



Notiziario CSTN

SUPPLEMENTO AL N° 112 DICEMBRE 2021

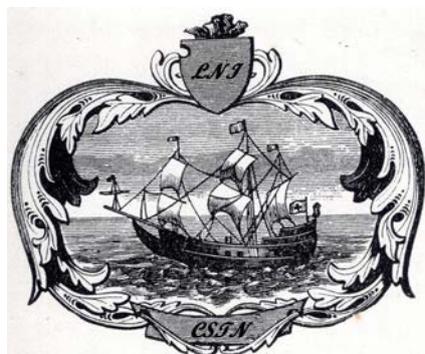


LA DIREZIONE E I COLLABORATORI TUTTI DEL "CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE" DELLA LEGA NAVALE ITALIANA, E LA REDAZIONE DEL "NOTIZIARIO CSTN" IN OCCASIONE DEL SANTO NATALE 2021 E DEL NUOVO ANNO 2022 AUGURANO AI PROPRI LETTORI, ESTIMATORI, SOSTENITORI, DONATORI E FREQUENTATORI . . .

**Buone
Feste***

Pensando di fare cosa gradita ai lettori abbiamo dedicato questo supplemento ad una interessante ricostruzione storica realizzata per il Notiziario CSTN da Gianni Magnano sui pionieri della Vela a Genova. Come sempre notevole il corredo di foto d'epoca che accompagna i lavori di Gianni.

Speriamo anche che questa realizzazione sia d'esempio agli altri storici centri velici nazionali per raccontare i loro pionieri.





Pionieri della Vela



***“Tradizione non è culto delle ceneri. Ma custodia del fuoco”.
(Gustav Mahler). Omaggiare la tradizione è mantenere vivo quel
“fuoco” che brucia nei solchi lasciati dalle vite di chi ha abitato
questa terra alimentandolo con storie evocative ed emozioni
travolgenti.***

dedicato a:

**PAOLO PALLAVICINO
(1865-1962)**

**FRANCESCO GIOVANELLI
(1871-1945)**

**BRUNO BIANCHI
(1904-1988)**

**BEPPE CROCE
(1914-1986)**

**VERGINIE HERIOT
(1890-1932)**



PAOLO PALLAVICINO

(di *Beppe Croce*)

Nobile figura di yachtsman e di dirigente, benemerito dello yachting nazionale, unanimemente apprezzato nel mondo dello sport della vela, dove la sua competenza era molto nota e stimata.



Ritratto del Presidente Paolo Pallavicino ad una premiazione della Settimana Internazionale di Genova.

La vita del marchese Paolo Pallavicino, nato a Genova nel 1865 e scomparso nel 1962, è stata così strettamente legata allo sviluppo e al successo dello Yacht Club Italiano, nei suoi primi cento anni di vita, da farcelo ricordare quale uno dei protagonisti, forse il protagonista per eccellenza, delle vicende del Club, almeno nell'arco di tempo che possiamo indicare tra il 1896 (acquistò la sua prima barca) e il 1957, anno della sua nomina a presidente onorario della Federazione Italiana Vela.

Nato da illustre famiglia genovese, Paolo Pallavicino si avvicinò al mare verso i vent'anni, forse perché, influenzato dalla passione marinara dei suoi cugini Spinola, ricchi di una plurisecolare tradizione di condottieri e di uomini di mare.

Ospite abituale, durante la bella stagione, della celebre villa degli Spinola a San Michele di Pagana, nel Golfo del Tigullio, fu forse lì che Paolo Pallavicino cominciò a interessarsi alle barche (una grande novità, verso la fine dell'Ottocento), al termine dei suoi studi, compiuti dapprima nel principato di Monaco, e poi a Brixen, la Bressanone di allora, ancora sotto l'Austria. Volontario nell'esercito a 16 anni, laureato in legge in giovanissima età, Paolo Pallavicino fu ben presto attratto dal mare, al quale avrebbe poi dedicata tanta parte della sua vita, senza tuttavia negligenza l'agricoltura, che fu, certamente, il suo secondo e amatissimo, hobby, e il suo lavoro fino al termine della sua lunga vita.

Ispirato forse dalla consorte Viola Spinola, Paolo Pallavicino fu proprietario di barche a vela dal 1896 fino al 1927: e dopo qualche anno di esperienze, cominciò a progettare le sue barche, alcune delle quali con notevole successo.

Ebbe, nei trent'anni che dedicò all'agonismo velico, ben otto barche: dalla deriva *Hurrah*, di 1,2 tonnellate, acquistata nel 1896, alla deriva *Jolanda*, di 1 tonnellata (1898), alla deriva *Egle* di 1,50 tonnellate (1899), alla deriva *Endrik*, di 2,50 tonnellate, acquistata nel 1901.

Nel 1906 passa alle barche più grandi, e già in piena atmosfera di classi internazionali, disegna personalmente e fa costruire a Varazze, dai Baglietto, il suo primo 6 metri, *Albarina*, nome ispirato da una zona residenziale di Genova, Albaro, ove sorgeva allora il suo magnifico palazzo, distrutto poi da un incendio a seguito di un bombardamento di Genova durante la Seconda guerra mondiale.

Ad *Albarina* faceva poi seguire, nel 1913, un altro 6 metri SI, *Albarina II*, sempre su suoi disegni e costruita ancora, come tutte le sue barche successive, da Baglietto.

Nel 1921, al termine della guerra disegnava, con la nuova formula ormai adottata in campo internazionale, la *Albarina III*, sempre nella classe dei 6 metri.



1927. L'otto metri *Viria (I-8)* dei marchesi Paolo e Rodolfo Pallavicino sbarca a Napoli dal piroscampo Roma per partecipare ad una regata.

Nel 1927, con disegno e costruzione Baglietto, Paolo Pallavicino passava agli otto metri, e varava, quale *defender* della Coppa d'Italia, il famoso *Viria*, (da Viola sua moglie, e Maria, sua nuora), che fu una delle prime barche della nuova classe internazionale: ma fu il suo canto del cigno in campo agonistico, anche se continuò per anni a disegnare barche.

Con le sue prime barche fu spesso protagonista di regate a Sturla, a Genova, a Voltri, a Varazze, nel Golfo del Tigullio, alla Spezia, a Napoli e a Montecarlo e, successivamente, con le barche delle nuove classi internazionali, lo troviamo frequentemente a Cannes, a Barcellona, a Cowes, nell'isola di Wight, allo Zuiderzee in Olanda.

Anche, e forse soprattutto, nel campo organizzativo e dirigenziale, Paolo Pallavicino fu, per molti anni, l'ispirato e tenace protagonista della vela italiana: socio del RYCI dal 1898, fu tra i fondatori della Unione Nazionale della Marina da Diporto nel 1913, vicepresidente del RYCI nel 1914, presidente del Comitato Tecnico della Reale Federazione Italiana della Vela nel 1932, fu eletto socio benemerito del RYCI nel 1936, quando lasciò la carica di vicepresidente.

Eletto presidente dello YCI nel 1949, rimase in carica fino al 1958, quando decise che era giunto il momento di chiamare a succedergli elementi più giovani, cresciuti alla sua scuola. Eletto presidente dell'USVI (che al termine della Seconda guerra mondiale sostituì la Reale Federazione Italiana della Vela) nel 1946, Paolo Pallavicino venne successivamente riconfermato presidente, a più riprese, fino al 1957, quando decise, sono parole sue, che era arrivata l'ora di andare in "pensione".

Fu tra il 1925 e il 1928 che egli condusse a felice conclusione la sua più grande realizzazione: tenace e, come amava ripetere, "testardo", decise che Genova doveva avere un porticciolo nautico, e il RYCI una nuova sede adeguata al grande posto che andava conquistandosi nel mondo velico. E a tale progetto (che alle gerarchie di allora sembrava una follia faraonica) dedicò, interamente, tre anni della sua vita.

Tre anni di battaglie, di polemiche, di amarezze, che anticipavano, purtroppo, quanto si ripete, puntualmente, ai giorni nostri: ma tre anni che lo videro infine vittorioso, perché Paolo Pallavicino non si perse mai d'animo, riuscendo infine a convertire alle sue idee l'allora presidente del Consorzio del Porto, ammiraglio Cagni di Bu Meliana, che fu senza dubbio un collaboratore ideale ed entusiasta.



Il porticciolo Duca degli Abruzzi di Genova sede del R.Y.C.I negli anni Cinquanta,. Fortemente voluto dal Presidente Paolo Pallavicino

E finalmente nel 1929, in una giornata memorabile, erano inaugurati a Genova, dal principe Umberto di Savoia, il nuovo porticciolo Duca degli Abruzzi e la nuova sede del RYCI che, di colpo, ponevano Genova su un piano nautico di grande rilievo internazionale, e davano la possibilità di realizzare, a Genova, quelle regate invernali al Lido d'Albaro che resteranno memorabili nella storia del nostro yachting.

Il nuovo porticciolo e la nuova sede furono, senza dubbio, il capolavoro della vita sportiva di Paolo Pallavicino.

Purtroppo, le vicende dell'ultima guerra devastarono, per ben cinque volte, la bellissima sede, messa a disposizione della Marina Militare: ma Paolo Pallavicino ricominciò daccapo, e all'inizio del 1947 la sede era di nuovo ricostruita e rimodernata, con l'aiuto dei giovani collaboratori che Paolo Pallavicino chiamava, sempre più numerosi, attorno a sé, caricandoli col suo entusiasmo e con la sua determinazione.



1956 il marchese Pallavicino, a sinistra, in veste di Presidente dell'USVI, presenza alla inaugurazione della sede del Circolo Costaguta

Rievocando Paolo Pallavicino dopo circa quindici anni dalla sua scomparsa, non si possono non ricordare i tratti più significativi del suo nobile carattere e della sua tempra: dotato di un *self-control* di cui gli inglesi e, qualche volta, i liguri sono ampiamente forniti, Paolo Pallavicino non amava parlare di sé: pur dotato di un carattere non certamente duttile o flessibile, trovava sempre il modo di toccare il cuore dei suoi collaboratori con la sua incredibile bontà e con quel sereno, convinto ottimismo che possono sembrare, oggi, quasi fuori del tempo e della realtà.

Senza mai salire in cattedra, sapeva tenere, ed imporre, le distanze, soltanto con la sua classe di vecchio gentiluomo e per il carisma di cui era naturalmente dotato.

Gentiluomo all'antica, ma uomo pronto a ogni più intelligente apertura verso i giovani e verso i tempi nuovi, Paolo Pallavicino fu un grande, indimenticabile esempio nel mondo della nostra vela: uno dei protagonisti, lo abbiamo già detto, del primo secolo di vita dello Yacht Club Italiano, una grande figura di dirigente e di sportivo che ha lasciato, dietro di sé, preziosi insegnamenti e il rimpianto che il tempo non ha ancora lenito, in coloro che lo ammirarono e gli vollero bene.

FRANCESCO "CESCO" GIOVANELLI

Addio, Cesco!

(Da "Addio Cesco" Yachting 15 Gennaio 1946)

Francesco "Cesco" Giovanelli è stato un personaggio che ha dato una sua impronta alla progettazione delle barche delle classi metriche dal 1912 alla Seconda guerra mondiale.

Colibri (1908), **Tada** (1910), **Bamba** (1912), **Nele** (1914), **Ea** (1921), **Mebi** (1923), **Cheta**



(1925), **Bamba** (1927), **Maène** (1936), **Bambetta** (1937): sono le tappe luminose della sua lunga e serena esistenza; da Francesco Giovanelli tutta dedicata al nostro mare e al nostro sport.

Egli venne allo yachting dalla musica, sua passione giovanile; oratori e opere che andava componendo durante le ore di riposo attestano ancor oggi la genialità del suo estro e la purezza delle sue ispirazioni.

Ma di Francesco Giovanelli yachtsman io voglio oggi parlare: non per quanti lo conobbero e lo amarono, ma per tutti i giovani e i giovanissimi che non lo hanno potuto conoscere, e che per tanti anni ancora ne sentiranno parlare da tutti noi.

Il nostro "Cesco" iniziò la sua lunga gloriosa carriera velica nel lontano 1908, con un 6 metri costruitogli da Baglietto, il **Colibri**: e subito, infuocato dalla nuova passione, rinunziò a tutto il resto: vela, sempre e solamente vela.

Nel 1910 fu la volta di **Tada**, una delle sue barche più famose, progettata da Linton Hope, la barca sulla quale il nostro amico terminò il suo approccio iniziale da dilettante, per potersi dedicare più completamente anche al disegno dei suoi yacht. ([Ritratto di Francesco Giovanelli](#))



Il 6 metri Bamba a Nizza nel 1913.



Bamba in partenza alle regate di Nizza del Febbraio 1913. Bamba è la prima a sinistra all'epoca i 6 metri portavano sulla vela la 'J' come distintivo di classe.

Bamba, infatti, fu il primo 6 metri disegnato da Giovanelli: e fu subito l'affermazione di una prepotente individualità, caratteristica e non confondibile, che avrebbe improntato sempre di sé tutte le sue creazioni, lontana dai facili andazzi della moda (che esiste anche nello yachting) e aliena dai compromessi o dalle imitazioni.

Bamba - prima fra tutte le barche italiane che vinse per ben due volte l'allora famosa Coppa di Nizza (1913-1914), contro celebri avversari inglesi, francesi, americani.

La vittoria in questa Coppa - il più importante trofeo del Mediterraneo - fu la grande affermazione del genio di "Cesco" di fronte agli stupiti Catoni dello yachting europeo: nomi allora celeberrimi dovettero cedere il passo al giovane debuttante italiano, ultimo arrivato nell'agone internazionale, ma già ferratissimo e maturo.

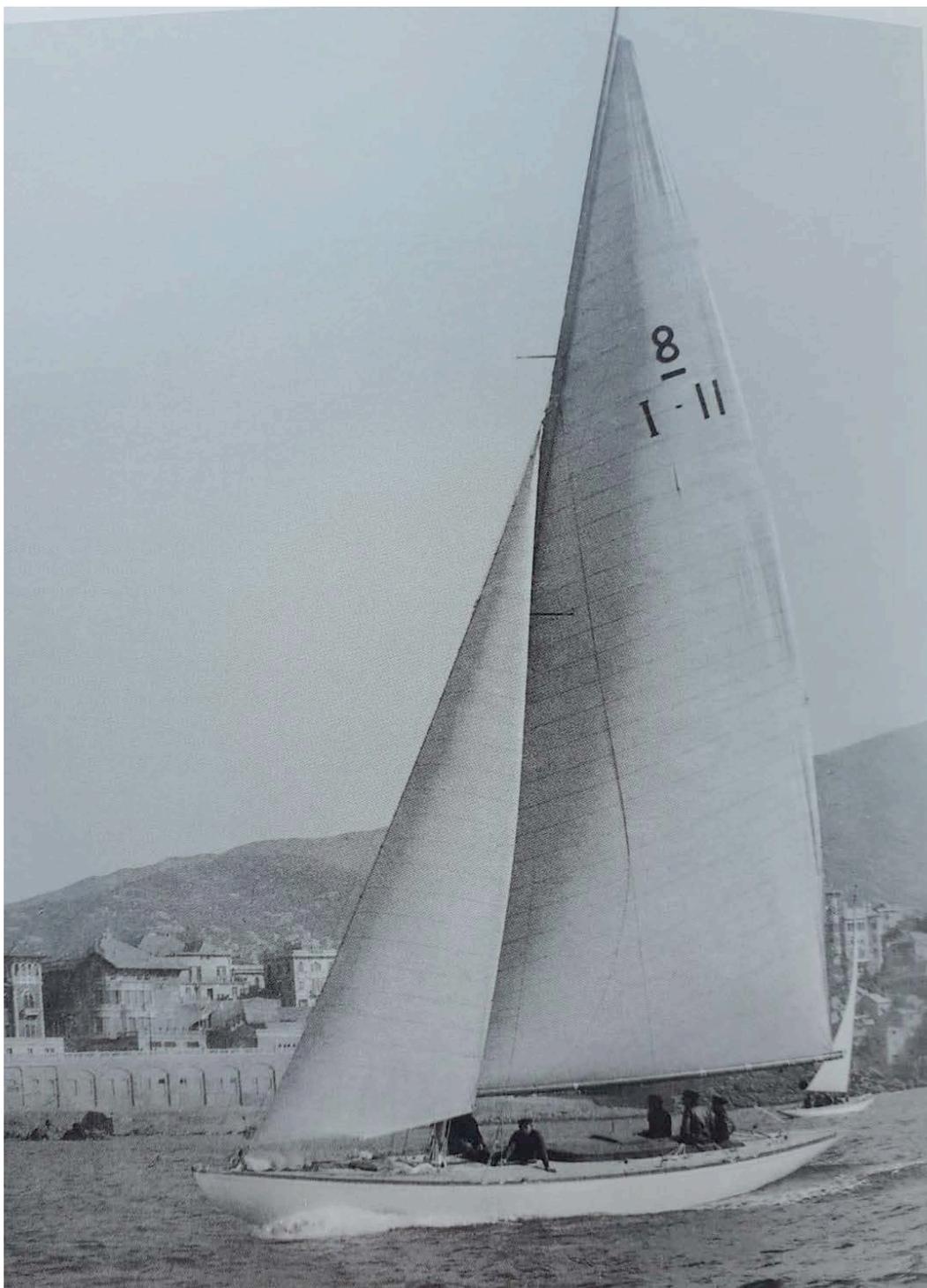
Nele, altro 6 metri, fu l'ultima barca prima della guerra 1915-1918: anni di studio e di perfezionamento, che serviranno per preparare **Ea**, nel 1921, prototipo della nuova formula. Nuove regate, nuove vittorie: memorabile - fra tutte - l'annata 1921, che fruttò a **Ea** ben 33 primi premi.

Inverno 1924: inizio delle Regate Invernali a Genova: trionfo del nuovo 6 metri **Mebi** nella

Coppa d'Italia: disegnatore, proprietario, armatore tutto e sempre "Cesco". Altro primato memorabile: tutti primi premi a Genova, meno il giorno in cui toccò una boa; tutti primi premi in Francia (esclusi due), contro i campioni inglesi allora ritenuti imbattibili con tempi duri.

Altra Coppa d'Italia, nel 1925: questa volta Giovanelli non si contenta più del 6 metri: passa alla classe superiore, si cimenta tra gli otto metri: **Cheta** nuovamente disegnata da lui, non ha difficoltà ad aggiudicarsi in una serie indimenticabile di regate, la vittoria contro il famoso **Aile IV** di M.me Virginie Hériot.

Ed eccoci al 1927: **Bamba**, l'otto metri fuoriclasse dei prodotti di Giovanelli, o per lo meno la barca che a lui diede le più memorabili gioie.



1929 - l'otto metri Bamba di Giovanelli alle regate Internazionali di Genova dove conquistò la coppa del Mediterraneo

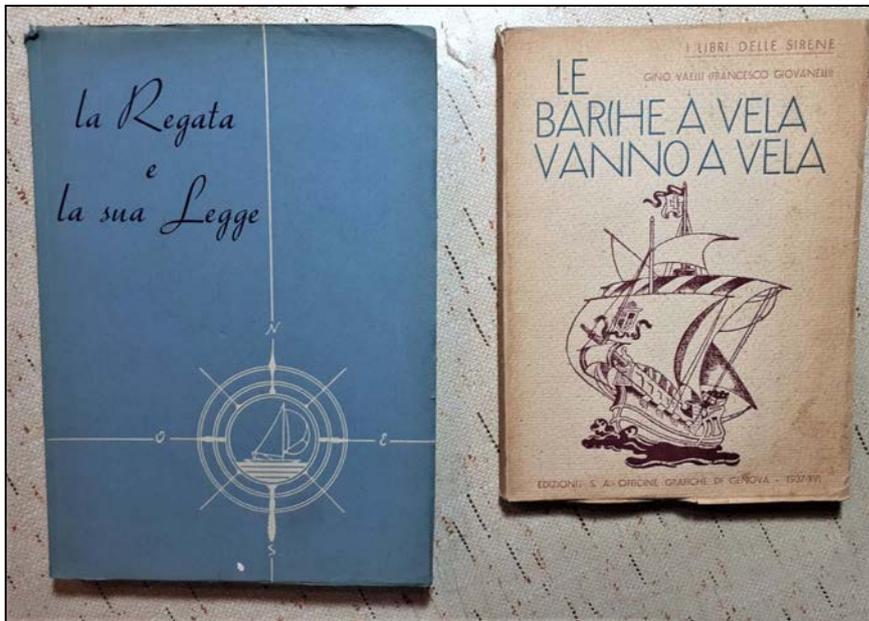
-
Bamba, infatti, dopo aver perduto per mera sfortuna l'alloro olimpionico nel 1928 ad Amsterdam, vinse la Coppa del Mediterraneo nel 1929, andò a Le Havre (1930) a riconquistare la Coppa d'Italia e la difenderà vittoriosamente a Genova (1932) contro il rinnovato attacco della sua accanita e indimenticabile avversaria.

Qualche anno di sosta, e poi gli ultimi prodotti: ***Grazia*** (disegnata per l'amico Bruzzone), ***Maène*** (1936) e ***Bambetta*** (1937).

Quest'ultima, ancora nel 1946, è l'unico 6 metri italiano in grado di competere vittoriosamente contro i campioni nordici, naturalmente nelle giornate "dure" per le quali venne costruito.

Ecco - in troppo rapida rassegna - il compendio di tutta una vita, troncata improvvisamente, da un morbo inesorabile: poche righe, fredde e scheletriche, come una statistica, ma dense di ricordi e di rimpianti per chi ebbe la ventura di apprenderne, dalla scintillante narrazione del Maestro, i particolari indimenticabili.

Ed oggi ancora ci parla - seppure non potremo più sentire la sua voce - attraverso le pagine che ci ha lasciate: da quelle giovanili e gagliardamente polemiche di *Le barche a vela vanno a vela* a quelle, ancora recenti, ricche di esperienze e di maturità di *La Regata e la sua Legge*.



Legge.

E questo è senza alcun dubbio il grande regalo che "Cesco" ci ha fatto: dalla sua profonda esperienza e dalla sua intensa passione è nato il libro di testo per la gioventù che si dedica allo yachting: *La Regata e la sua Legge* nel nome indimenticabile di Lui, diventerà veramente il sacro testo per chi voglia apprendere l'arte di vincere le regate.

Copertine dei libri scritti da Francesco Giovanelli

Noi che lo conoscevamo come incomparabile amico, e lo venerammo come insuperabile Maestro, abbiamo oggi l'orgoglio di poter dire al più giovani: "Questo ti posso insegnare, perché questo appresi da Francesco Giovanelli". Quattro Coppe d'Italia vinte da Lui, con barche da Lui disegnate, le innumerevoli vittorie su tutti i triangoli d'Europa hanno reso simbolico il nome di Giovanelli, per tutti gli yachtsmen italiani. Dovunque andremo a correre, nei lontani mari del nord come sul grigio triangolo di Kiel, sulla assoluta riviera francese come nella nebbiosa isola di Cowes, la Sua grande ombra ci sarà sempre d'esempio e di guida. Addio, Cesco!

BRUNO BIANCHI

(Biografia a cura di Gianni Magnano)



Bruno Bianchi

Bruno Bianchi nacque a Genova il 2 Maggio del 1904. Fu vincitore della medaglia d'oro nelle olimpiadi di Berlino nel 1936 con l'otto metri Italia.

Nella sua lunga carriera fu anche dirigente della Federazione Italiana Vela e Giudice internazionale molto apprezzato.

La sua carriera velica iniziò da ragazzo nella spiagge di Genova sui gozzi a vela nelle regate regionali successivamente regatò in molte classi con impegno e passione sempre crescente fino a portarlo nel 1936 alle olimpiadi di Berlino nell'equipaggio dell'otto metri *Italia* a rappresentare la nostra nazione vincendo la medaglia d'oro con Leone Reggio, De Manincor,

Mordini e i fratelli Poggi



Bianchi nel 1936 durante le Olimpiadi a Kiel con gli amici De Manincor e Poggi

Più tardi partecipò ancora a molte regate in Italia e all'estero, Dopo la Guerra lo troviamo alle Olimpiadi a Londra nel 1948 sul Dragone *Ausonia* e più tardi alle Olimpiadi di Helsinki nel 1952, questa volta come accompagnatore della squadra italiana di vela.

Prese poi parte a molte regate d'altura sino agli anni Sessanta distinguendosi per la sua capacità e le doti nautiche

Fu dirigente molto apprezzato dell'USVI fin dal 1946 e più tardi della Federazione Italiana Vela



gli incarichi che ricoprì nella FIV non si contano, continuò con impegno l'attività di dirigente fino agli anni Settanta.

Molto nota la sua attività di giudice, convocato nelle più importanti Giurie Internazionali, per anni fu membro della Commissione Tecnica del IYRU grazie anche alla perfetta conoscenza della lingua inglese. Fece parte del Comitato Organizzatore delle Olimpiadi di Roma del 1960 della Giuria Internazionale alle Olimpiadi del 1964 a Enosima in Giappone, nel 1968 in Messico ad Acapulco, nel 1972 in Germania a Kiel e del 1976 a Toronto in Canada.

Giudice molto apprezzato a livello internazionale pubblicò con l'amico Gabrio De Szombathley vari libri sul regolamento di regata rinnovandoli e ampliandoli a ogni quadriennio olimpico con ampi richiami all'aspetto etico e marinaro della vela.

Ho avuto modo di assistere ad alcune sue lezioni sul regolamento di regata e ho potuto apprezzare le sue doti di chiarezza e precisione nell'esposizione delle regole con ampi esempi ed aneddoti che rendevano l'ascolto più efficace e simpatico.

Bianchi nel palco della giuria alle regate Internazionali di Genova, col suo abituale basco blu

Nel 1985 venne chiamato a far parte del neo costituito Comitato D'Onore della Federazione Italiana Vela, una sorta di gruppo di esperti che affiancarono il Presidente nella sua attività.

Bruno Bianchi ci ha lasciato il 22 Agosto del 1988, lasciando un grande vuoto nel mondo velico Genovese



Copertine dei libri scritti da Bruno Bianchi e Gabrio De Szombathely sul Regolamento di Regata



BEPPE CROCE

Andrea Giuseppe Croce, con lo pseudonimo di “Beppe” nacque a Genova l'11 Dicembre 1914 da una importante famiglia borghese, si appassionò alla vela di giovanissimo, a nove anni ricevette in dono dall'amato nonno un Dinghy 12', li cominciò a muovere i primi passi nel mondo della vela.



Praticò anche altri sport ma con le prime regate si innamorò del mare, passione che lo condizionò per tutta la vita, più tardi alla fine della guerra mondiale nel 1943 con l'armistizio combattè i tedeschi da partigiano liberale, fedele al re secondo le tradizioni di famiglia Beppe fu un brillante assicuratore nelle società di famiglia ma sempre col pensiero rivolto al mare, appena poteva lasciava la scrivania per vivere il mare a pieno. L'andare per mare significava per lui fare regate o allenarsi per regatare, amava navigare e visitare le isole.

Fu più volte Campione Italiano Universitario dal 1933 con il suo Star che in quegli anni si

era diffuso anche in Italia.

Nel 1939 conquistò anche il primo campionato Italiano di questa classe.

Regatò anche nella classe 6 metri, con “Manuela IV” vinse l'edizione del 1954 della Cento

miglia del Garda in una edizione epica , solo tre barche riuscirono ad arrivare a Gargnano dopo una notte di tempesta.

Ebbe anche una brillante carriera da dirigente sportivo, nel 1939 l'ammiraglio Lodolo lo volle come Vice Presidente del Y.C.I. a meno di trentanni di età.

Con il 6 metri *"Ciocca II"*, Partecipò alle Olimpiadi del 1948 a Londra nella baia di Torquay classificandosi al Ottavo posto.

Nel Dicembre 1952, il suo capolavoro, con gli amici René Levanville e Franco Gavagnin a Parigi ideò la regata della Giraglia, il più importante appuntamento velico di regata d'altura, che si disputa ancora oggi tra la Costa Azzurra e l'Italia richiamando velisti da tutto il mondo, organizzata dallo Yacht Club Italiano e dallo Yacht Club de France.

Partecipò lui stesso a 11 edizioni della Giraglia vincendo 2 edizioni con *"Pazienza"* e *"Miranda"*, nel 1966 partecipò con *"Stella Polare"* la barca della Marina Militare con al Timone il figlio Gigi allora giovane Guardiamarina.



Foto 21 – 1969 Il Prima Classe R.O.R.C. Stella Polare

In quegli anni fu anche Presidente della Federazione Italiana Vela dal 1957 al 1981 i suoi quasi venti anni alla guida della Federazione diedero una forte spinta alla diffusione della vela in Italia. Il suo impegno nella vela lo portò a nuovi traguardi: dal 1958 fu Vice Presidente del Comitato Olimpico Nazionale Italiano. C.O.N.I.

Nel 1960 fu presidente del Comitato Organizzatore della Olimpiadi a Roma
Nel 1969, ancora sul Garda, vinse il Campionato Italiano 5,50.

Nello stesso anno venne nominato presidente della Federazione Internazionale della vela I.Y.R.U. unico presidente non anglosassone nominato fino ad allora.

Ebbe anche un impegno costante come giudice internazionale di vela e partecipò alle Giurie Internazionali nei giochi olimpici di Tokyo a Enoshima, Messico ad Acapulco, Germania a Kiel e Canada a Montréal Bay . Croce ebbe anche un ruolo determinante nella organizzazione della sfida italiana all'America's Cup del 1982 con "Azzurra" Finanziata dall'amico Gianni Agnelli presidente FIAT .

L'imbarcazione gareggiò con il patrocinio del Yacht Club Costa Smeralda fondato da Karim Aga Khan con lo stesso Gianni Agnelli allora presidente della FIAT.

Croce con Agnelli avevano già fatto visita nel 1962 all'allora presidente americano John Fitzgerald Kennedy per convincerlo ad accettare una sfida italiana.



Beppe croce e Gianni Agnelli in visita al presidente Kennedy negli Stati Uniti

Beppe Croce si spense a Portofino il 16 Settembre 1986 , dopo la sua morte si tenne una celebrazione commemorativa nella cattedrale di Westminster a Londra a cui parteciparono tra gli altri le Altezze Reali il Principe Filippo Duca di Edimburgo, Re Costantino di Grecia, Re Olaf di Norvegia e il Principe Karim Aga Khan IV.



Foto 23 – Beppe Croce al centro presenza ad una premiazione della Settimana di Genova negli anni Sessanta



1948. Olimpiade di Torquay, Beppe Croce in equipaggio sul 6m S.I. Ciocca II (I-64) 8° classificato.

VIRGINIE HÉRIOT

Virginie Hériot, era nata il 25 luglio 1890 a Le Vésinet, uno dei comuni più ricchi della periferia occidentale di Parigi, e morì ad Arcachon il 28 agosto 1932 a bordo della sua goletta Aile. Figlia del fondatore dei Grands Magazins du Louvre, avrebbe potuto fare una brillante vita mondana. Scelse, invece, il mare.



Madame Virginie Hériot e le sue barche

Virginie Hériot era molto nota negli anni Venti anche in Italia, Infatti, dal 1924 all'anno della sua morte, partecipò alle regate invernali organizzate a Genova dal Regio Yacht Club Italiano, con i suoi 6 e 8 metri Stazza Internazionale, chiamati tutti *Aile*. Arrivò a Genova con una grande goletta a bordo della quale, dal 1923, praticamente viveva tutto l'anno.

La sua prima barca vela da crociera fu *Aile I*, l'ex *Meteor II* dell'imperatore Guglielmo II, lunga 47,25 metri, progettata da George Lennox Watson, acquistata a Rotterdam, Olanda. Nel 1928 la sostituì con una nuova goletta disegnata da Charles Nicholson, di 57,00 metri di lunghezza.

Con le sue barche da regata aveva partecipato alle più importanti riunioni internazionali, sui campi di gara di tutta l'Europa. Aveva fatto parte dell'equipaggio dell'8 metri Stazza Internazionale *Aile VI* che nel 1928 vinse la medaglia d'oro all'Olimpiade di Amsterdam. Inoltre, aveva vinto sempre nel 1928 la Coppa d'Italia ad Amsterdam-Zuidersee e l'anno dopo la Coppa di Francia a Ryde, i due più importanti trofei internazionali della vela di allora. Con il 6 metri *Petit Aile II* conquistò nel 1927 la One Ton Cup.

Seguì la conquista della Coppa Italia nel 1928 e la coppa del Re di Spagna nel 1928



Foto 18 – Virgine Heriot con l'equipaggio di *Aile VI* alle Olimpiadi Amsterdam

All'attività agonistica alternava lunghe crociere nel Mediterraneo. Scrisse articoli per i giornali e alcuni libri di cui ricordiamo *Un âme à la mer* e *La poésie du larg*.

In Francia, Virginie Hériot era conosciuta come *Madame*, titolo che si usava solo per la moglie del principe ereditario ai tempi della monarchia. I marinai genovesi la stimarono molto ed ebbero per lei e le sue doti marinare, profonda stima e rispetto chiamandola a loro volta "a Madamma". Fu insignita della *Légion d'honneur* e decorata al *Mérite maritime*. La sua salma, dopo essere stata provvisoriamente tumulata nel cimitero di Seine-et-Marne, venne deposta in mare nel 1948 dalla torpediniera *Le Basque*, avendo ricoperto in vita, unica

donna, il grado di *quartier-mâitre* della *Railleuse* della Marina Nazionale.

Lo Yacht Club de France mise in palio il 21 maggio 1946 la Coupe Virginie Hériot assegnandola ai Dragoni. La Coppa, ancora oggi disputata, venne vinta nel 1952 a Le Havre dallo scafo italiano *Tergeste* con Sergio Sorrentino, timoniere, Piero Gorgatto e Annibale Pelaschier. È l'unica edizione del Trofeo vinta da una barca italiana.



Foto 19 – Madame Virginie Hériot in compagnia del Presidente YCI Paolo Pallavicino



“Ailée” goletta a tre alberi di Virginie Hériot costruita da Camper & Nicolson 1927.



Cannes (Francia) monumento sulla Croisette dedicato a Virginie Hériot, Oro olimpico 1928, assidua partecipante alle regate genovesi.

CENTRO
STUDI
TRADIZIONI
NAUTICHE



... il porto
della cultura
del mare

LEGA NAVALE ITALIANA PRESIDENZA NAZIONALE

L'unica biblioteca interamente dedicata al mare aperta al pubblico
(7000 volumi, 15000 numeri di periodici di 150 testate nazionali ed estere).

Il CSTN raccoglie, archivia e custodisce tutto il materiale idoneo a testimoniare la storia e le tradizioni della marineria, della nautica da diporto, degli sport nautici e di tutte le attività che hanno sul mare il loro campo d'azione.

Il CSTN pubblica on line il mensile "NOTIZIARIO CSTN", rivista di cultura e tradizioni marinare, inviato gratuitamente ad una propria mailing list di circa 2000 nominativi in varie parti del mondo (per riceverlo inviare richiesta a redazione@cstn.it)

Il CSTN, grazie all'unicità del materiale raccolto e alle sue capacità di ricerca, è stato riconosciuto dalla Federazione Italiana Vela quale istituzione culturale d'interesse federale.

Sede propria presso la Sezione LNI di NAPOLI - Molosiglio

Telef. 0814206364 - www.cstn.it e-mail info@cstn.it

LA CULTURA È UN CAPITALE UMANO



"Gometra" (Acquarello di Emanuela Tenti - Genova)