, con Petronio e Minervini (prodriere), non manca all'appuntamento; questi sono i piazzamenti nelle otto regate: 3°, 1°, 5°, 5°, 2°, 2°, rit., 3°. Grifone si aggiudica la Coppa C.O.N.I. e si classifica 2° alla Coppa Y.C.I., perché nella penultima prova si è ritirato, avendo violato in uno incrocio una regola di regata.



Foto 1.

Il 27 aprile il *Vespucci* al comando di Straulino lascia La Spezia per iniziare la pre-crociera riservata ai Nocchieri e, dopo una sosta a Messina, il 7 maggio giunge a Taranto. Il Nostromo dal 1950 al 1967 è Vittorio Busatto, che come ha raccontato l'Ammiraglio Bruto Garampi, all'epoca Comandante in seconda, a Giuliano Gallo in *"Il Padrone del vento"* ed. Nutrimenti 2005, ed. Beat 2017: *Non scendeva mai a terra nei porti. Chiedeva un permesso in Italia per andare a Porto Santo Stefano a scegliersi personalmente i suoi Nocchieri. Li voleva tutti toscani dell'Argentario. Sono i migliori, diceva convinto.*

Il mattino del 14 maggio a Taranto non placida è l'onda, ma prospero è il vento, forte e gelida tramontana che spira in poppa in uscita dal Mar Piccolo, dove il *Vespucci* è ormeggiato. Gli ordini del Comandante Straulino ci sono stati raccontati dal nostro Giancarlo Basile, all'epoca Tenente di Vascello, invitato quel mattino a bordo da Straulino e nominato seduta stante Ufficiale di Guardia, nel n. 19 marzo 2014 di questa rivista, che riproduce quanto pubblicato nel libro dello stesso Basile *"Ricordi di mare e di vela"* ed. Incontri Nautici, 2012. L'esito degli ordini a bordo è racchiuso nella [foto n. 1](#) (pag. 27): il ponte girevole è aperto e il *Vespucci*, in perfetto orario con l'apertura, attraversa a vela il canale tra il Mar Piccolo e il Mar Grande, issando, come ricorda Gianfranco Basile, le bandiere del *Codice Internazionale dei Segnali* che indicano "Ho le macchine in avaria."

Su quell'epico passaggio a vela, Straulino nulla riferisce in *Arma e vai!*, ma ne parla rispondendo all'intervista di Umberto Mairota, pubblicata sulla *Gazzetta del Mezzogiorno*, ripubblicata sul numero di giugno 1965 di *Yachting Italiano*, e riprodotta in *Straulino signore del mare* a cura di Tiziana Osellatore, ed. Comunicarte, 2009.

Lasciato Taranto, il *Vespucci* prosegue per Trieste e il 25 maggio inverte la rotta per raggiungere il 29 maggio Napoli, dove sono in attesa di Straulino, il *Grifone* ([foto 2](#) pag. 29), con il collaudato equipaggio composto da Petronio e Minervini, e immancabilmente, Piscione: due giorni dopo, il 31 maggio, viene dato il colpo di partenza al Campionato del Mondo della Classe 5.5.

L'inizio per Straulino è in salita: squalificato alla prima prova dalla Giuria Internazionale presieduta da Bruno Bianchi, medaglia d'Oro a Kiel su Italia e già Segretario Generale della U.S.V.I., poi un 12° e un 10°. Nelle successive tre regate Straulino è in risalita: 1°, 3°, 7°. Ancora una volta tutto si decide all'ultima prova: la parola a Straulino (da *Arma e vai!*): *Pur partito abbastanza bene, dopo la prima bolina mi trovai al 5° posto. Lentamente, ma con progressione, al lasco ed in poppa, conquistai delle posizioni, e dopo aver girato la boa che immetteva sul traguardo ero terzo. Mancavano ancora due miglia da percorrere di bolina stretta. Prendendo con fatica centimetro per centimetro al vento, riuscii a raggiungere l'australiano. Vicino al traguardo, alzai all'improvviso lo spinnaker, precedendo di due-tre scafi Norman Booth su **Southern Cross II**. Lui aveva già alzato lo spinnaker, ma il sopravvento da me conquistato con tanta pena, permise al *Grifone* di procedere molto più celermente verso l'arrivo. Mi aggiudicai, così, il più bel Campionato della mia vita, perché fu del tutto improvvisato. La mia vittoria venne accolta con molta gioia ed anche stupore. Ero giunto, infatti a Napoli due giorni prima dell'inizio della regata, a bordo del *Vespucci*, di cui avevo preso il comando nel mese di maggio. Per Straulino è il quarto titolo Mondiale e, ovviamente, tale successo è dettagliatamente ricordato da Massimo Minervini nel supplemento al n. 72 agosto 2018 di questa rivista intitolato "A vela con il Comandante Straulino).*

Dunque, Straulino, Petronio e Minervini, usciti sconfitti dall'Olimpiade dell'anno prima, sono cinti dall'alloro mondiale. Tra i due, qual è il titolo più significativo? La parola a Straulino: *Dal punto di vista tecnico, i Campionati d'Europa e del Mondo mi diedero maggiore soddisfazione dell'Olimpiade, la quale ha, invece, un significato morale indiscusso. Ai Giochi Olimpici, infatti la partecipazione è limitata a un equipaggio per nazione; i Campionati, al contrario, sono aperti a chiunque. In paesi come l'America, la Norvegia, la Germania, tanto per citarne alcuni, vi sono parecchie barche ad uno stesso livello di rendimento. Quindi lo schieramento delle forze in campo nei Campionati o nelle regate internazionali comprende tutti i migliori e la lotta è più ardua sotto il profilo tecnico ed agonistico. (da *Arma e vai!*).*

Terminato il Campionato, Straulino lascia Napoli al comando del *Vespucci* e l'8 luglio ha inizio da Livorno la Campagna Navale d'istruzione estiva per gli Allievi dell'Accademia Navale (Classe 1964-1968) e per gli



Nella foto n. 2 l'iridato Grifone.

Allievi Nocchieri di Mariscuole La Maddalena, con le seguenti tappe: Cadice, Portsmouth, Cowes, Amburgo, Kiel, Helsinki, Stoccolma, Oslo, Brest, Lisbona, Porto Ferrario, Livorno, il tutto previsto per 7.085 miglia, ma quelle effettivamente percorse in navigazione furono di oltre 8.000.

Il diario di Straulino è pubblicato in “*Amerigo Vespucci - La Prima Crociera*” ed. Milland, 1998, e ripubblicato in “*Il Padrone del vento*” di Giuliano Gallo ed. Nutrimenti 2005, ed. Beat 2017.

Un resoconto della crociera, così come di altre del *Vespucci*, è immediatamente accessibile on line tramite l'encomiabile e ricchissimo sito realizzato dall'appassionatissima Roberta Bais <http://www.mondovespucci.com>.

Per quanto riguarda la Crociera del 1965, il sito raccoglie i ricordi del dott. Nico De Santis, imbarcato quale Allievo dell'Accademia Navale, ed è arricchito da numerosi filmati girati a bordo <http://www.mondovespucci.com/ITAL/PAGINE/crociera Kontiki.html>

Ecco gli eventi, non solo nautici, più significativi della crociera:

- **7 agosto**, Cowes. Dal diario di Straulino: *Col favore del vento piuttosto teso da NW abbiamo lasciato la banchina alla vela dirigendo, tra i saluti della numerosissima folla che era accorsa ad assistere alla nostra partenza, per la fonda davanti a Cowes.* A questo punto è bene ribadire che è errato quanto più volte viene riportato dalla stampa

(tra questa anche il *Notiziario* della Marina, aprile 2017, pag.23) e dal web, che attribuiscono a Straulino la risalita a vela del Tamigi fino a Londra. Quando il *Vespucci* risalì a vela il Tamigi fino a West India Docks, era il 19 settembre 1968, e non era più al comando di Straulino, bensì del T.V. Ugo Foschini, come ha raccontato lo stesso Foschini a Giuliano Gallo in “*Il Padrone del vento*” e ci hanno ricordato Claudio Ressmann nel n. 85 settembre 2019 e Enzo Dell’Aria nel n. 87 novembre 2019 di questa rivista.

- **19 agosto**. Il *Vespucci* lascia Amburgo diretto a Helsinki e percorre la scorciatoia tramite il canale di Kiel, che ha l'inconveniente di essere attraversato da 5 ponti. La parola al diario di Straulino: *Durante il trasferimento si è provveduto a effettuare una complessa manovra marinaresca, consistente nello scorciare i pennoni di velaccio e di controvelaccio di tutti e tre gli alberi, nello sghindare i tre alberetti, nello scorciare il pennone di gabbia volante e portarlo in coperta e infine nell'abbassare di circa sette metri il tronco di gabbia. La manovra è stata però ultimata in brevissimo tempo e senza intoppi di sorta permettendo così il passaggio sotto i cinque ponti che uniscono le due sponde del canale. Il Comandante in seconda Bruto Garampi, intervistato da Giuliano Gallo, racconta in *Il Padrone del vento*: Il tronco di velaccio è facile da abbattere, è una manovra che si fa spesso. Ma per passare sotto quei ponti bisognava abbassare il tronco di gabbia, che è un pesantissimo estruso d'acciaio cavo. E per farlo bisognava anche togliere tutta la ferramenta e le cime che corrono fino alla cima d'albero di maestra. Nessuno l'aveva mai fatto prima, nessuna nave a vele quadre aveva mai tentato una cosa simile.*

Grazie al sito www.mondovespucci.it. abbiamo anche una foto (n. 3) del passaggio sotto un ponte, eseguita da Ennio, nocchiere a bordo.

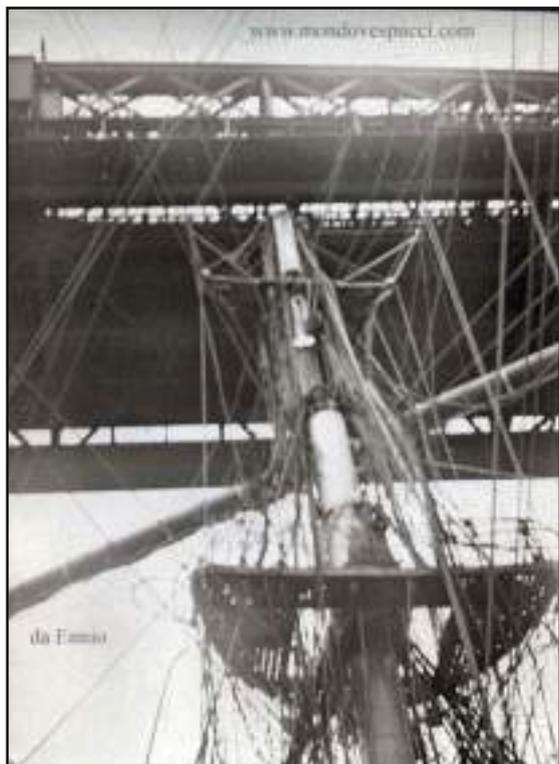


Foto 3.

di manovra generale alle vele. Per il vento forte e teso, le più alte erano state serrate in precedenza, ma i marinai le sciolsero in pochi attimi. La *Vespucci* strinse in un istante il vento inclinata a sinistra, con la fila di oblò del copertino sott'acqua. La velocità iniziale di 7 nodi passò rapidamente a 10. I Tedeschi dovettero desistere dalla loro intenzione di passarci al vento (da Arma e vai!).

Sul duello (foto n. 4) *Vela e Motore* dell'ottobre 1981 ha pubblicato la lettera che un allievo imbracato indirizzò, all'epoca, al padre, lettera che è stata ripubblicata nel n. 73 settembre 2018 di questa rivista. A seguito di tale



Foto 4.

pubblicazione, sul successivo n.74 è stata pubblicata una precisazione di un altro allievo di 1° classe, Piero Ferrozzi, che, tra l'altro ricorda che il *Gorgh Fock*, nel lasciare l'ingaggio, segnalò: *You are wonderful*. Ressimann nella rivista della Lega Navale ricorda che il messaggio lampeggiato fu: *Siete la nave più bella del mondo con il re della vela come comandante*.

- **19 settembre**, notte. Straulino: *Un'improvvisa e violenta burrasca di vento (le raffiche raggiungevano i 120*

km/h) ci ha in pochi minuti fatto letteralmente scoppiare le vele di gabbia. Al mattino si presentava ai nostri occhi uno spettacolo piuttosto triste: le nostre belle vele pendevano a brandelli dai pennoni su cui erano state affrettatamente imbrigliate durante la notte. Garampi: Al mattino la nave presenta uno spettacolo desolante: brandelli di vele pendono dai pennoni, il ponte è ingombro di tela strappata, cime. Bisogna sostituire le vele, ma è

un compito immenso: pesano quintali e occorre estrarle dalla stiva, portarle sugli alberi e inferirle. Il tutto con il mare ancora in tempesta. Il Comandante sa di dover chiedere un enorme sacrificio al suo già provato equipaggio.



Foto 5.

- **21 settembre.** Gli Allievi di 1° Classe, durante la navigazione da Oslo, scelgono il nome e il motto da attribuire al Corso: “Kon Tiki” e “Come soli nella nebbia, come dei nella tempesta.” Indubbiamente, il nome è effetto della visita che gli Allievi avevano fatto a Oslo al Museo Kon Tiki ([foto 5 https://www.kon-tiki.no/?lang=it](https://www.kon-tiki.no/?lang=it)), mentre il motto è scelto due giorni dopo aver superato l’infernale burrasca del 19. Straulino: *Come tradizione, in questa occasione gli Allievi danno sfogo alla loro contentezza sfilando per tutta la nave e finendo poi a riva, mentre si alza a bandiera il nome del neo battezzato. Questa volta gli Allievi sono riusciti a portare a riva anche il Cappellano. C’è voluto un po’ di tempo per convincerlo, ma alla fine si è dovuto rassegnare.*

- **22 ottobre.** Il **Vespucci** attracca a Livorno e Straulino così conclude il diario: *‘E stata una bella crociera, la nostra quest’anno sul Vespucci. Bella e interessante sotto tutti i punti di vista: dieci porti visitati, cento giorni di mare, più di ottomila miglia percorse e la più alta percentuale di navigazione alla vela tra tutte le crociere fatte dal Vespucci nel Nord Europa: questo il bilancio in cifre. Il vero bilancio dell’utilità di questa campagna addestrativa per gli Allievi del corso Kon Tiki si potrà vedere solo tra qualche anno.*

Il 28 ottobre 1965 Straulino lascia il comando del **Vespucci** al C.V. Renato D’Ottaviano. Il nuovo anno velico 1966 ha inizio a Genova con la Settimana che si svolge dal 27 febbraio al 6 marzo, e Straulino si presenta con un nuovo equipaggio, perché gli Ufficiali Minervini e Petronio sono destinati a incarichi operativi. Il nuovo equipaggio è composto dal Tenente di Vascello Riccardo Gorla e dal ventiduenne Guardiamarina Ferdinando Sanfelice di Monforte, con i quali **Grifone** si aggiudica la Regata Generale e la storica Coppa Caterina Pozzani, mentre perde la Coupe de Suisse per la rottura di una sartia. Per un incredibile e infaustissimo destino, durante la notte del 29 marzo, al largo dell’Isola d’Elba Straulino, al comando della Corvetta **Danaide** (F563- CRDA San Marco, 1942), è alla ricerca dei naufraghi del III classe RORC **Orsa Minore**, al comando del T.V. Riccardo Gorla, riuscendo a individuare e a recuperare unicamente il Guardiamarina Ferdinando Sanfelice di Monteforte, come da L’Unità del 31 marzo 1966 ([foto n. 6](#)), e ricordato nel n. 13 settembre 2013 di questa rivista, che precisa anche che la regata fu immediatamente annullata.

La barca a vela partecipava ad una regata d'addestramento della Marina Militare

Affonda l'«Orsa minore»: quattro dispersi in mare

Tre ufficiali, fra i quali uno statunitense, ed un sottufficiale - La disgrazia è avvenuta al largo dell'isola d'Elba - Tratto in salvo un guardiamarina impegnato nell'opera di ricerca numerose navi, elicotteri ed aerei militari - La regata prosegue

Dal nostro corrispondente

LIVORNO, 30.

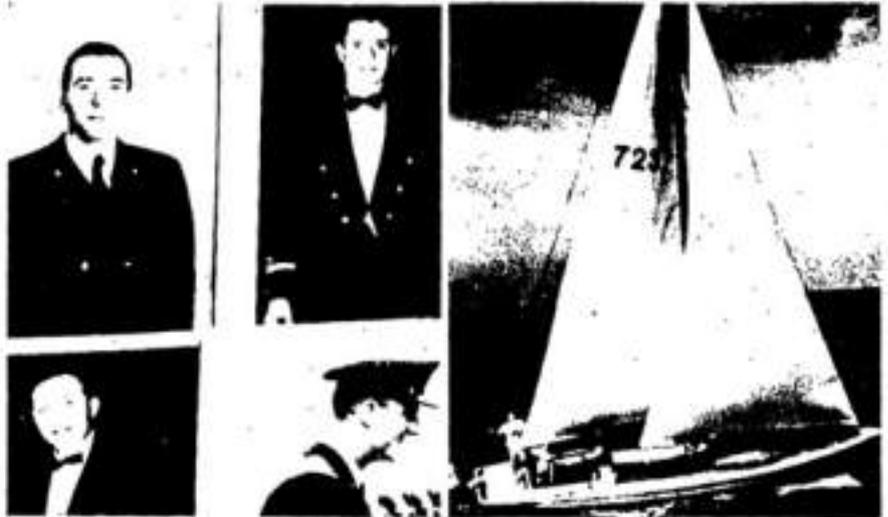
Tre ufficiali e un sottufficiale di marina sono scomparsi in mare questa notte al largo dell'isola d'Elba poco prima delle 24. La barca a vela «Orsa minore», dell'Accademia navale di Livorno, sulla quale si trovavano è stata capovolta, con alta probabilità da un colpo di vento e di mare che era di forza 2. Il quarto occupante dell'imbarcazione, il guardiamarina scotchese Ferdinando di Santalucia di Montefiore, di non famiglia nobile di Napoli, è stato tratto in salvo dalla «Svevia» e «Dante» che seguiva l'imbarcazione che con altre tre stava prendendo parte ad una regata crociera di addestramento iniziata a Livorno, sabato scorso, e diretta a La Maddalena.

Gli scomparsi sono: il tenente di vascello Riccardo Gerla di Milano; il tenente di vascello della marina militare aerei

Uno scorpione nel flacone della medicina

TERRI, 30.

Uno scorpione galleggiava nel medicinale: questa la sconcertante scoperta di Roberto Iugoli soprano un farmacia di Terri gli ha consegnato un flacone di ricostitente. Il Iugoli ha consegnato la bottiglietta al medico provinciale. Il quale l'ha inviata al ministero della Sanità per i provvedimenti di legge. Il nuovo episodio segue di pochi giorni il ritrovamento, sempre avvenuto a Terri, di un feroce nella scatola di pillole comestive.



LIVORNO — Quattro membri dell'equipaggio, da sinistra e dall'alto: tenente di vascello Riccardo Gerla, sottufficiale di vascello Giacomo Cavallari, tenente di vascello Louis Frank Ricci della marina militare americana e il guardiamarina Ferdinando Santalucia. Nella foto a destra: l'Orsa Minore in navigazione (Telefoto)

Foto n. 6.

Ad agosto Straulino è atteso a Copenaghen per difendere il titolo mondiale nella Classe 5.5. **Grifone** ha ormai i suoi anni e, come ci informa Andrea Rossi in “I 5.5 Metri di Stazza Internazionale” Ed. Guido Tommasi, 2017, la Marina Militare si affida a Edward “Bill” Luders per la progettazione di un nuovo scafo; per la costruzione viene incaricato il cantiere canadese Ontario Yacht, di fiducia del progettista. Alla barca viene attribuito il nome **Aquilante**, il fratello gemello di **Grifone**, entrambi tra i protagonisti dell’*Orlando Furioso* (Canto XV).

Qui si apre un piccolo giallo. Sandro Rossi riferisce: *Dopo alcuni test incoraggianti in America, Aquilante prende la via dell’Europa per partecipare ai Campionati del Mondo di Copenaghen del 1966. Purtroppo uno sciopero degli operatori portuali in Inghilterra fa sì che la barca resti bloccata dall’altra parte della Manica: Straulino correrà i Mondiali con Grifone.* Il sito <https://5.Sinventory.org/> riporta quanto pubblicato dalla rivista *Yacht* n.9,1966: “...Defending champion Agostino Straulino, whose newly built Luders design got held up in British docks due to a strike, had to rush his old “Grifone” from Italy to Öresund.”

Sta di fatto che in *Arma e Vai!* Straulino racconta: *...non potei opporre la mia nuova barca Aquilante perché risultò fuori stazza e così dovetti ripiegare sul glorioso ma ormai anziano Grifone.* Massimo Minervini nel supplemento al n. 72 agosto 2018 di questa rivista “A vela con il Comandante Straulino” ricorda che **Aquilante** risultò fuori stazza e che **Grifone** giunse in Danimarca con un camion della M.M..

Il titolo iridato passa ad un pivellino della Classe 5.5 che consegue i seguenti risultati: 1-1-1-1-6-2-1 e dopo lo scarto, si aggiudica il Campionato con 3 punti! Il secondo classificato Rudolf Harmstorf su **Sünnschien** G-13 (Ohlson, Kungsörs Båtvarv 1964) e il terzo classificato Robin Aisher su **Yeoman** XII K-12 (Ohlson, Bröderna Karlsson & Söner 1964) concludono a 41,4 e 42,7 punti, mentre Straulino si classifica quinto con 65.1 punti. Il pivellino della Classe è un certo Paul Elvstrøm che corre su una barca a prestito **Web III** (D-11, Ohlson, Kungsörs Båtvarv 1964) con in equipaggio Eric “Strit” Johansen e Poul Mik-Meyer. Giusto per non smentirsi, Elvstrøm e John Albrechtson, terminato il 10 agosto il Mondiale 5.5, si spostano dal 2 al 10 settembre a Kiel dove vincono il Mondiale Star su **Scandale** 4969 (Broderna Granlund, 1965) battendo per soli 3 punti di differenza un certo Lowell

North con Peter Barrett su *North Star* 4733 (Eichenlaub 1963). Sempre per non smentirsi, Elvstrøm vincerà anche il Mondiale Star 1968 a Copenaghen, questa volta con Poul Mik-Meyer, battendo sempre per 3 punti *North Star*. E *Aquilante*? Viene affidato a Dario Salata e al suo cantiere Velscaf di Rapallo per essere rimesso in stazza. Certo è singolare che *Aquilante* è lo stesso nome del dispettoso cavallo di Brancaleone da Norcia, più volte definito nel noto film: *Aquilante della mala sorte, oppure lo malo caballo!*

Il 1967, anno preolimpico, è alle porte: riuscirà il nostro ineguagliabile eroe a partecipare alla sua settima Olimpiade? Al prossimo numero...

POSTILLE

- Dal min. 15,45 del seguente documentario-intervista della RAI, Straulino racconta il comando del *Vespucci*, il Campionato Mondiale, l'uscita a vela da Taranto e l'incontro con il Gorgh Fock
<https://www.youtube.com/watch?v=9kPz7NcoqMM&t=895s>

- La Sezione Velica della M.M. di Livorno è intitolata al T.V. Riccardo Gorla.

Dal 1967 Riccardo Gorla è ricordato sul Lago di Garda con l'organizzazione della regata velica "Trofeo Riccardo Gorla", giunta quest'anno alla 55° edizione.

<https://www.velaveneta.it/tag/trofeo-gorla/>

- Il 22 aprile 2007 all'Accademia Navale di Livorno è stato scoperto il busto in bronzo, dono degli Allievi del Corso Kon Tiki.

http://www.mondovespucci.com/ITAL/PAGINE/Accademia_Livorno.html

- Anche il corso successivo dell'Accademia (1965-1968) ha risentito del Comando di Straulino: il nome scelto fu *Grifone!*

- L'ultima prova del Campionato del Mondo 5.5 del 1966 è qui ripresa:

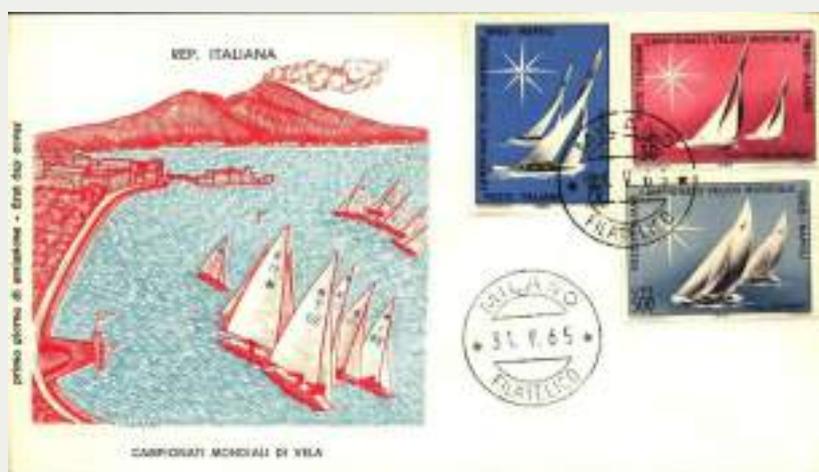
<https://www.britishpathe.com/video/VLVAB1SZHYVXLVFX2CWIRI5TAAJM2-DENMARK-YACHTING-55-METRES-WORLD-CHAMPIONSHIPS-FINAL-DAY/query/norway>

- Com'è noto, Paul Elvstrøm ha collezionato quattro Ori olimpici dal 1948 al 1960, ma non dimentichiamo i titoli mondiali in Classi Olimpiche: 1958 Finn, 1959 Finn, 1962 FD, 1966 5.5 e Star, 1967 Star, 1969 Soling, 1974 Soling. Altri titoli iridati sono stati 1957 505, 1958 505 e Snipe, 1972 Half Ton Cup. Su Elvstrøm si veda Carlo Rolandi e Pippo Dalla Vecchia nel n. 53 gennaio 2017, Gigi Audizio e Sandro Alessi nel n. 86 ottobre 2019 e n.89 gennaio 2020 di questa rivista.

- Il Golfo di Napoli nel 1965 ospitò non solo il Campionato del Mondo 5.5, ma dall'11 al 18 settembre anche quello della Classe Lightning, vinto dagli americani Thomas e Anne Allen e B. Goldsmith.

Come riportato da Franco Belloni nel n. 73 settembre 2018 di questa rivista, furono emessi da Poste Italiane i rispettivi francobolli celebrativi, ai quali si aggiunse quello celebrativo del Campionato Mondiale della Classe FD che si svolse, sempre nel 1965, dal 13 al 19 settembre a Alassio e fu vinto da Richard Pitcher e Ian McCormack, mentre secondi si classificarono Mario Capio e Marco Sartori.

Nella **foto** che segue il trittico autorizzato con D.P.R. 6 febbraio 1965 n. 171 come da successivo D.M. del 31 maggio 1965 in G.U. 13 ottobre 1965 n.257.



CAMPIONI DELLA VELA

Nell'elenco, non troppo fitto, dei velisti italiani sul podio delle Olimpiadi, c'è il napoletano Franco Cavallo, talento naturale, pluricampione italiano ed europeo, taciturno, di poche parole, ma altrettanto determinato e risoluto. Franco, classe 1932, da pochi giorni è entrato nel suo 90° anno e il Notiziario, che cerca di non dimenticare chi ha onorato la Vela italiana, con questo ricordo curato dall'amico Alessandro Caroelli, suo consocio del Circolo rosso-blu "Italia", gli fa giungere gli auguri più sinceri.

FRANCO CAVALLO, timoniere olimpionico

ALESSANDRO CAROELLI

Se in un giorno d'estate, senza una ben che minima refola di vento, con il mare calmo come l'olio vedevi dalle terrazze dell'Italia una vela avanzare verso terra, potevi esser sicuro che al timone vi fosse Franco Cavallo (*foto*). Si perché questo ragazzo, di ormai ottantotto anni, è l'unico che sa catturare nelle sue vele un vento con velocità di pochi centimetri al secondo.

La sua passione è nata a sette anni quando il padre Mario, anch'egli velista di un certo valore, gli regala una minuscola barca a vela, il *Sardanapalo*, lunga solo 1,20 m. ma armata di tutto punto, con questa incomincia a veleggiare nelle acque del porticciolo di villa Gallotti a Posillipo e verso i 12 anni passa a veleggiare con la barca del padre *Fantasia*. Frequenta sotto casa il cantiere navale Delli Paoli, fa amicizia con marinai, meccanici e carpentieri e da essi riesce ad acquisire nozioni di grande utilità.

Nel 1948 il padre gli compra uno dei primi Lightning costruiti a villa Gallotti, con il quale comincia a regatare.

Iscrittosi al Circolo del Remo e della Vela l'Italia nel 1949 come socio allievo e nel 1954 come socio ordinario, si distingue, anche, nel canottaggio nell'equipaggio del circolo che vinse nel 1951 la coppa Lysistrata con a timone il famoso timoniere Romolo Galli.

Passato definitivamente alla vela nel 1954 sarà il dominatore assoluto della classe Lightning vincendo in Italia ed in Europa a bordo del *Fandango I* e *Fandango II*.

Nel maggio di quell'anno a Napoli, nell'incontro Internazionale Classe Lightning con il padre Mario ed il consocio Ennio Magri, si aggiudica la Coppa Città di Napoli. Vince poi il primo Campionato Europeo svoltosi sempre a Napoli fra il 10 ed il 15 luglio. Quindi fra il 28 e 31 luglio, a Gargnano, arriva III al Campionato Italiano avendo lo stesso equipaggio.

Nel 1956 è medaglia d'argento a Leneuveville in Svizzera avendo in equipaggio il padre Mario ed il consocio Maurizio de Vito Piscicelli. Sempre in quell'anno vince la Coppa Challenge Triennale donata dalla baronessa Licia Compagna, per incrementare lo yachting femminile, messa in palio dalla Sezione Napoletana della Lega Navale. La regata è riservata alla Classe Lightning con equipaggi formati da una donna al timone e come prodieri due soci del circolo di appartenenza dell'imbarcazione, ai quali non era permesso per alcun motivo metter mano al timone. L'equipaggio di Fandango ha al timone Valeria Tiberi (che sarà poi sua moglie) Franco e Mario Cavallo come prodieri.

Nel 1957 è medaglia d'argento al Campionato Europeo che si svolge al Pireo (Atene) avendo in equipaggio il padre Mario ed il consocio Maurizio de Vito Piscicelli.



Nel 1958 si cimenta sui Finn vincendo il 24 marzo la Coppa Eldorado su **Falco** e battendo il campione stabiese Alfonso Montuori su **Itala**, suo implacabile avversario. Conquista poi a Lovise (Finlandia) il Campionato Europeo di Lightning, in equipaggio il padre Mario ed il consocio Ennio Magri. E' la prima vittoria importante fuori casa, Franco ricorda il viaggio di 10.000 chilometri fatti con la 1100 familiare con al traino **Fandango**, ottima barca costruita da Baglietto, ma che pesava circa cento chili in più delle barche concorrenti e riconoscerà sempre al padre il merito di avergli reso possibile il raggiungimento di importanti traguardi sportivi in anni in cui pochi avevano una barca e facevano trasferte in Europa.

Nel 1959 ad Anzio sul nuovo Lightning **Fandango II** (in equipaggio il padre Mario ed Ennio Magri) vince il Campionato Europeo e quello Italiano, dimostrandosi uno skipper eccezionale soprattutto in bolina, dove riusciva a compiere bordi eccezionali, coadiuvato egregiamente dai suoi prodieri.

Nello stesso anno, inizia a regatare con lo Star, l'occasione gli viene data dalle preolimpiche a Napoli, regate solo formali, perché l'ammiraglio Straulino era già stato prescelto a rappresentare l'Italia. Franco ricorda: *"Volevo scontrarmi con Straulino e così mi feci prestare lo star **Fiammetta** del Circolo Nautico; nonostante fosse la prima volta, vinsi tre gare contro Straulino e una coppa disputata su tre prove"*. Questa vittoria lo inorgoglisce molto perché considera Straulino il miglior timoniere del mondo e quindi batterlo ed avere le sue congratulazioni fu per lui motivo di grande soddisfazione (oltre al fatto di far rimanere nella sua scia i migliori velisti di Star napoletani).

Nel 1960 vince a Lucerna (Svizzera) il Campionato Europeo di Lightning con 12 punti di vantaggio sullo svizzero Lambelet (in equipaggio il padre Mario ed il consocio Francesco Saverio Valentino).

Dopo le olimpiadi del 1960, memore del successo conquistato alle regate preolimpiche, decide di passare definitivamente alla classe Star. Nel 1961 compra la barca di Straulino **Merope III** e a settembre, con Enzo Fania, vince la seconda edizione della mitica Coppa Tito Nordio, che lo Yacht Club Adriaco di Trieste ha messo in palio per ricordare il grande campione triestino, e batte il grande favorito di questa prova che è il francese Albert Debarge pilota del **Candide II**. Franco Cavallo commenta così la sua vittoria: *"fu una regata memorabile per la fortissima bora e giungemmo davanti a Debarge (secondo ai mondiali di quell'anno e vincitore della edizione dell'anno precedente contro Straulino e Rode). Gli articoli sul Piccolo di Trieste furono entusiasmanti perché nessuno pensava che il **Merope**, non più timonato da Straulino potesse competere in questa regata che per i Triestini era l'evento più importante e Straulino non che Nordio erano i loro idoli"*.

Partecipa nel 1962 al campionato Europeo di STAR che si svolge a Cascais (Portogallo) e con Fania, conquista la medaglia di Bronzo.

Dal 1960 al 1968 partecipa, conquistando spesso la vittoria, con a manovra Enzo Fania, alle Settimane veliche di Genova, regate caratterizzate, effettuandosi nel mese di febbraio, da freddo, vento e mare fortissimi.

Nel 1965 su **Merope III**, Gargano a manovra, arriva 3° al Campionato Italiano della STAR CLASS svoltosi a Napoli.

Nel 1966 su intercessione di Gennarino (mitico marinaio del Circolo Italia), ha in prestito dal consocio Antonio D'Amico lo Star **Romance**, col quale otterrà tutte le sue future vittorie.

Su detta barca a Porto d'Ercole, in agosto, vince il Campionato Italiano avendo come prodiere Camillo Gargano. A settembre poi, sempre con Gargano, partecipa al Campionato Mondiale di Star classificandosi 9° su ottanta concorrenti. Franco così commenta questa sua esperienza: *"è stato uno dei più importanti Campionati del Mondo della STAR CLASS protagonisti e più volte campioni del mondo Elvstrom (velaio), Lowel North (velaio) Etchell (costruttore di Star) Buchan (costruttore di Star), Dick Stern (velaio). Oltre a venti concorrenti americani, tutti altamente titolati, allo svedese Petterson ed al russo Pinegin. Forse è stata una delle mie regate migliori. C'erano raffiche da 80 km all'ora; partivano 80 barche e ne arrivavano 10"*.

Franco Cavallo così descrive la sua passione per la vela: *"il mio piacere era fare delle regate perfette con una barca messa a punto al massimo: il campo di Napoli favoriva ed invogliava verso questo obiettivo che ho sempre cercato di raggiungere. Anche in passeggiata chi usciva con me doveva seguirmi e molti amici hanno con me imparato ad apprezzare la vela. Io uscivo ogni giorno e se non avevo manovratori, portavo chiunque fosse sulla banchina. Se non c'era nessuno uscivo anche da solo. Questo tipo di allenamento faceva sì che mi abituassi a fare tutto in barca ed in regata quando avevo l'equipaggio il rendimento era maggiore. Questo mi ha portato ad essere in barca il capo assoluto indiscutibile, ed io ritengo che una barca per vincere deve essere tutt'uno con il timoniere. Oggi*



questa teoria non è condivisa, ma io non cambio opinione. Oggi in Coppa America c'è il timoniere, lo skipper, lo stratega, per me troppi a comandare. Chi comanda veramente? Chi decide se c'è uno scarso di vento che può percepire solo il timoniere quando girare? Mentre il timoniere comunica lo scarso deve esserci la delibera e nel frattempo lo scarso di vento è già passato”.

Trieste, 1961. Franco Cavallo e Enzo Fania su Merope III vincitori della “Coppa Tito Nordio”.



Premiazione della star-class; sul podio da sinistra: l'equipaggio norvegese (Lunde jr. e Wiken), l'equipaggio statunitense (North e Barrett) e gli italiani Gargano e Cavallo.

1968, Acapulco (Messico). Olimpiade della Vela.

POSTA AL CSTN



Nel messaggio con il quale è stato inviato il NOTIZIARIO n° 110 di ottobre abbiamo scritto “. . . che Vi giunge da molto lontano e da un Paese straniero”. La battuta ha sollevato la curiosità di molti che hanno scritto e telefonato per sapere qualcosa di più. Il nostro redattore che cura anche la spedizione materiale del Notiziario dopo quadratura finale, zip e mailing list, si trova per motivi di studio post laurea in Archeologia Navale in Turchia da dove ha schiacciato il bottone per il “SI STAMPI” definitivo. Tra le diverse note ricevute abbiamo deciso di pubblicare quella che davvero arriva da molto lontano: un affezionato lettore che ci segue da anni ed al quale siamo affettivamente legati.

IL NOTIZIARIO CSTN ARRIVA NEGLI U.S.A.

Spett.le Redazione,

A me giunge il notiziario da molto lontano ma non da un paese straniero.

Siete molto bravi e mantenete viva una tradizione che in Italia sta morendo.

Trattate tanti argomenti che trovo molto interessanti. In questo numero le ultime due pagine mi hanno fatto riflettere.

Circolo il Notiziario ad amici e colleghi come me approdati oltre oceano.

Desidero esprimere le mie piu' sentite congratulazioni a tutto lo staff editoriale.

Rispettosamente da San Francisco.

Tony F. Fantauzzi



IN ITALIA UN MINISTERO CHE FUNZIONA!

Come già abbiamo comunicato ai lettori al nostro “Centro Studi Tradizioni Nautiche” è stato riconosciuto dal Ministero della Cultura un importo di 4.602,44 € quale contributo alla Biblioteche per acquisto libri - anno 2021. Un'importante Legge per l'incremento del patrimonio librario delle Biblioteche sul territorio nazionale e una vitale boccata di ossigeno per le librerie che ancora resistono e sono aperte.

Ma ciò che sentiamo il dovere di raccontare è il funzionamento del Ministro della Cultura, una rara ed assoluta eccellenza nel panorama amministrativo statale della nostra povera Italia.

Per le pratiche relative alle procedure attuative per accedere al suddetto contributo abbiamo dovuto ricorrere spesso a contattare via e-mail gli addetti di Roma della Direzione Generale Biblioteche e Diritto D'Autore che ci hanno sempre risposto con tempestività e cortesia. Un vero record da Guinness dei Primati come dimostrano gli esempi che abbiamo registrato:

- Sabato 9 ottobre alle ore 10,42 abbiamo inviato un e-mail con alcune richieste e Lunedì 11 ottobre alle ore 09,51 abbiamo ricevuto l'e-mail con la risposta;

- Mercoldì 20 ottobre scriviamo alle 11,39, ci rispondono alle 12,29.

Non capita molto spesso! Questo, aggiunto all'attività che il Ministero, con in testa il suo Responsabile, sta Svolgendo nell'interesse della cultura, ci sembra davvero miracoloso dopo anni di oscurantismo.



BEATRICE

L'importante è andare per mare

Just follow the sea

Testi Fabio Pozzo (italiano/inglese)

Fotografie Carlo Borlenghi

Editore Fondazione Bracco, 2021

Un libro straordinario, elegante, affascinante, carico di sentimenti. Una storia toccante, una famiglia di mare originaria di quella meravigliosa terra che era l'Istria italiana e poi una barca, *Beatrice*, dai nobili natali perché concepita e nata da Sangermani, un autentico mago delle costruzioni di legno. Nel libro si trova tutto sulla barca: i suoi dati, le sue caratteristiche, le sue incantevoli foto, ma soprattutto la sua ricca ed la sua

appassionante vita. Recentemente la sua armatrice, Diana Bracco, con un atto che solo l'amore può dettare, ha donato il *Beatrice* all'Istituto Nautico d'Imperia per utilizzarlo come nave-scuola, per le esercitazioni pratiche dei ragazzi dopo averlo restaurato. Non poteva esserci epilogo migliore per una barca tanto amata. Ai fortunati giovani studenti del Nautico di oggi e di domani, il NOTIZIARIO CSTN rivolge un accorato appello: **fatela vostra questa barca, amatela, difendetela e fatela vivere. Il destino vi ha concesso un privilegio straordinario. Non fate come le generazioni che vi precedono, che molto spesso, passato l'entusiasmo iniziale, dimenticano ed abbandonano tutto.**

BUON VENTO ragazzi . . . e magari scrivetece le vostre avventure con 'Beatrice'.

(La Redazione)





1825. Yacht scozzesi e irlandesi del Royal Northern su Clyde per una regata.