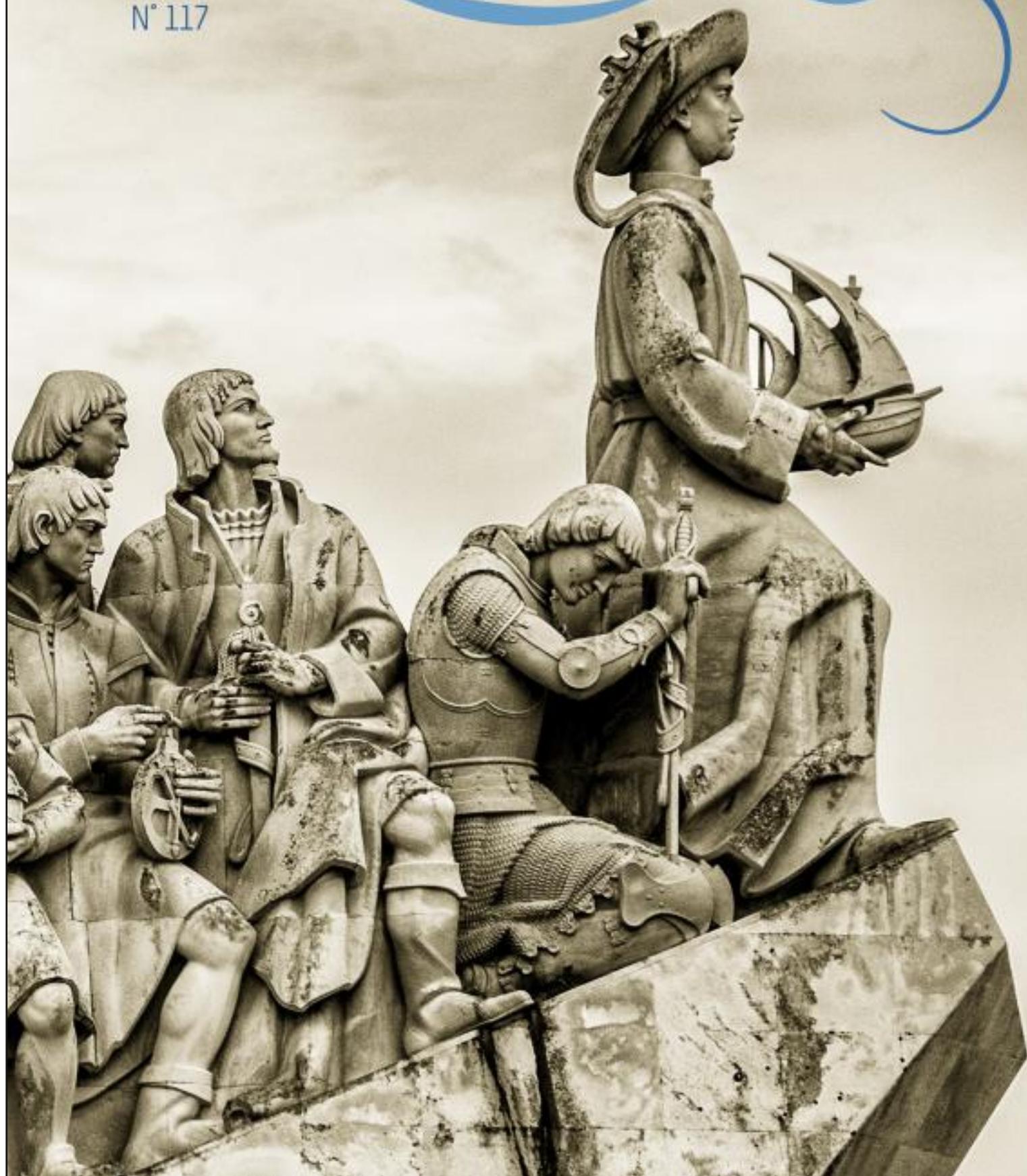




MAGGIO 2022
N° 117

Notiziario CSTN



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 XI - N° 117

NOTIZIARIO ON-LINE

maggio 2022

SOMMARIO

- | | | | |
|--------------------------------------|--------|-----------------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Un contratto con il cielo | pag. 21 |
| • Ricordo di Enzo Maiorca | pag. 2 | • La Regata dei Tre Golfi | pag. 28 |
| • porto di Barletta | pag. 3 | • Carcano e il canottaggio | pag. 36 |
| • La vela in Italia (parte XII)..... | pag. 9 | • I rimorchiatori e la vela | pag. 42 |

EDITORIALE

A causa di un problema al programma con il quale impagiamo il Notiziario abbiamo dovuto ricorrere all'intervento di un tecnico che ha richiesto il suo tempo e così la solita data di pubblicazione è giocoforza saltata. Il lato positivo di questo disagio sono state le telefonate e le email con le quali molti lettori ci hanno comunicato di non aver ricevuto il numero di Maggio! Ne abbiamo dedotto, piacevolmente, tanto per consolarci, che i lettori aspettano il Notiziario. Sul numero di Aprile scorso, fatta salva la buona fede, nella breve carrellata sui collaboratori del CSTN, siamo incorsi in un imperdonabile svista che è doveroso riparare. Abbiamo dimenticato di ricordare Carmine D'Isanto che è il nostro web master sin dalla fondazione del "Centro Studi" (1998) quando è stato attivato il sito www.cstn.it. e ne cura l'aggiornamento con una supervisione molto importante. Ed infine una buona notizia: anche per l'anno 2022 il Ministero dei Beni Culturali ha messo a disposizione delle Biblioteche fondi per l'acquisto libri, noi non abbiamo perso l'occasione: la nostra richiesta è stata accettata. Aspettiamo l'assegnazione.

Foto e grafica di copertina di Bleu Passion: Nella foto: "Monumento alle Scoperte, situato a Belem (Portogallo) sulla riva del fiume Tago, realizzato nel 1960, cinquecento anni dalla morte di Enrico il Navigatore".

Hanno collaborato: **Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Giovanni Iannucci, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Franco Puddu, 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

Ricordo di Enzo Maiorca



"Il famoso sommozzatore italiano, Enzo Maiorca, si stava immergendo nel mare caldo di Siracusa e parlava con sua figlia Rossana che era sulla barca.

Pronto a immergersi, ha sentito qualcosa colpire leggermente la schiena, si è girato e ha visto un delfino, ha capito allora che non voleva giocare ma esprimere qualcosa.

L'animale si è immerso e Enzo lo ha seguito. A circa 12 metri di profondità, intrappolato in una rete abbandonata, c'era un altro delfino.

Maiorca ha chiesto alla figlia di raccogliere i suoi coltelli da sub. In pochi minuti i due sono riusciti a liberare il delfino che allo stremo delle forze è riuscito ad emergere, emettendo un "grido quasi umano" (così descrive Maiorca).

Un delfino può resistere sott'acqua fino a 10 minuti, poi annega.

Il delfino liberato, ancora stordito, è stato controllato da Enzo, Rossana e l'altro delfino. Poi arrivò la sorpresa: era una delfina, che presto diede alla luce un cucciolo.

Il maschio li ha circondati e, fermandosi davanti ad Enzo, gli ha toccato la guancia (come fosse un bacio), un gesto di gratitudine... e si sono allontanati."

Enzo Maiorca ha terminato il suo intervento dicendo: "Finché l'uomo non impara a rispettare e a dialogare con il mondo animale, non potrà mai conoscere il suo vero ruolo su questa Terra"

**Publicato per gentile concessione della Dottoressa Cristina Di Silvio,
(Regional Director for the Capital City of Rome for United States Foreign Trade Institute).**

RITAGLI DI STORIA

Antonio Formicola e la sua ricostruzione storica dei porti del Regno delle Due Sicilie in questa puntata ci portano a Barletta antico scalo marittimo di "Canusium" che già nel secoli XI era diventato un fiorente centro commerciale durante il tempo delle crociate in Terra Santa e le varie dominazioni dei Normanni, Svevi, Angioini, Aragonesi con Federico I che fu perfino incoronato nella cattedrale di Barletta nel 1459.



PORTI E APPRODI DEL REGNO DELLE DUE SICILIE

PORTO DI BARLETTA

ANTONIO FORMICOLA

Lasciata Trani, risalendo la costa adriatica, prima ancora di giungere al Promontorio del Gargano troviamo il porto di Barletta. La crescita di questa città e del suo porto è da attribuire in parte alla vicina città collinare di Canosa proprio per la funzione che ebbe Barletta di sostegno e sbocco al traffico commerciale marittimo dell'economia canosina; difatti nel XIV secolo l'approdo veniva anche chiamato "Caricaturò di Canosa".

L'antico porto di Barletta era costituito da un molo che, partendo dalla terra ferma, era orientato verso nord-est ed era formato da enormi blocchi squadriati, incastrati e legati tra loro con grappe di ferro: *"Si pretende che sia stato lungo canne XLVI, e largo più di II"* (Fig.1). Dove era questo approdo, a causa dell'arretramento delle acque, oggi vi troviamo piazza Marina e sotto la chiesa di San Cataldo sono tutt'ora ancora visibili i resti di questo antico porto. (1)

Con l'arrivo degli angioini in base ad un rescritto, datato 27 ottobre 1300, presero il via i lavori per ingrandire il porto prolungandolo verso Oriente. Partendo da un piccolo molo già interrato, radicato ad un promontorio, si procedette a realizzare un nuovo molo che nella parte centrale presentava due archi (Fig.2) inoltre si dispose il prolungamento di una consistente scogliera posta perpendicolarmente al molo, utile a proteggere i navigli dal vento di Maestrale (vento dominante).

A partire dalla fine del XVI secolo furono eseguiti lavori di restauro allargamento e sistemazione delle banchine. Il 13 febbraio del 1580 iniziò la costruzione - prolungamento del molo; lavori che proseguirono fino alla fine dell'estate del 1594. (2)



Fig. 1 - Veduta di Barletta dell'anno 1586. Ben visibile il molo con la testata ricurva e alla radice è riportata anche l'antica Porta al Mare. Incisione d'epoca, collezione privata.



Fig. 2 - Veduta di Barletta suddivisa in Parrocchie. F.P. de Leon, incisione acquerellata, 1781. Barletta, Biblioteca comunale.

Sotto il regno di Carlo di Borbone, nel 1743, gli ingegneri C. Vetromile e G. Tisi previdero, innanzitutto, un “nettamento” dei fondali del porto, (3) conseguentemente iniziarono i primi lavori di ammodernamento alle strutture dell’approdo di Barletta, chiesti espressamente dal marchese Niccolò Fraggianni ed eseguiti su progetto e direzione degli ingegneri Valentini e Sallustio. Questi lavori riguardarono: la costruzione di una nuova “Porta Marina” (Fig. 3) la realizzazione di un edificio ad uso della capitania di porto, l’edificazione della chiesa con l’ampliamento del Lazzaretto, la realizzazione di banchine interne al porto e la ristrutturazione della Scogliera - Isola per una maggiore protezione dai venti dominanti. A riguardo di quest’ultima struttura la scogliera fu prolungata, allargata e dotata di muraglione, assumendo la forma di un molo curvilineo poi, sul versante interno, ovvero quello rivolto alla città, per buona parte fu dotata di banchinamento. (Fig. 4)

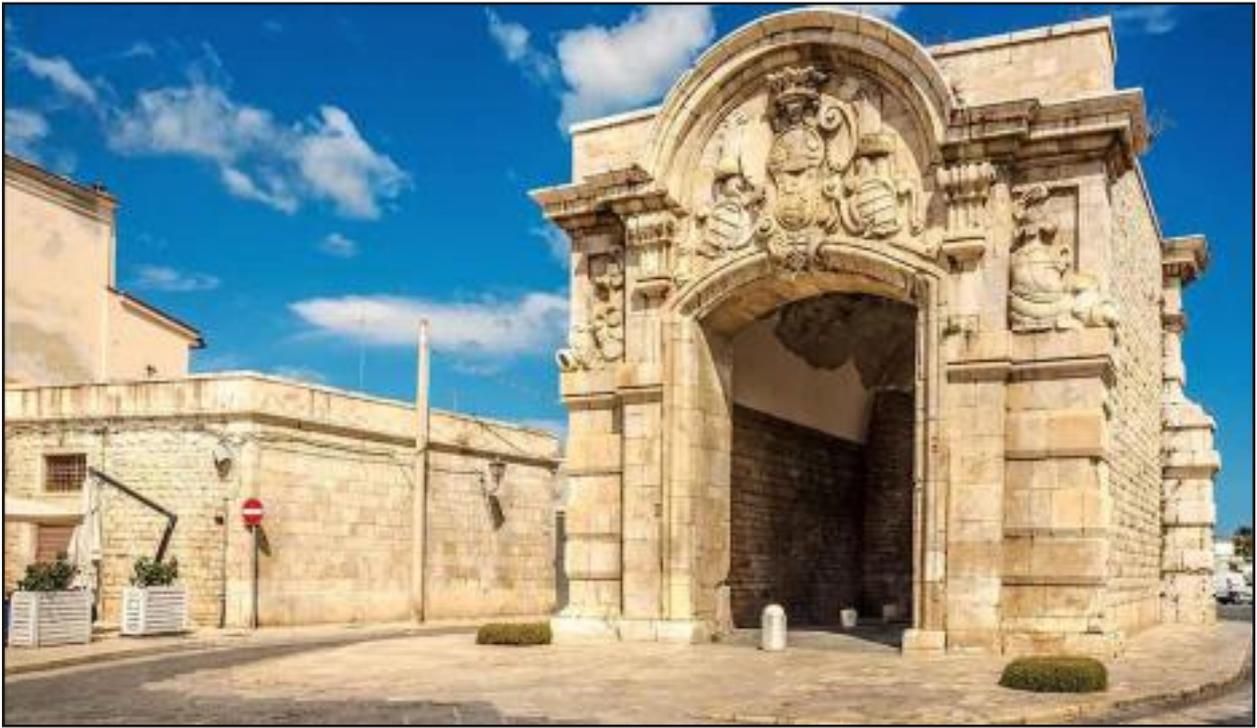


Fig. 3 - Veduta di Barletta suddivisa in Parrocchie. F.P. de Leon, incisione acquerellata, 1781. Barletta, Biblioteca comunale.



Fig. 4 - Veduta del porto di Barletta. Da sinistra, seguendo il molo, si trovava, innanzitutto, l'antico caricatoio detta "Punta del Re", quindi la zona detta "il Mandracchio", ed in ultimo si giungeva "all'isola" dove si trovavano stabiliti il Lazzaretto e la chiesa. J.F. Hackert, olio su tela (1790), Caserta, Palazzo Reale.

Con questi lavori si consentì ad una trentina di grossi bastimenti di poter attraccare più agevolmente, ma la parte più interna del porto presentava ancora un consistente e costante insabbiamento dei fondali; cosa che fu parzialmente attribuita all'ampliamento del molo curvilineo. Pertanto, nel giugno del 1750, l'ingegnere Giovanni Bompiede si recò nuovamente in Adriatico e più specificamente a Barletta per approntare un piano organico e provvedere all'edificazione di un nuovo molo. (4)

I lavori ripresero l'anno successivo, ma ebbero un lento avanzamento a causa delle notevoli difficoltà per il reperimento del materiale lapideo e della mano d'opera, che in parte fu fatta venire da Napoli. Nel 1770 si procedeva ancora alla sistemazione del "molo vecchio" realizzando la fabbrica del secondo ponte del Lazzaretto sotto la supervisione dell'ingegnere Domenico Renna.



Alla fine del XVIII secolo, anche se il fenomeno del cosiddetto interrimento rimaneva un problema costante, i grossi bastimenti mercantili potevano attraccare a Barletta al molo curvilineo e poi delle paranze di circa 30 tonnellate rilevavano le merci per andarle a scaricare sulle banchine interne. Durante il decennio dell'occupazione francese nello scalo furono eseguiti numerosi lavori di manutenzione. Di rilievo, in questo periodo, la costruzione del faro (*Foto 5*) ordinata da Giuseppe Bonaparte nel 1807. La torre con la lanterna, opera dell'architetto barlettano Giuseppe Chiarelli, fu posizionata sull'estremità orientale del molo curvilineo.

Dopo la seconda restaurazione, a partire dal 1819, sotto la direzione dell'ingegnere Tommaso Tenore si effettuarono dei lavori di manutenzione ordinaria al molo vecchio e si ebbe particolare riguardo al dragaggio dei fondali. (5)

Nel 1830 il porto di Barletta veniva così descritto: "Quattro miglia a

Fig. 5 - Il faro del porto di Barletta costruito nel 1807, per volontà di Giuseppe Bonaparte, su progetto dell'ingegnere barlettano Giuseppe Chiarelli.



Fig. 6 - Pianta Topografica della Città di Barletta. Nel disegno ben si distinguono le strutture del porto costituite dal Molo Vecchio e dal "molo isolato curvilineo" posto a protezione del vento di tramontana. Anonimo, incisione acquerellata (1817). Barletta, Biblioteca comunale.

Scirocco-Levante dell'Ofanto è il porto di Barletta.... A due terzi della città di Barletta, andando da Maestro a Scirocco, si prolunga in mare un molo verso tramontana della lunghezza di circa 200 passi, nella cui estremità si trova il Lazzaretto. Di fronte a questo, alla distanza di altri 100 passi similmente a Tramontana, emerge una scogliera artificiale alquanto curva, la quale si estende 150 passi da Ponente-Libeccio a Greco-Levante, ed ha vicino al suo estremo orientale una torre colla lanterna visibile anche a dieci miglia in mare. Lo spazio tra la scogliera e il molo è il porto di Barletta, e basta per circa trenta navigli che non portino più di 200 tonnellate. Essi possono ormeggiarvisi in quarto, disponendosi in andana colla prora rivolta a Levante, e legando i cavi alla scogliera medesima; e vi saranno a ridosso dei venti di Tramontana e di Greco e del mare che ne consegue; ma dovranno però di aver cura di appiccare dé gavitelli gomone per garantirle dalle rocce che sono sparse nel fondo. Nella prima andana verso Levante, dove lo scandaglio discende circa otto piedi, si mettono i legni maggiori, e nelle altre dove truovasi meno fondo, i legni minori. L'accesso più comodo è dalla parte orientale tanto per la larghezza quanto per la profondità. Prima però di giungervi fa bisogno dar fondo a Scirocco-Levante del molo, e procedere innanzi col mezzo del tonneggio". (6)

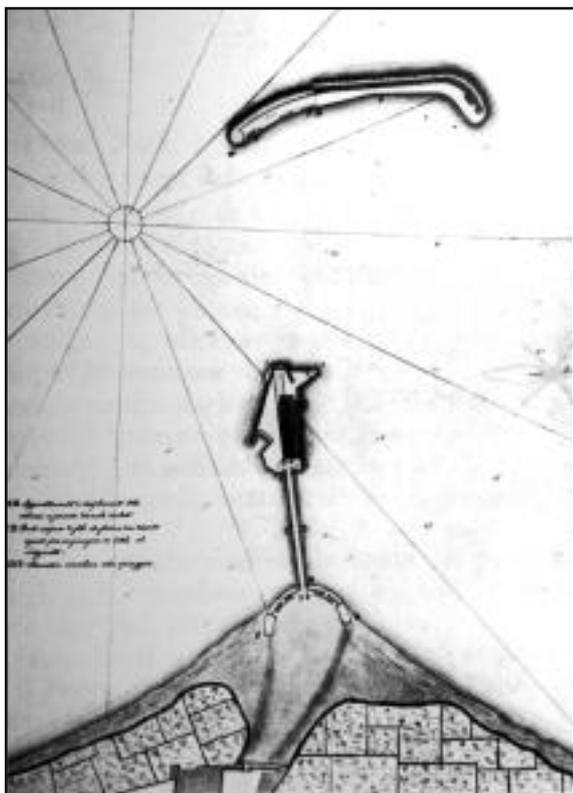


Fig 7 - Il secondo progetto presentato dall'ingegnere Ercole Lauria, nel 1850, per la realizzazione del nuovo porto di Barletta. A.S.BA., Intendenza Porti e Fari, busta, 29.

Nel settembre del 1831, il Consiglio Comunale di Barletta, approvò la spesa di Ducati 1.200 per riparare la scogliera dello scaricatoio, sito sul molo vecchio, denominato Punta del Re e per provvedere al ripristino del terrapieno della strada che andava sul molo, nel punto detto Il Mandracchio.

Nel successivo decennio si verificò un notevole incremento dei traffici con particolare riguardo alla immissione di grano, avena, orzo, fave, ceci e granone per il Regno. Non va dimenticato che da Barletta salpavano anche bastimenti carichi di sale proveniente dalle vicine "Reali Saline" ubicate, a circa quattro miglia, a Nord della città.

A questo punto va rilevato che nel 1833 il Re approvò un progetto, dell'ingegnere Giuliano de Fazio, che prevedeva il prolungamento del molo isolato dotandolo di tre piloni e tre archi, ma in definitiva l'opera non fu mai realizzata.

Nel 1845 gli ingegneri Ercole Lauria ed Alessandro Giordano proposero a Ferdinando II un nuovo originale progetto, basato sulla ricostruzione della cosiddetta "Isola", ovvero della parte terminale del molo vecchio, sistemandovi un nuovo Lazzaretto e un edificio destinato ad officina doganale. Secondo il progetto l'isola doveva avere una pianta circolare del diametro di 200 palmi, per facilitare il flusso della corrente. Per il molo isolato, fu previsto un ampliamento di 400 palmi per aumentarne la capacità ricettiva, dotandolo di magazzini lungo il perimetro e di due fari alle estremità. In ultimo l'istmo del molo vecchio doveva

essere sostituito da un ponte di collegamento con un nuovo sbarcatoio a pianta ovale. L'eccessivo costo dell'opera indusse tuttavia il Re ad ordinare una drastica riduzione dei lavori ed i due ingegneri, sulle indicazioni date dal Sovrano, approntarono un nuovo progetto.

Nel 1850 nonostante ci fosse l'approvazione del Re per il nuovo progetto anche questa nuova soluzione non fu mai attuata procedendosi ancora con lavori di manutenzione. Dopo numerosi rinvii e la presentazione di ulteriori progetti (Sergio Pansini nel 1852 - Luigi Giordano nel 1860) bisognerà attendere il 1879 per l'inizio dei lavori del nuovo bacino, ad oriente del molo vecchio, attuando il progetto presentato, al Consiglio Comunale il 17 maggio 1870, dall'ingegnere del Genio Civile Tommaso Mati con un costo preventivo di Lire 2.850.000. (7)



Fig. 8 - Veduta del molo di Barletta con la vecchia lanterna (1900 ca). Collezione A. Formicola.

NOTE

- 1 - Cfr.: *Giornale Letterario di Napoli*, vol. LII, 1/6/1796, Napoli 1796, pag. 7.
- 2 - Cfr.: G. Doronzo, *I Borghi antichi di Barletta*, vol. II, Regione Puglia, Barletta 1995, pag.87.
- 3 - A.S.NA., *Processi della Real Camera della Sommaria*, fasc. 163, n. 5.
- 4 - Cfr.: A. Formicola, C. Romano, *Storia della Marina da Guerra dei Borbone di Napoli*, vol. I, tomo I, Ufficio Storico M.M., Roma 2005, pagg.166 e 168.
- 5 - A.S.NA., *Ponti e Strade*, I serie, fasc. 357.
- 6 - Cfr.: G. Marieni, *Portolano del Mare Adriatico, dell'Istituto Geografico Militare dell'I.R. Stato Maggiore Generale*, Milano, Imperiale Regia Stamperia, 1830, pag. 555.
- 7 - Cfr.: G. Doronzo, *I Borghi antichi di Barletta*, vol. II, Regione Puglia, Barletta 1995, pag. 93.

LA VELA IN ITALIA



A partire dagli anni '20, dopo la Prima guerra mondiale, si avverte sempre più crescente la necessità di procedere all'unificazione delle numerose classi di barche esistenti su tutto il territorio nazionale che costituiscono un impedimento alla diffusione dello sport velico. L'elencazione dettagliata e particolareggiata di tutte le imbarcazioni esistenti pubblicata in questa puntata dagli autori è davvero un'opera storica encomiabile.



GLI ANNI DELLA PRIMA VELA

FRANCO BELLONI E GIANNI MAGNANO

(dodicesima puntata)

Le prime derive del dopoguerra

Per dare impulso all'attività velica in Liguria, sui laghi, a Venezia, a Trieste e a Napoli, furono proposte nuove classi che però ebbero, nonostante il numero delle costruzioni di alcune di esse, una diffusione prevalentemente locale.

I canotti dei "popolari"

A Genova, tra le classi di prima della guerra solo la Serie Ligure Lega Navale 4,25 continuò a essere attiva. I gozzi e le lance a vela vennero, a poco a poco, sostituiti dalle nuove classi.

All'inizio degli anni Venti, il Club Nautico Popolare Foce propose canotti con lama di deriva di 4,00, 4,50 e 5,50 metri cui si aggiunse nel 1933 una deriva di 3,25 metri, che incontrò il favore dei velisti locali.

Foto 1 - 1920 Statuto del Circolo Nautico Ugo Costaguta



A Voltri, sempre nel 1921, il Circolo Nautico Ugo Costaguta, anche nell'adempimento di un articolo del proprio Statuto sociale nel quale si legge tra gli scopi del sodalizio c'è quello di creare una Serie Popolare di piccoli canotti da spiaggia, pratici, retta da uno speciale regolamento, vennero istituite tre classi di derive rispettivamente lunghe 4,00, 4,50 e 5,50 metri.



Foto 2 - 30 Maggio 1920: Regata di derive 3,25 e 4 metri organizzate in Liguria dal Circolo Nautico Ugo Costaguta



Foto 2 bis - Preparativi per una regata sulla spiaggia di Voltri negli anni Venti

Le stesse lunghezze di quelle già proposte dal Club Nautico Popolare Foce ma, ovviamente, con un diverso regolamento.

Ben sei classi erano attive nel litorale ligure da Savona a Chiavari, escludendo quella della Lega Navale Italiana, che si differenziava non solo per lo scopo per cui era stata creata ma anche per le caratteristiche tecniche.

Perché, tutte queste classi? Uno dei motivi poteva essere quello di un campanilismo spinto e l'altro di acquisire alla vela nuovi proseliti offrendo, anche secondo la loro residenza, più possibilità di scelta. Inoltre, mancando, almeno fino al 1921, un Ente coordinatore dell'attività ogni circolo era libero di proporre le classi, o serie, che riteneva più opportuno.

Praticamente in ogni sodalizio c'era qualche bravo carpentiere in legno, che lavorava nei vari piccoli cantieri situati lungo le coste della penisola, e nel tempo libero, animato dalla passione per la vela si dedicava alla costruzione.

Piccoli ed angusti magazzini lungo le nostre spiagge si trasformarono in veri e propri piccoli cantieri gestiti da piccoli gruppi di amici che per diletto nelle ore libere dal lavoro costruivano disinteressatamente i canotti a vela per regatare durante i mesi estivi.

In quei luoghi si poteva respirare, insieme all'odore del legno, il sapore della passione.

Scopi raggiunti? Forse, ma il proliferare di nuove classi portava anche a una dispersione, essendo anche relativa la differenza tra loro. Tutte comunque avevano in comune una grande superficie velica rispetto alla loro lunghezza (i 5,50 metri del Club Nautico Popolare Foce avevano 40,00 metri quadrati di vela), derivata dal principio che aveva regolamentato nel 1903 le barche partecipanti alle regate d'incoraggiamento, dove la superficie velica era libera.

Era necessario arrivare a una unificazione, ridurre il numero delle classi e con esso la dispersione.

Il campanilismo poteva continuare a esistere. Infatti, per una barca di Quarto dei Mille, per esempio, era più importante battere un'altra barca della sua spiaggia, in questo caso quella di Priaruggia dove oggi c'è la sede dell'Unione Sportiva Quarto, anziché, una di Pegli o della Foce.

Con queste barche e dalle classi che ne deriveranno si formeranno timonieri ed equipaggi di indiscussa capacità che con il diffondersi della vela e la partecipazione con le barche delle classi internazionali alle regate all'estero, ebbero la possibilità di uscire da questi vivai, un po' come le farfalle dai bozzoli, per imporsi ed essere apprezzati per la loro bravura.



Foto 3 - Yacht della classe 5.50 in regata nel Tigullio si notano "Ninfa" (18) di Mordini, "Vespa" (33) di Cesare Sangermani

Tre Classi della FLYP

L'unificazione e la dovuta regolamentazione arrivò dalla Federazione Ligure Yachting Popolare, fondata come abbiamo visto nel 1921. Le classi della FLYP avevano la stessa lunghezza di quelle precedenti, dalle quali derivavano, ma con un unico regolamento che disciplinava la costruzione, tenendo conto anche delle barche esistenti.

Le Classi della Federazione Ligure Yachting Popolare, derivate da quelle del Club Nautico Popolare Foce e dal Circolo Nautico Ugo Costaguta, erano:

Serie FLYP 5,50 metri; Serie FLYP 4,50 metri; Serie FLYP 4,00 metri.

La costruzione di queste barche e di quelle delle serie successive, comprese quelle nate nel Secondo dopoguerra, era fatta da abili artigiani, ma nella maggior parte erano i proprietari-timonieri a costruirle, quasi sempre senza disegni, ma con l'esperienza acquisita in regata.

Non senza polemiche, il Regolamento di queste Classi venne modificato nel 1929; per tutte le tre Classi si adottò un'unica formula per la lunghezza di catena e il risultato non doveva essere inferiore a:

$$C = \frac{3,14}{2} \left(\frac{L}{2} + P + 0,05 \right)$$

dove:

C = lunghezza della catena;

L = larghezza del canotto;

P = altezza del puntale aumentata dal numero fiso 0,05.

Le polemiche tra gli associati, soprattutto, per le stazze, portarono nel 1931 alle dimissioni del presidente Antonio Gorziglia.

La Reale Federazione Italiana della Vela per fare cessare i dissidi che travagliavano l'organizzazione nominò il marchese Emilio Nicolò Reggio commissario straordinario dell'Unione Ligure Piccolo Yachting conferendogli ampi poteri per dare all'Unione un assetto rispondente alle esigenze del momento.

Il Commissario gode di particolare simpatia nelle due Riviere, dove è conosciutissimo, perché, assiduo frequentatore delle regate popolari coi suoi canotti. Vecchio yachtsman, abilissimo skipper, tecnico apprezzatissimo, gode la massima fiducia nel mondo del piccolo yachting, il quale sa di essere in buone mani per il raggiungimento delle proprie aspirazioni, e si sente difeso nei suoi diritti di vita.¹

Non certamente facile il lavoro del commissario aveva, secondo un paragrafo dell'articolo 1° dello Statuto, diffondere la conoscenza e la pratica dello sport della vela sulle spiagge liguri, avendo particolarmente riguardo allo yachting popolare, ossia alle manifestazioni popolari dello sport della vela. Inoltre, appianare le non poche polemiche.



Foto 4 - Derive della classe 4.50 in regata sulla vela in simbolo X distintivo della classe (sinistra)

Foto 5 - " Candida" 4.25 della classe L.N.I. del Signor Barletto del Circolo Nautico Costaguta (destra)



Doveva avere operato bene perché nel 1932 la Federazione lo nominò presidente dell'ULPY. A conclusione della stagione di quell'anno si poteva leggere: "Dobbiamo per prima cosa dichiarare che è andata bene: si cominciano a raccogliere i frutti di due anni di buona direzione ed organizzazione, non solo, ma i Dirigenti nei vari Clubs ed i Concorrenti stessi fanno del loro meglio per agevolare l'opera della Presidenza dell'ULPY".²

Le regate di queste Classi iniziavano nel mese di maggio e continuavano, nei giorni festivi, fino a settembre. Alla domenica era facile vedere un lungo rimorchio che portava le barche sul campo di gara. Alla fine della stagione venivano assegnati i titoli di Campione ligure delle tre classi e della classe 4,25 della Lega Navale Italiana. L'attività di queste classi cesserà nel 1934 con le Classi Nazionali "B" di 5,25, "C" di 4,50 e "D" di 4,00 metri.

Yole Adriatica di 6 metri

L'attività velica cominciò a fiorire anche in Alto Adriatico. Ricordiamo in particolare la Yole di 6 metri dell'Adriatico, una classe, che ebbe origine dai Monotipi di Capodistria. Questa deriva riveste una certa importanza nel panorama velico italiano in quanto, con i 6 metri del Golfo della Spezia, nel 1925 diede origine alla Classe 6 metri Nazionale.

Si può dire che questo fu il primo caso di unione tra due classi locali nate in luoghi così distanti, che contribuirono alla costituzione della prima deriva nazionale diffusa in più regioni d'Italia.

La storia iniziò nel Vallone di Capodistria, quando un gruppo di appassionati fece costruire dal Cantiere Navale di Capodistria 13 derive monotipo progettate da Arnaldo de Maiti.

Le barche erano lunghe 6,00 metri con una superficie velica di 25,00 metri quadrati e rappresentavano l'evoluzione di una precedente deriva di 5,00 metri con una superficie velica di 17,00 metri quadrati, costruita a Capodistria subito dopo l'Armistizio.

Le nuove barche si dimostrano molto agili e veloci e nello stesso tempo relativamente comode per l'equipaggio composto da 3 uomini.

Il 7 agosto 1921 la Sezione di Capodistria della Lega Navale Italiana con la collaborazione del Circolo Canottieri Libertas, inserì nel programma di una riunione velica anche una regata per questa classe, presumibilmente la prima della storia.

*...si disputarono la vittoria dodici yole monotipo da sei metri, e precisamente la **Falena** (proprietario e comandante Bruno Pangrazi), l'**Iris** (proprietario e comandante l'ing. G. de Madonizzafi), **Toy** (proprietario e comandante l'avv. G. L. Gallo), **Garda** del consigliere dott. Nulli, guidata da Gino Paulin, **Alga** di Andrea Apollonio e dallo stesso condotta, **Pia** di Terenzio Della Santa con a bordo Antonio Busan, **Pellegrina** di Carlo Depangher, condotta da Giovanni de Madonizza, **Novello** del dott. Guido Mann, **Ardito** di Sebastiano Barbich, **Airone** di Massimo Poduje, condotta dall'ing. Ettore Fonda, **Lido** del consigliere dott. Silvio Tujach e **Grillo** di Carlo De Manzini.³*

I primi tre arrivati in quella regata furono: **Toy**, **Garda** e **Ardito**.

A poco a poco, i proprietari apportarono alcune modifiche alle barche per cui si perse il requisito della monotipia.

Per far fronte a queste palesi "irregolarità", il Reale Circolo Canottieri Libertas di Capodistria e il Reale Yacht Club Adriatico di Trieste compilarono nel 1924 un Regolamento per la costruzione della Yole Adriatica 6 metri, trasformando queste barche, in origine monotipi, in derive a restrizione.

Il Regolamento, proposto dalla Commissione Tecnica dalla Direzione del Reale Yacht Club Adriatico e del Reale Circolo Canottieri di Capodistria, entrò in vigore il 1° gennaio 1925.

Riportiamo il testo del nuovo Regolamento per la costruzione delle Yole di 6 metri:

1. Lunghezza massima dello scafo m 6.
2. Lunghezza massima fuori fasciame (escluso il cordoncino) m 1,80.
3. Superficie velica (randa più triangolo prodiero) m² 25.
4. È ammesso qualsiasi tipo di attrezzatura, purché la superficie totale non sia superiore a m² 25.

5. È ammesso lo spinnaker, con bastone della lunghezza eguale alla distanza dell'albero all'attacco dello straglio di prua.

6. Peso massimo della deriva mobile kg 90.

7. Superficie massima immersa della deriva m² 1.

8. Bordo libero minimo m 0,35.

9. Immersione massima dello scafo (esclusa la chiglia fissa) m 0,40.

10. È proibita qualsiasi sporgenza della chiglia oltre il fasciame ad eccezione della pinna in corrispondenza del timone della superficie massima di m² 0,40.

11. Non è ammesso il bompresso.

12. Il timone deve essere esterno (dietro la poppa) e facilmente levabile. Ne è libera la forma e la struttura.

13. La barca deve essere coperta in legno per non più di metà e non meno di un quarto della superficie della coperta. Il corridoio dovrà avere una larghezza di non meno di 15 cm e non più di 35 cm.

14. La deriva mobile deve essere facilmente levabile senza bisogno di tirare a terra la barca. Deve pure essere completamente rientrabile con facilità in navigazione.

15. Non è ammesso alcun peso aggiunto sulla deriva mobile, ma questa deve essere di materiale e spessore omogeneo.

16. Gli alberi ed i pennoni potranno essere anche costituiti di più pezzi ed essere cavi.

17. Non sarà ammesso l'uso di buttafuori allo scopo di maggiormente allontanare dal piano di simmetria il peso dei componenti l'equipaggio.

18. La barca in pieno assetto di regata, in virtù della leggerezza dei materiali impiegati oppure di cassoni d'aria o sugheri aggiunti, dovrà risultare insommergibile.

19. L'ossatura dovrà essere formata di ordinate curve al ginocchio (sono esclusi gli scafi a spigolo).

20. Le barche dovranno avere le caratteristiche di estetici scafi da diporto, qualità nautiche adatte alle condizioni del nostro mare e particolari di attrezzature corrispondenti.

21. È obbligo di adoperare per la costruzione degli scafi materiali adatti per le parti strutturali più importanti interessanti la resistenza longitudinale (chiglia, dritti, trincarino, cinta, dormienti e serrette e rinforzi trasversali convenienti (madieri, continui estesi fino al ginocchio, costole e bagli robusti in corrispondenza dell'albero, braccioli verticali). È obbligo pure di curare la costruzione del cassone per la deriva mobile.

22. Barche eccessivamente leggere, costruite al solo scopo di regata e che perciò non presentino una solidità tale da garantire una certa durata, potranno essere escluse dalle gare dagli incaricati del collaudo.

23. Le barche dovranno essere munite di un certificato di stazza che comprovi siano queste corrispondenti al presente regolamento. Sarà in facoltà della giuria banditrice di eseguire a mezzo di propri incaricati prima e dopo la gara ulteriori verifiche.

Regole speciali di regata per le yole di 6 metri.

1. Le barche dovranno essere munite di certificato di stazza in vigore.

2. Non è permesso di imbarcare alcuna zavorra fissa o mobile, oltre l'ordinario arredamento della barca.

3. È obbligo di portare a bordo durante la gara un'ancora di peso non inferiore a 10 kg e non superiore a 30 kg e relativo cavo di canape della lunghezza di 20 a 30 metri.

4. Ogni barca deve essere corredata di 2 remi e relativi schermi (i remi dovranno avere almeno).⁴

Nelle regate organizzate nel 1925 dal Reale Yacht Club Adriaco, i 6 metri Monotipo di Capodistria e le Yole dell'Adriatico furono divisi in due distinte categorie: stazza del 1920 e stazza del 1924.

Una suddivisione necessaria perché le modifiche ed i continui perfezionamenti apportati alle più recenti costruzioni di questa Classe, tolsero agli scafi più datati qualsiasi possibilità di successo.

A Trieste, soprattutto i soci della Società Filonautica Triestina, adottarono negli anni Venti anche i Catboat. Barca di origine americana, nata nell'Ottocento per la pesca ma utilizzata anche per il diporto, era caratterizzata da una vela unica e dalla grande larghezza in rapporto alla lunghezza.

I Cat (Gatto) di Trieste erano di diverse lunghezze tra i 4,50 e i 5,50 metri e per la maggior parte disegnati da

Oscar Cavagna, il progettista della ex sede galleggiante del Reale Yacht Club Adriaco diventata successivamente sede della "Filonautica".



Foto 6 - Cat boat imbarcazione diffusa nel golfo di Trieste dagli anni Venti

Due Catboat progettati da Oscar Cavagna nel 1930 erano lunghi 4,00 metri, larghi 1,90 metri, con un puntale di 0,80 metri e una vela di 18,00 metri quadrati.

Navigavano nel Golfo di Trieste anche Catboat da crociera, uno di questi era il **Saratoga** che poteva portare anche dieci persone.

Stazza del Golfo della Spezia

In questa città dell'estremo levante ligure, l'attività velica era "autonoma" rispetto a quella effettuata a Genova e nelle località vicine.

La Società Vela La Spezia, fondata nel 1919, grazie all'iniziativa del dottor Pietro Tornabuoni, da un gruppo di appassionati, promosse una regolamentazione delle barche a vela presenti nel Golfo.

Nell'estate dello scorso anno [1922] la Società "Vela" fece disputare le sue prime regate regolamentari, e le corse ebbero luogo con una formula di stazza appositamente studiata dalla Commissione tecnica del Club, e fu denominata Stazza del Golfo. In base a questa formula tutte le imbarcazioni del Golfo erano state misurate e classificate in quattro categorie [5, 6, 7 e 8 metri], e durante la stagione si ebbero 5 giornate di gare, svoltesi tutte con ottimo risultato, grazie anche al valido appoggio delle maggiori autorità del locale Comando di Dipartimento, ed in prima linea SE l'Ammiraglio Biscaretti di Ruffia, presidente onorario del sodalizio.⁵

L'arrivo delle nuove classi nazionali, soprattutto i 5,25 e i 6 metri, ridussero le barche della Stazza del Golfo ai soli 7 e 8 metri. Nell'estate del 1935 per iniziativa dei dirigenti della Società Vela La Spezia e dell'Unione Sportiva Viareggina, si riunì un gruppo di proprietari di barche della Serie del Golfo della Spezia di 7 e 8 metri del Golfo e promuovono una nuova Classe: le Derive della Serie del Tirreno di 7 metri, applicando con modifiche la formula dei 7 metri.



Foto 7 - classe 6 metri Nazionale negli anni Trenta in regata a Rapallo si riconoscono: "Lucidalba II" (108), "Falco" (94), "Avvoltoio" (110)

Il contrassegno della Classe sono due gabbiani ad ali spiegati. Al primo campionato, disputato nel 1935 su nove prove in località diverse ed una di crociera con la partecipazione di 12 imbarcazioni, si affermò **Java II** di Rodolfo Lange.

I 4,50 del CN Sampierdarenese

Nelle classi della FLYP e dell'ULPY doveva essere fondamentale la velocità, anche se poteva compromettere la sicurezza: barche per equipaggi preparati e non certamente alla portata, per le capacità richieste, di tutti.

C'era il posto per una nuova classe che si differenziasse e così l'8 novembre 1922 il Consiglio del Club Nautico Sampierdarenese approvava il Regolamento della Classe 4,50 metri Serie CNS con scadenza il 31 dicembre 1925.

Regolamento successivamente modificato il 7 ottobre 1925 con decorrenza dal 1° gennaio 1926 rimase invariato fino al 31 dicembre 1930. Nel Regolamento della Classe si legge:

Il Club Nautico Sampierdarenese è venuto nella determinazione di studiare una nuova stazza di Yachts che, pur distaccandosi nettamente dalle attuali serie popolari, possa essere alla portata di tutti coloro che sentono una passione speciale "Ammaestrato" dall'esperienza acquisita in questi ultimi anni, e riconosciuti in contrattempi a cui possono dare luogo le serie popolari, il CNS si è posto come base essenziale per lo studio del regolamento della nuova stazza, la condizione che questo nuovo tipo di barca a vela deve essere assolutamente marina, e, lasciando in disparte i concetti di velocità eccessiva, si è prefisso di ottenere una imbarcazione che dia a priori buon affidamento di navigabilità e di sicurezza anche con tempi relativamente duri.

Tuttavia, mentre ha cercato di stabilire tassativamente quelle regole a cui ogni imbarcazione deve uniformarsi affinché i concetti costruttivi della stazza non abbiano a modificarsi, ha creduto bene di lasciare in facoltà ed alla capacità dei costruttori una certa larghezza su quei coefficienti che possono effettivamente dare all'Yacht i maggiori pregi di navigabilità.

Prescrizioni

1. *Lunghezza. La lunghezza massima non dovrà eccedere i m. 4,50, ne dovrà essere inferiore a m. 4,40.*
2. *Larghezza. La larghezza non dovrà essere inferiore a m. 1,50 misurata alla parte esterna del fasciame escluso il bordo.*
3. *Puntale. L'altezza minima interna dovrà essere di m. 0,40 misurata dalla faccia interna del torello colla linea congiungente i punti di contatto della coperta colle cinte, nel punto più profondo dell'Yacht.*
4. *Pozzo. Il prodotto della lunghezza per la larghezza (massima) dovrà essere di mq. 2,80 (tolleranza 5% in più o in meno.)*
5. *Insommergibilità. L'insommergibilità dovrà essere assicurata mediante casse d'aria, metalliche, ermeticamente chiuse, ispezionabili, del volume minimo complessivo di mc. 0,075. Dette casse d'aria dovranno essere assicurate allo scafo.*
6. *Chiglia. La chiglia dovrà essere della lunghezza della barca e per un tratto di due terzi dovrà avere la larghezza di cm. 6 e sporgere dal fasciame cm 3.*
7. *Chiglia di deriva. La chiglia mobile di deriva è libera nel peso, deve però essere issata completamente entro lo scafo ed in tale posizione non deve oltrepassare la superficie d'apertura del pozzo esclusa la mastra, comunque non potrà avere una larghezza massima superiore a m. 0,50.*
8. *Velatura. La velatura confezionata in Italia con materiale nazionale, deve avere la superficie massima di mq. 18 misurata secondo il sistema del R.Y.C.I. attualmente in vigore. Essa consiste in una randa ed un fiocco e potrà avere qualsiasi forma. Non potrà avere più di tre stecche. Per il fiocco è ammesso il rullino.*
9. *Asta e bome. Tanto l'asta quanto il bome non dovranno eccedere (a vela invergata) più di cm. 10 dall'ultima redancia.*
10. *Zavorra. È proibita ogni sorta di zavorra fissa o mobile.⁶*

Nasceva una deriva a restrizione lunga 4,50 metri, con una caratteristica "X" sulla vela che, nonostante la concorrenza delle altre classi, resterà ancora attiva sino all'inizio degli anni Trenta.

Questa barca si rivelò un giusto compromesso, dimensionale e tecnico, tanto è vero che questa classe originerà,

nel 1934, la classe nazionale di 4,50 metri della Federazione Italiana della Vela e nel 1949 la Deriva “S”, una delle classi nazionali dell'Unione Società Veliche Italiane (USVI), l'attuale Federazione Italiana Vela.



Foto 8 — Anni Trenta: “Tritone” di Lagorio un 4.50 a restrizione ULPY in allenamento a Voltri

Sui laghi la Classe 1923

Sui laghi Maggiore e di Como l'attività velica nel dopoguerra era "stagnante".

Occorreva fare qualcosa di innovativo.

Nel marzo del 1923 i rappresentanti del Regio Verbano Yacht Club, del Regio Regate Club Lariano e del Regio Elice Club Italiano, studiarono una nuova classe con l'intento di "risvegliare" l'interesse per la vela e, soprattutto, per diffonderla.

Con questa classe i dirigenti dei tre circoli "... hanno voluto evitare gli inconvenienti delle vecchie classi di 'monotipi', che, finita la costruzione del gruppo sottoscritto, restavano praticamente chiuse ad altri aderenti, erano difficilmente sorvegliabili nella indispensabile loro identità, ed escludevano iniziative di miglioramenti suggeriti dai confronti nelle prove".⁷ Nacque così una nuova barca a restrizione: la Classe 1923.

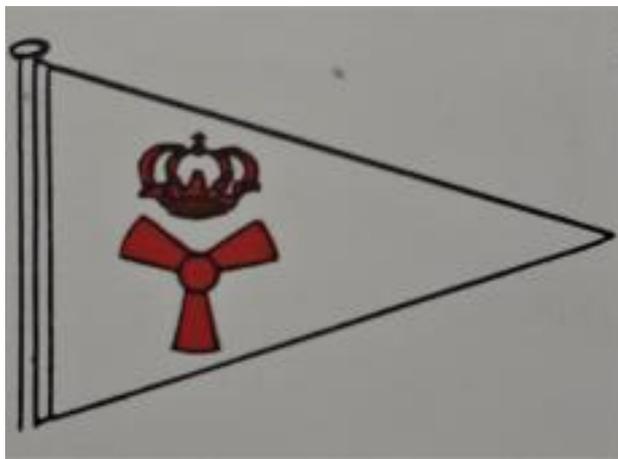


Foto 9 - Guidone del Regio Elice Club Italiano

Il Regolamento era semplice: lunghezza massima della barca, timone escluso, 3,60 metri e superficie velica di non oltre 9,00 metri quadrati. Entro questi limiti c'era la possibilità di sbizzarrirsi con soluzioni tecniche e forme a piacere. Inoltre, era possibile fare rientrare in questa classe imbarcazioni da diporto già esistenti.

La classe derivava da una serie di otto barche progettate nel 1920 da Alessandro Volpi-Bassani lunghe 3,70 metri e con 7.00 metri quadrati di vela.

Per favorire la diffusione della classe una Commissione formata dal marchese Franco Dal Pozzo (Regio Verbano Yacht Club), dall'ingegnere Carlo Buzzoni (Regio Regate Club Lariano) e da Alessandro Volpi-Bassani (Regio Elice Club Italiano) propose i disegni di un tipo di barca che aveva le qualità del Dinghy 12 piedi inglese e le caratteristiche specifiche di una barca per i nostri laghi. I disegni vennero depositati presso il cantiere dei fratelli Taroni di Carate Lario che s'impegnava a costruire queste barche per 3300 lire.

Da parte dei circoli promotori erano garantite per quattro anni almeno sei regate all'anno, una coppa sociale ed una coppa dei laghi.

La nuova classe ebbe subito successo sul lago di Como mentre sul Verbano le costruzioni non furono molte.

Comunque, la prima serie di venti unità venivano rapidamente sottoscritta e la prima regata organizzata a Carate Lario il 20 settembre 1923. Nel 1924 la flotta era salita a circa sessanta unità.

Le caratteristiche della barca proposta dalla Commissione erano: lunghezza tra le perpendicolari 3,59 metri, larghezza 1,32 metri, immersione 0,17 metri, immersione con deriva 0,84 metri, immersione con timone 0,40 metri, opera morta a prora 0,50 metri, opera morta al centro 0,32 metri, opera morta a poppa 0,36 metri, superficie velica 8,85 metri quadrati, spostamento con 150 chilogrammi di carico 0,260 tonnellate.⁸

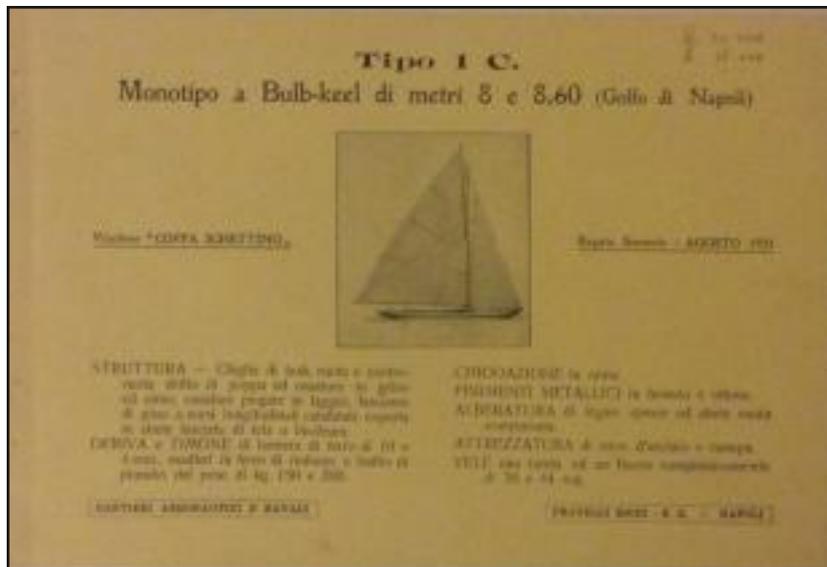


Foto 9 bis - la deriva da metri 3.60 studiata per risvegliare l'interesse valico sui Laghi

Due nuove iniziative

Anche a Venezia non si era da meno nell'istituzione di nuove classi. "A rinnovare la flottiglia sociale ed a maggiormente invogliare i giovani all'arte del navigare, la Compagnia della Vela di Venezia, in una delle ultime riunioni del suo Consiglio direttivo, deliberò di istituire una nuova categoria di canotti a deriva di costo modesto e di facile impiego".⁹

La Commissione tecnica appositamente costituita propose una classe che verrà intitolata al Patrono di Venezia



e chiamata San Marco 1924, con queste caratteristiche: lunghezza massima 4,50 metri, larghezza massima 1,50 metri, immersione 0,165 metri, immersione con timone 0,45 metri, immersione con deriva 0,90 metri, spostamento con 2 persone 300 chilogrammi, superficie velica totale 12,60 metri quadrati. Costavano circa 3300 lire ed erano costruite in larice o pino a doppio fasciame, con coperta e specchio di poppa in cedro e vele in simil seta.

La Compagnia della Vela scelse per la costruzione della prime sei barche sociali il Cantiere Grapputo, uno dei più

antichi costruttori veneziani.

Le prime unità della Classe San Marco 1924 vennero varate l'11 maggio e ogni domenica, insieme alle altre classi e ai caratteristici Topi della laguna, disputavano animate regate "in famiglia".

A Napoli, Giuseppe Algranati del Reale Circolo della Vela progettò un monotipo, il RCV 1922, che venne costruito dal cantiere Ricci di Lucrino ([Vedi Depliant nell'immagine sopra](#)).

Purtroppo per pochi anni perché nel 1923 il cantiere fu messo in liquidazione e due barche furono acquistate dal Circolo promotore, che portava così la sua flotta sociale a cinque unità.

Per i monotipi del RCV 1922, chiamati anche Monotipi Ricci, fu messa in palio nel 1923 la Coppa delle Quattro Stagioni donata dal dottor Eduardo Salzano. La Coppa era disputata su quattro prove, una per stagione, e potevano partecipare solo i circoli nautici napoletani ciascuno con un solo monotipo. Fu vinta dal monotipo del Reale Circolo Canottieri Napoli con Piero Castellino e Maurizio Salzano dopo una regata di spareggio, la quinta della serie, con l'equipaggio formato dal principe Riccardo de Sangro Fondi, un personaggio carismatico della vela italiana, e il marchese Marcantonio Bonelli.

NOTE

- 1 Odetti, "Cose dell'ULPY", *L'Italia Marinara*, 11-20 aprile 1931, p. 12.
- 2 Bruno Veronese, "Piccola vela ligure", *Motonautica - La Vela e il Motore*, febbraio 1933, p. 45.
- 3 "Cronaca delle Sezioni. Capodistria", *Italia Marinara*, ottobre 1921, p. 271.
- 4 "La Yole di 6 metri", *Bollettino dell'Adriaco*, ottobre 1924, pp. 110-111.
- 5 Francesco Aponte, "Yachting", *Italia Marinara*, aprile 1923, p. 82.
- 6 Club Nautico Sampierdarenese, *Regolamento Yacht della Classe m 4,50 con coperta Serie CNS*.
- 7 "Marina da diporto, La nuova Classe 1923 istituita dai Clubs della Lombardia", *Rivista Nautica - Italia Navale*, 1923, p. 128.
- 8 Giorgio Croppi, *Sport nautico, Rowing, Canoeing, Yachting*, p. 203.
- 9 "Notiziario dello Yachting", *Rivista Nautica - Italia Navale*, 1-15 aprile 1924, p. 140.

Campionati liguri della FLYP e dell'ULPY

5,50 metri FLYP

- 1922 - *Rosetta*, timoniere Ruio Cerruti, CNPF
1923 - *Tina*, Gerolamo Pittaluga, SNR
1924 - *Bianca*, Giacomo Picchetto, CNPF
1926 - *Nereo*, Rinaldo Paduan, CVP
1927 - *Magda*, Giovanni "Nitto" Consigliere, CNB

4,50 metri FLYP

- 1922 - *Tricolore*, timoniere Cecco Barletto, CNUC
1923 - *Ninfa*, Domenico Mordini, USP
1924 - *Ninfa*, Domenico Mordini, USP
1925 - *Ninfa*, Domenico Mordini, USP
1926 - *Ninfa*, Domenico Mordini, USP
1927 - *Elide*, Francesco Mortola, CNGT

4,00 metri FLYP

- 1922 - *Mirka*, tim. Giovanni "Nitto" Consigliere, CE
1923 - *Mirka*, Giovanni "Nitto" Consigliere, CE
1924 - *Ilda*, Terrile, CAV
1925 - *Ilda*, Terrile, CAV
1926 - *Ilda*, Terrile, CAV
1927 - *Tilde*, Vincenzo Gaggero, CNPF

4,25 metri Lega Navale Italiana

- 1927 - *Candida*, timoniere Cecco Barletto, CNUC
1928 - *Maja*, P. Mezzano, LNI Savona
1929 - *Candida*, Antonio Benvenuto, CNUC
1930 - *Candida*, Cecco Barletto, CNUC
1931 - *Candida*, Cecco Barletto, CNUC
1932 - *Candida*, Cecco Barletto, CNUC
1933 - *Candida*, Cecco Barletto, CNUC
1934 - *Candida*, Cecco Barletto, CNUC
1935 - *Candida*, Cecco Barletto, CNUC



(segue a pagina 42)

5,50 metri ULPY

- 1928 - *Vespa*, tim. Cesare Sangermani, LNI GE
1929 - *Tina*, Gerolamo Pittaluga, CNGT
1930 - *Nereo*, Giannoni, CVP
1931 - *Dada*, Davide Rissotto, USP
1932 - *Dada*, Davide Rissotto, USP
1933 - *Nemo*, Giuseppe Bruzzone, CVP
1934 - *Nemo*, Giuseppe Bruzzone, CVP
1935 - *Dada*, Davide Rissotto, USP

4,50 metri ULPY

- 1928 - *Eolo*, timoniere Rinaldo Paduan, CVP
1929 - *Eolo*, Rinaldo Paduan, CVP
1930 - *Zina*, Giuseppe Vignolo, CNS
1931 - *Zina*, Giuseppe Vignolo, CNS
1932 - *Eolo*, Rinaldo Paduan, CVP
1933 - *Assunta*, Federico Gazzolo, CNB

4,00 metri ULPY

- 1928 - *Teresita*, timoniere Pittaluga, LNI Chiavari
1929 - *Bruna*, Luigi "Duddu" Granara, CVP
1930 - *Bruna*, Luigi "Duddu" Granara, CVP
1931 - *Bruna*, Luigi "Duddu" Granara, CVP
1932 - *Bruna*, Luigi "Duddu" Granara, CVP
1933 - *Bruna*, Luigi "Duddu" Granara, CVP

Leggenda:

- CAV - Club Amici della Vela (Recco)
CE - Circolo Eolo (Bogliasco)
CNB - Club Nautico Bogliasco (Bogliasco)
CNGT - Club Nautico "Golfo Tigullio" (Santa Margherita Ligure)
CNPF - Club Nautico Popolare Foce (Genova)
CNS - Club Nautico Sampierdarenese (Genova-Sampierdarena)
CNUC - Circolo Nautico Ugo Costaguta (Genova-Voltri)
CVP - Club della Vela (Genova-Pegli)
LNI Chiavari - Sezione di Chiavari della Lega Navale Italiana
LNI Genova - Gruppo Vela della Sezione di Genova della Lega Navale Italiana
LNI Savona - Gruppo Vela della Sezione di Savona della Lega Navale Italiana
SNR - Società Nautica Recco (Recco)
USP - Unione Sportiva Priaruggia (Genova-Quarto)

EX VOTO

Diamo il benvenuto all'amico Franco Maria Puddu, inviato speciale in aree di guerra e di crisi, firma molto nota tra i lettori abituali della rivista della Lega Navale Italiana della quale è stato, per oltre un decennio, redattore e collaboratore. I suoi articoli, sempre precisi, originali e culturalmente interessanti, sono apprezzabili pagine di storia marinaresca. Con questo primo contributo inizia la sua collaborazione con il nostro Notiziario.



UN CONTRATTO CON IL CIELO

Sin da tempi remoti l'uomo ha cercato aiuto da chi lo osservava da un mondo trascendente, stringendo un patto con coloro che erano Oggetto della sua fede, dando vita al fenomeno degli ex voto. La gente di mare ha da sempre avuto, in questa contingenza, una posizione particolare, ma l'eredità che ci hanno lasciato i nostri avi sta vivendo tempi particolarmente brutti

FRANCO MARIA PUDDU



1 - La statuetta risalente al periodo Neolitico denominata "la Venere di Willendorf", rinvenuta nel 1908 nell'omonimo paese austriaco, presso il Danubio, e risalente a circa 26.000 anni fa può essere a ragione considerata una offerta votiva per favorire la fertilità delle donne della piccola tribù che risiedeva in quella località.

Prima di iniziare a parlare di questo argomento, premettiamo, a favore degli ipercritici sempre pronti a spaccare un capello in quattro non appena si toccano determinati tasti, che l'assimilare ad un contratto quelli che comunemente chiamiamo "ex voto", non sminuisce assolutamente le intenzioni di chi, per fede, vi ha fatto ricorso, né l'aiuto datogli dagli Oggetti della sua venerazione.

La nostra vuole essere semplicemente una carrellata storica e una ricerca sul come, il perché e il quando, ma soprattutto per vedere con quali modalità e risultati, si sono sviluppate queste particolari vicende umane che hanno iniziato ad avere luogo, ebbene sì, nella notte dei tempi.

In epoche remote, infatti, quella che oggi chiamiamo "l'aspettativa di vita", per chi riusciva a sopravvivere alla nascita e a raggiungere i 15 anni, era di 25 - 30 anni. In queste condizioni, poco allegre per noi ma normali per quei tempi, le avvisaglie di una carestia, il passaggio di tribù ostili o i sintomi di una strana malattia creavano il panico, e gli uomini si precipitavano a consultare gli anziani della tribù, quelli che conoscevano le erbe e parlavano con le forze soprannaturali, dato che un dio o gli dei ancora non esistevano nel concetto umano.

Questi anziani consigliavano ai timorosi di promettere a Chi Era Sopra di Loro un tangibile segno di riconoscenza in cambio di protezione. Così avveniva e questi "segnì", semplici oggetti simbolici, venivano offerti in località ritenute sacre, dove sono stati ritrovati millenni dopo.

Nell'odierna Europa fra i numerosi reperti archeologici giunti fino a noi, per citarne alcuni, risalenti al basso Paleolitico (era che va dai 3 milioni ai 10.000 anni fa),

abbiamo le cosiddette “veneri” preistoriche rinvenute in vari siti, come la venere di Hohle Fels, nei pressi di Schelklingen, in Germania, datata a un periodo che va tra i 31.000 ed i 40.000 anni fa, o quella di Dolní Věstonice, in Moravia, datata tra i 29.000 e 25.000 anni fa, o ancora quella di Willemnsdorf, in Austria, sul Danubio, risalente a circa 26.000 anni fa, o, per finire questo brevissimo cenno cronologico, le due veneri di Parabita, presso Lecce, risalenti a 14.000 – 12.000 anni fa.

Queste statuine votive, dette veneri perché rappresentavano delle donne, alte fra i 6 e gli 11 centimetri e realizzate in vari materiali (pietra, osso, ceramica), rappresentavano personaggi in genere piuttosto grossolani ma tutti con due caratteristiche: gli attributi femminili ben marcati (al contrario, ad esempio, del volto), e le natiche molto grasse (chiamate per questo dagli archeologi steatopige o callipige, dal greco, ossia dalle grasse o dalle belle natiche, segno di salute nelle culture primitive). Non erano manufatti goffi perché frutti maldestri di scultori scarsamente dotati, ma sculture essenziali; la venere di Brassenpouy, in Francia, risalente a 30.000 anni fa, invece, scolpita in avorio, rappresenta un piccolo (meno di 4 centimetri) busto finemente lavorato con ottima fattura, unica nel suo genere, e viene infatti considerata un simbolo di femminilità, non necessariamente di fertilità.

Il fatto che se ne siano trovati in buon numero in molte località lontane fra loro, significa che non si trattava di richieste propiziatrici volte intercedere per una sola donna, ma servivano a chiedere la fertilità di tutte le donne del villaggio, una questione vitale di sopravvivenza per tribù che spesso contavano pochissimi membri, il che fa delle sculture dei veri e propri ex voto ante litteram.

Attenzione, però: sarebbe meglio parlare di offerte votive più che di ex voto, perché si trattava di oggetti volti a propiziarsi le forze soprannaturali, segni perciò di richiesta, e non di ringraziamento.

In seguito tante altre civiltà ricorrono a questa via di avvicinamento al trascendente; i greci, gli etruschi e i romani facevano offerte votive, così come, in seguito, le faranno i cristiani: questi a Dio, alla Madonna o ai Santi per richiedere un aiuto (offerta votiva). Ma solo i cristiani porteranno dei ringraziamenti per i favori ottenuti, e questi saranno gli ex voto.

Questo nome, tramandatoci dalla cultura romana, indica infatti una offerta a titolo di ricompensa fatta per estinguere un contratto morale tra chi ha chiesto un aiuto (detto vovente) e l’Ente che ne ha esaudito le richieste. La dizione completa sarebbe “ex voto suscepto”, ossia “per un voto fatto”, contratta in seguito in “ex voto”.

I greci e i romani, molto pragmatici, credevano in Dei umanizzati, onnipotenti ma non esenti da difetti, e dotati di vizi e virtù come gli uomini. Litigavano, si combattevano, si amavano tra loro, e gli uomini, pur riconoscendone la supremazia assoluta, si rispecchiavano in essi identificandosi.

I richiedenti quindi portavano ai santuari delle offerte votive prima di correre un pericolo o affrontare un’incognita, usandoli come tramite per raggiungere la divinità, e non per testimoniare che la grazia era stata esaudita: non ne esiste, infatti, un solo esemplare che testimoni questo evento.

Non sarà così, in seguito, per i cristiani che, forti del loro credo e svincolati dalla rigida pragmaticità romana, instauravano un rapporto con l’Entità superna che andava oltre la richiesta di aiuto, e quando era il caso, esternavano la gratitudine per la grazia che ritenevano di aver ricevuta. Cosa che non potevano fare greci, etruschi e romani, che non disponevano miracoli cui appellarsi.



2 - Questo ex voto, probabilmente degli inizi del XVIII secolo, mostra una nave "saracena" pronta ad arrembare una cristiana che però sfugge all'assalto salvandosi. Il miracolo è attribuito, come indica l'immagine, alla beata Vergine Maria, a San Giovanni Battista (a sinistra) e ad un vescovo Santo, evidentemente il protettore della città dalla quale proveniva il vovente. Olio su legno massello.

A parte questo, in quei tempi si riscontrava un curioso fenomeno: mentre le offerte votive ai vari Dei (e non parliamo solo di Giove o Venere, ma abbiamo tracce anche di numerose figure minori come, ad esempio, Mefite, divinità italica di fiumi e acque lacustri venerata nelle aree abitate da gente sannitica) spaziavano su un arco molto vasto e non avevano settori specifici, un solo gruppo di credenti si distingueva fra tutti: i marinai.

In epoca romana, come ci hanno tramandato autori di sicuro affidamento come Virgilio, Cicerone e Orazio, i marinai che avevano vissuto un dramma e si erano salvati, spesso portavano appese al collo targhette votive dipinte dedicate a un nume tutelare, come Iside, che salvava dalle tempeste (ricordiamo che i romani erano oltremodo permissivi nell'accettare divinità straniere), Nettuno, dio del Mare, o Castore e Polluce, protettori dei naviganti (questi ultimi due, venerati come divinità minori, resisteranno a lungo, nella fede popolare, anche dopo l'avvento del cristianesimo).

L'immagine riportata sulle targhette rappresentava l'evento che li aveva colpiti, ed è vero che avevano anche il fine materiale di ottenere un aiuto economico a risarcimento del sinistro, naturale o meno che fosse, ma è altrettanto vero che nessun'altra categoria affidava se stessa ad simili mezzi.

Ma passeranno i secoli, Roma cadrà, il suo vasto impero si sgretolerà, il cristianesimo da setta perseguitata diverrà a sua volta il più vasto impero (spirituale) del mondo; tutto cambierà, regni, regimi e dinastie, e si svilupperanno nuove e impensabili scienze e scuole di pensiero.

Una sola cosa non cambierà: il mare.

Dalla rozza piroga alle svelte triremi, alle loro eredi, le galee e poi, tramite le piccole caravelle, alle caracche, ai galeoni, ai vascelli si svilupperà una nuova marineria che, dopo i primi passi non avrà più confini e, pur se spesso a carissimo prezzo, spazierà ovunque, dai ghiacci del nord ai mari tropicali e a quelli tempestosi del sud e conoscerà gloria e fama che dureranno finché durerà il mondo.

Ma, come abbiamo detto, a carissimo prezzo.

L'uomo continuerà la sua marcia ovunque, compiendo grandi imprese e meschinerie, raggiungendo picchi del pensiero e lottando per sopravvivere, dando vita a grandi civiltà e spargendo la morte con guerre spesso insensate.

In tutte queste vicende, dopo una lunga eclissi causata da contingenze varie, nella storia dell'umanità l'ex voto non scomparirà, anzi, avrà un suo enorme sviluppo dovuto alle frenetiche attività che, come un moloch insaziabile, richiedevano tributi di sangue e di dolore.

Gli ex voto saranno sempre più personalizzati essendo legati ad avvenimenti nei quali erano stati coinvolti i voventi, e cesseranno di essere oggetti anonimi spesso in terracotta, ma porteranno una immagine dell'evento con, allegata, una scritta che specificava la ragione del ringraziamento.

Che non era più relativo, infatti, ad un evento generico (per esempio un viaggio in mare), ma narrava con la sua immagine il fatto specifico, come il fatto che il vovente era sfuggito alla caccia di navi pirata grazie ad un improvviso vento che le aveva sviate dalla sua rotta. E, ringraziando, specificava anche dove, quando, come e da chi era stato vissuto il fatto, e, anche se con scene piuttosto naïves, gli ex voto rappresentavano con esattezza navi, eventi, usanze e consuetudini

Nel cartiglio posto sotto l'immagine, poi, era sempre presente una sigla: nel XVI e XVII secolo (non sono giunte a noi testimonianze attendibili di epoche precedenti) era VFGA o VFGR, ossia Votum Fecit ed Grazia Accepit (feci la richiesta e ottenni la grazia) e Votum Fecit et Grazia Recepit, mentre, a partire dal XVIII secolo circa, non più in latino, divenne PGR (per grazia ricevuta) o PGO (per grazia ottenuta).

E come già un tempo secoli prima, questi oggetti, accomunando l'elemento mistico al ricordo della disperazione del dramma vissuto, come abbiamo già detto diverranno una sorta di archivio storico della memoria delle marinerie.

Chi naviga o ha navigato sa che, da sempre, sono stati molti i nemici del marinaio; anticamente, poi, erano micidiali. Il primo era la furia degli elementi come le tempeste, le trombe marine, i fulmini, dalla quale, tuttavia, ci si poteva salvare, anche se facendo naufragio; il secondo era il fuoco, terrore assoluto delle imbarcazioni costruite in legno stagionato: al fuoco non si sfuggiva.

C'era poi un'altra minaccia tutt'altro da sottovalutare, ossia i pirati: vichinghi e sassoni nel Mare del Nord, narentani nell'Adriatico, mori, turchi o saraceni nel Mediterraneo. E non bisognava dimenticare neanche la



3 - Questo pregevole esemplare di ex voto in lamina d'argento lavorata a sbalzo è conservato nel Santuario della Nostra Signora della Misericordia a Savona; la fattura è molto curata, mentre il supporto sul quale doveva essere appoggiato (si vedono i fori nei quali passavano i ribattini di fissaggio) è invece scomparso, forse per deterioramento.



4 - All'inizio della Grande Guerra, nell'affondamento del piroscafo trasporto truppe Re Umberto a Valona, in Albania, avvenuto il 4 dicembre 1915 per impatto contro mina, il vovente Santo Nobile (in basso a sinistra, con le braccia levate al cielo), riesce a salvarsi dalla morte sicura grazie all'intervento di San Calogero (in alto a sinistra).

paura dei sia pure più rari incontri con creature delle quali, in fondo, l'uomo invadeva il regno come draghi e serpenti di mare cui si affiancavano i ben più reali e pericolosi pescicani, piovre e altre creature, mostruose in quanto allora sconosciute.

Ultimi ma non ultimi venivano gli eventi bellici, a conferma del fatto che la guerra, pur con i suoi lutti e le sue distruzioni, ha spesso rappresentato forse l'ultima delle preoccupazioni fra le genti di mare che la sua guerra la viveva quotidianamente, dovendo "campare la vita" giorno e notte, estate e inverno, con la tempesta e la bonaccia.

Per secoli sui trabaccoli che trasportavano grano in Adriatico, sui leudi che dalla Liguria rifornivano di vino, formaggio e ardesia parte della Francia e tutto il Tirreno, a bordo dei velocissimi clipper in vela verso le Indie o le Americhe o, fuori dal Mediterraneo, sui doris che insidiavano i merluzzi sui Banchi di Terranova o sulle baleniere che dai porti del nord Europa rientravano alla base ogni due o tre anni, per gli equipaggi la vita era una guerra quotidiana, alla quale non si poteva sfuggire con raccomandazioni o corruzioni, e dove le avversità della sorte non facevano prigionieri.

Qualche volta, però, avveniva che il fulmine colpiva senza uccidere, che il marinaio caduto fuori bordo veniva avvistato e salvato, che il fuoco risparmiava la Santabarbara, che qualcosa permetteva di sfuggire ai pirati o che la grande piovra abbandonava la lancia che aveva abbrancato e stava per trarre a fondo. Allora non si poteva non ringraziare l'Onnipotente, o chi per Lui, per essere intervenuto con un evento miracoloso.

Fra i vari tipi di ex voto, il genere maggiormente diffuso fra il XVIII (periodo al quale risalgono quelli più antichi a noi pervenuti) e il XX secolo, è rappresentato da una tavoletta in legno dipinta con colori ad olio, illustrante la circostanza in cui il vovente si era rivolto a Dio, alla Madonna o al particolare Santo cui era devoto, per essere salvato.



5 - Ex voto dell'immediato dopoguerra del tipo "preconfezionato" su base fotografica. Nello sfondo si trova un sommergibile, probabilmente un oceanico, sorvolato da tre idrovolanti S55, (ma nel 1940 erano già fuori servizio). E' stata aggiunta la foto del sommergibilista vovente, mentre il cartiglio, scritto di sua mano, ringrazia la Vergine Santissima per averlo salvato dalla guerra. Santuario della Madonna delle Grazie, Capoliveri.

A partire dalla fine del XIX secolo si aggiungeranno materiali più correnti come carta, cartoncino, poi legno compensato o masonite usati come basi per colori a olio ma anche per acquarelli o tempere (su carta che poi veniva incollata sul legno) finché non arriveranno anche le immagini fotografiche.

Comunque gli ex voto non erano solamente ingenui frutti di un'arte povera e popolare: a volte venivano commissionati a pittori di fama, o ad altri specializzati nel realizzarli su ordinazione, seguendo scrupolosamente le descrizioni dei testimoni riguardanti le circostanze dell'evento e le caratteristiche dell'imbarcazione coinvolta.

Non bisogna infine dimenticare i più rari ex voto in metallo, in genere argento lavorato a sbalzo, molti dei quali sono fra i più antichi, spesso rappresentanti una nave sotto alla quale era la scritta, forse su una tavoletta di legno, non sappiamo. Infatti, mentre l'argento ha superato egregiamente la prova dei secoli, non sempre è stato così per le tavolette, delle quali si possono vedere solo i fori dei fermagli che le assicuravano alla nave, rimasta così muta testimone di una antica preghiera esaudita.

In tempi a noi più vicini, tra gli Anni 30 e i 40 dello scorso secolo, nacquero poi artigiani che, come in una "catena di montaggio", partendo da sfondi fotografici fissi (nave da guerra, mare in tempesta, peschereccio) li personalizzavano con le necessarie aggiunte dettate dal vovente.

A chi si rivolgeva il miracolato che aveva chiesto aiuto nelle more del rischio, e come provvedeva ad assolvere il suo debito?

Dobbiamo considerare il fatto che in Italia, non di rado la religione è caratterizzata da un campanilismo esasperato, che spesso l'ha portata ad essere quasi il simbolo di un paese marinaro se non, addirittura, di un quartiere, rione o contrada.

Difficilmente, quindi, l'uomo in pericolo si rivolgeva genericamente a Dio o alla Madonna, ma, come possiamo vedere da un piccolo stralcio della lista dei luoghi di culto che accolgono gli ex voto, gran parte delle sue grida di aiuto non erano rivolte alla Madonna ma, ad esempio, a quella del Carmine (Torre del Greco), del Soccorso (Monserrato a Sciacca), del Boschetto (Camogli), dell'Arco (Amalfi), del Monte (Cesena), delle Grazie (Rimini), dell'Annunziata (Trapani), dei Miracoli (Lonigo), dell'Olmo (Thiene), della Salus Infirmorum (Scaldaferro di Pozzoleone), del Pedancino (Cismon del Grappa), dell'Acqua (Mussolente), dell'Onda (San Nazario), dei Capitei (Marostica), del Carmine (Gallio) o di Monte Berico, queste ultime dieci tutte nel vicentino. E parliamo solo della Madonna, perché il vovente si rivolgeva anche ai santuari: come quello delle Grazie di Porto Venere, di Riomaggiore a Montenero, di Santa Margherita a Vernazza, di Soviore a Monterosso, ancora di Santa Caterina a Bonassola, questi tutti quanti nell'area ligure delle Cinque Terre.

Per non parlare poi delle varie chiese, chiesette e cappelle dedicate a Santa Barbara, tanto cara al cuore dei marinai, e dei santi poco noti come Alfio, Filadelfo e Cirino di Trecastagni, nei pressi di Palermo, Gerlando, Andrea apostolo, Mamiliano, Calogero e tanti altri esistenti nel microcosmo di anime elette che da secoli veglierebbe sui nostri borghi marinari e sui loro abitanti

Il fatto che l'Italia sia sviluppata sul mare, ha portato, come conseguenza, ad una individualizzazione operata dai marittimi nello scegliere i propri protettori, dando il via ad una diaspora degli ex voto perché ogni vovente ha portato il suo alla chiesa del "suo" santo. D'altra parte la Fede, come l'amore e l'amicizia, vuole le sue scelte e, perché no, anche le sue ingiustizie.

E qua arriviamo alle dolenti note che, purtroppo, colpiscono democraticamente tanto il sacro quanto il profano; dobbiamo infatti considerare che quelle che per noi sono una importante testimonianza culturale ed etnologica, erano in realtà un elemento mistico che legava vovente a Trascendente

La scelta di esporre gli ex voto sul muro di una chiesa, ne cambiava la funzione da elemento di ringraziamento personale ad elemento di religiosità condivisa con gli altri credenti, e qui si innesta nel discorso il profano: gli ex voto sono da almeno un secolo oggetto di spietata caccia di antiquari, rigattieri e mercanti d'arte che non esitano ad impossessarsene, in genere in maniera illecita, per rifornire, lucrando, l'insaziabile mercato degli appassionati in Italia e all'estero

Per questo motivo la loro dispersione, pur mantenendo viva la Fede in molte località, è negativa per la loro conservazione a causa degli ambienti che li ospitano, spesso inadatti perché in chiese più o meno sperdute, esposte al mare, ai venti, alla salsedine che hanno causato il deterioramento di innumerevoli esemplari. E sono

anche praticamente incustoditi e facile preda di ladri.

Si pensi che il santuario della Madonna del Boschetto, edificato tra il 1612 e il 1630 a Camogli, in Liguria, da allora ha ricevuto almeno 400 ex voto; ma ad un censimento del 1938 ne erano rimasti solo 76, quasi tutti del XIX secolo; tutti gli altri, più antichi e di enorme interesse, erano stati trafugati.

Ma sarebbe impossibile e, in fondo, anche ingiusto, raggruppare tutte le tavolette superstiti in un solo luogo ben attrezzato e custodito, fosse pure al fin di bene, per preservarle dai danneggiamenti e soprattutto dai ladri. Come sarebbe pazzia pensare di dotare tutte le chiese di climatizzatori e sistemi antifurto.

Si potrebbe però raccogliere un sufficiente numero di copie degli esemplari più significativi all'interno di aree museali, lasciando gli originali dove è giusto che rimangano, ma qui andiamo a toccare un'altra nota molto dolente: quella della conservazione del patrimonio artistico del nostro Paese per quanto riguarda la tradizione culturale marinara, spesso salvaguardata solo da iniziative private, che sino ad ora l'Italia, a livello istituzionale, si è dimostrata del tutto incapace di tutelare, sia dal punto di vista di investimenti che di provvedimenti.

Una frase propagandistica fatta scolpire dal Regime Fascista, negli Anni 1937 – 38 sul frontale del palazzo della Civiltà Italiana, nel quartiere romano dell'EUR, vantava che il nostro popolo era composto da "Poeti, Artisti, Eroi, Santi, Pensatori, Scienziati e Navigatori"; forse, ma visto come, ancora al giorno d'oggi, è stata raccolta la loro eredità, specialmente quella dei navigatori, a volte temiamo che sia stata molto mal riposta.



6 - Questo interessante ex voto, invece, di un dramma vissuto nel Tirreno, è nel santuario della Madonna del Monte di Marciana d'Elba, dove è stato portato da sette voventi tutti di nazionalità tedesca; la scritta dice "Grazie per l'aiuto nel pericolo nel viaggio a Monte Cristo" per uno scampato naufragio avvenuto il primo settembre 1964, olio su tavola. Una prova della continuità temporale di queste testimonianze.



LE GRANDI REGATE DEL MEDITERRANEO

Per documentare la terza edizione della Regata dei Tre Golfi per la disputa della "Coppa Matarazzo, Sergio Pepe "pesca" dall'archivio Carbone un'altra serie di inedite immagini che costituiscono un'assoluta novità. Oltre alla visione delle immagini che Sergio ci propone è molto importante la ricerca che viene profusa per individuare personaggi e imbarcazioni oggetto delle foto. Poi è una piacevole sorpresa quando qualcuno partecipa (. . . grazie Admeto!) all'impresa collaborando a scoprire qualche particolare.



1956 - LA TERZA EDIZIONE DELLA COPPA SEN. ANDREA MATARAZZO - REGATA DEI TRE GOLFI NELLE FOTO DI RICCARDO CARBONE

parte I *SERGIO PEPE*

Riccardo Carbone è presente anche alla terza edizione della Coppa Senatore Andrea Matarazzo e il 9 agosto 1956 inizia il servizio fotografico sulla banchina del C.R.V. Italia, ritraendo il Presidente del Circolo Gennaro Carafa di Roccella, al centro nella *foto n.1*.



Foto 1.

Le foto *n. 2* e *3* ritraggono in primo piano Chiaro di Luna della M.M, n.v. 722. Possiamo sapere tutto su *Chiaro di Luna* e sulla partecipazione alla Tre Golfi, grazie al nostro Giovanni Iannucci, che era a bordo e che sul numero 47 - luglio 2016 ci ha dettagliatamente raccontato la barca, l'equipaggio al comando del Colonnello (AN) Gianni Pera e la regata. Nella *foto n.2* con il n.v. 1336 è *Lembo di Cielo* (Sangermani, 1951) di Carlo De Zerbi, con in equipaggio la moglie Ruth, il figlio Cippi, Aurelio Cinquegrana e Pedrizzi, mentre nella *foto n.3*

con il n.v. 1311 *Nina V* di Franco Mazzucchelli (Giles n.182 /Beltrami, 1954). Sempre l'Ammiraglio Iannucci ci fornisce precise notizie su *Nina V* nell'indicato numero 47 di questa rivista. Aggiungo che Aniello Di Martino sul n. 8 del 1956 di *Vela e Motore* ci informa che al timone di *Nina V* era Nico Rode. Solo qualche mese dopo Straulino e Rode avrebbero vinto l'Argento Olimpico a Melbourne. Inoltre, segnalo che il glorioso *Nina V* è in vendita: <https://www.zacboats.it/classic-yachts-for-sale/nina-v>



Foto 2.



Foto 3.

Nella foto **n. 4** *Lenbo di Cielo* e *Rondine II* di Paolo Matarazzo, che si presenta con il nuovo armamento a sloop. Nella foto **n. 5**, da sinistra n.v 705 *Rondine II*, uno dei due 8 m S.I. con scafo bianco del Circolo Savoia *Aria o Lycea*, n.v. 722 *Chiaro di Luna*, n.v. 1311 *Nina V*.



Foto 4.



Foto 5.

Nelle foto **n. 6** e **7** una barca da me non identificata.



Foto 6.



Foto 7.

A questo punto occorre procedere per esclusione: i III Classe iscritti erano: *Chiaro di Luna*, *Lembo di Cielo*, *Leticia do Sol*, *Cilli do Ciel*, *Francesco IV*. Le prime 2 sono state già sopra identificate, ne consegue dovrebbe trattarsi o di *Leticia do Sol* (C.C. Tevere Remo, tim. G. Sangiorgio), o di *Francesco IV* (Y.C.C. Savoia - prop. e tim. S. Ventura) o di *Cilli do Sol* (C.C. Tevere Remo - prop. e tim. Indri); di quest'ultima ho reperito solo un storico gadget in vendita su ebay (*foto n. 8*), mentre di Leticia do Sol ho trovato, grazie al sito del Cantiere Stefano e Roberto Carlini, le foto del varo (*foto n. 9 e 10*).



Foto 8.



Foto 9.



Foto 10.

Finalmente è possibile colmare una mia lacuna nel precedente articolo, dove avevo pubblicato la seguente [foto n. 11](#) di una barca partecipante all'edizione della Tre Golfi del 1955, senza indicare il nome. Non vi possono essere dubbi: è *Leticia do Sol* e, quindi, è da escludere che sia la barca raffigurata nelle foto n. 6 e 7 di questo articolo. La contesa si riduce tra *Francesco IV* e *Cilli do Sol*.



Foto 11.

A proposito dell'individuazione delle barche, devo ringraziare l'ing. Admeto Verde che, in merito a *Raggio di Luna* di Mario Cascinelli ([foto n. 14](#) del precedente articolo), ci informa: è una barca tutta napoletana: progettata dal noto progettista Guido Romano, fu costruita dai Cantieri di Posillipo e varata il 7 aprile 1951. Aveva una stazza lorda di 19 tonnellate.

Le [foto n. 12](#) e [13](#) ritraggono alcune barche nell'area di partenza. Nella [foto n. 12](#), da sinistra, *Lembo di Cielo*, *Leticia do Sol*, sottovento *San Guido* di Guido Platania, sullo sfondo due barche, poi n.v. 705 *Rondine II* con al timone De Sangro Fondi (Riccardo o Ubaldo?) e il maestoso J Class *Astra* di Paolo Matarazzo, con al timone Postiglione (Basilio?).



Foto 12.

Nella **foto n. 13** lo yawl n.v. 1359 **Raggio di Sole** (Y.C.I. - prop. e tim. Maggiore), n.v. 746 **Mait** (Y.C.I. - prop. e tim. Italo Monzino) e n. v. 705 **Rondine II**.

La partenza e risultati nel prossimo numero.



Foto 13.

POSTILLE

- In relazione alla famiglia Platania, Michele Platania fu tra i fondatori del Circolo Canottieri Italia. Nel volume “Circolo Italia del Remo Italia 1889 – 2014” ed. ITHeritage, viene riportato in apertura un articolo di Mimmo Carratelli, che indica tra i fondatori del Circolo l’ingegnere Michele Platania, che progettò l’Albergo Excelsior inaugurato nel 1909 dalla regina Margherita. Senza dubbio Michele Platania fu tra i fondatori e, in più, Campione Italiano di canottaggio nel 4 yole junior a Como nel 1896 e a Pallanza nel 1897, poi Presidente del Circolo dal 1919 al 1930. In memoria di Michele Platania è stata messa in palio una Coppa Challenge per regata di canottaggio.

Devo però segnalare che Michele Platania non fu il progettista dell’Hotel Excelsior. La prof.ssa Ewa Kawamura in “*Storia degli Alberghi Napoletani*” ed. CLEAN, indica: “*Dal 1904 al 1906 l’architetto lucernese Emil Vogt (1863-1936) costruì l’Hotel Excelsior di Roma, con la collaborazione dell’architetto luganese Otto Mariani (1863- 1944) e dell’architetto Oskar Balthasar; dal gennaio 1907 fu costruito quello napoletano su disegno di Emil Vogt e con la direzione dei lavori dell’ing. Michele Platania. In realtà i due Hotel Excelsior affidati a Emilio Vogt erano estremamente simili per gli elementi architettonici e per alcune decorazioni interne, che avevano motivi identici, ed entrambi ricordavano la nuova ala orientale del Grand Hotel Nazionale di Lucerna, che lo stesso architetto aveva costruito nel 1900.*”

- Google mi ha permesso di trovare le foto del varo di **Leticia do Sol** e ugualmente Google mi ha dato notizia di un’altra Leticia do Sol , progetto e costruzione 1958 di Cesare Sangermani n.v. 13, che tuttora partecipa a regate, come da **foto n. 14** eseguita da *Blue Passion Photo* in occasione delle Vele d’Epoca a Napoli nel 2017.

La foto l’ho tratta dal sito del Savoia: è giusta la mia attribuzione? In tal caso, è possibile ottenere la licenza per la pubblicazione?



Foto 14.

STORIA DEL CANOTTAGGIO

La storia del canottaggio che Sergio Pepe sta mettendo insieme da valente regista con "riprese" a tutto campo tra rare foto d'epoca, vecchi documenti e ricordi ormai introvabili, non l'aveva mai scritta nessuno e sono numerosi i vogatori di quei tempi che ci manifestano il loro compiacimento per quest'opera molto apprezzata. Come già più volte affermato il "Notiziario" è consapevole di colmare una lacuna.



GIULIO CESARE CARCANO, L'ORO OLIMPICO DEL 4 CON DELLA MOTO GUZZI ALLA XVI OLIMPIADE di MELBOURNE NEL 1956 e OLTRE

SERGIO PEPE

(Parte decima 1° gennaio/31 maggio 1966)

Per l'anno 1966, ancora una volta è Riccardo Carbone ad attestare l'adozione del sistema inventato dall'ing. Giulio Cesare Carcano, che ebbe il battesimo all'Olimpiade di Melbourne del 1956 e fu coronato dall'Oro Olimpico, che nel canottaggio mancava dall'Olimpiade di Londra del 1948.

Accanto all'Archivio Fotografico Riccardo Carbone, è sempre Vincenzo Palomba che con la sua passione, puntualmente mi consente di mettere nome e cognome ai vogatori ritratti.

Il 21 maggio Riccardo Carbone è al Lago di Patria per la disputa delle Regate Interzona che si concludono con i seguenti risultati, come da *foto n.1* e *n.2*, mentre la *foto n.3* riproduce l'articolo di Ninò Bruschini pubblicato su Il Mattino del 22 giugno, che riporta anche la conferma del titolo mondiale di Cassius Clay, che, non dimentichiamo, aveva vinto l'Oro all'Olimpiade di Roma.

Nella *foto n.4* il quattro con allievi del Circolo Canottieri Napoli che si aggiudica la Targa Comitato Partenopeo con un'imbarcazione, costruzione Carlesi, che adotta il sistema Carcano. L'equipaggio è composto da Claudio Padoan, Mario Giangrasso, Sergio Carrese, Francesco Chianese, tim. Giovanni Maniscalco, che poco dopo si esibiscono anche nell'otto, integrati da Alberto Minichini, Edoardo Gravina, Armando Di Maso, Raffaele Mazzuocolo, vincendo la Coppa Renato Bellelli.

L'avvocato Renato Bellelli, scomparso il 16 luglio del 1962, era stato un attivissimo vogatore, dirigente e Presidente del Circolo Canottieri Irno dal 1919 al 1927 e dal 1933 al 1948, tanto che nel 1975 il CC Irno gli ha dedicato le rinnovate sale sportive, inaugurate alla presenza del Presidente della FIC Paolo D'Aloja, ed ha apposto la seguente targa: *"A nome di Renato Bellelli che nelle oscure ore del dopoguerra con la stessa tenacia con la quale aveva propiziato la duplice ricostruzione mantenne integra questa sede perché potesse continuare ad essere fucina di atleti, luogo di incontro di amici uniti dalla comune passione del mare. Il Circolo Canottieri Irno dedica i suoi nuovi impianti sportivi simbolo di continuità degli ideali per i quali talvolta incompreso spese tanta parte della sua nobile vita."*

Ulteriori notizie sull'avv. Bellelli e sul C.C. Irno sono pubblicate nel seguente pdf che riproduce il volume Circolo Canottieri Irno 1910/2010 - 100 anni di passione, a cura, per il Canottaggio, di Luigi Capone e Antonio Annunziata, e dal quale ho tratto quanto sopra: https://www.canottieriirno.it/wp-content/uploads/2014/06/LIBRO_canottieri.pdf.

La *foto n.5* ritrae la consegna della Coppa Renato Bellelli, la *foto n.6* l'equipaggio del C.C. Napoli vincitore, mentre la *foto n.7* l'equipaggio del C.N. Posillipo, secondo classificato.

Come si vede, nessuno de due otto, costruzione Donoratico, sono impostati a centrobarca con il sistema Carcano, che troviamo nell'otto senior composto da un equipaggio misto C.C. Aniene e C.C. Tevere Remo, con al timone nientemeno che Ivo Stefanoni (*foto n.8*).

LAGO PATRIA

Regate Interzona

21 maggio 1966

CONSIGLIO DELLE REGATE

Presidente: Dr. Pasquale Bertolacchi

Segretario: Magg. Alessio Guasco

GIURIA

PRESIDENTE: Dr. Antonio Giannoccaro

COMPONENTE: Giudice Partenza: Sig. Fortunato Capobianco

Giudice Arrivo: Arch. Pietro Nello Ermellini

Giudici Aspiranti: Avv. Antonio Lucariello

Ing. Renato Ciaramella - Dr. Gaetano Majello

I RISULTATI

I GARA - Jole da mare a 4 vogatori N.C. - m. 2.000

I Batteria

1. S.S. Carabinieri: Fabris Michele, Santandrea Giuseppe, Marconi Antonio, Lesti Carlo; tim. Bellafemina Luigi, t. 8'05"3.
2. Sc. Com. M.M. Augusta: De Luca Antonio, Vivaldi Fausto, D'Este Daniele, Signorini Brunello; tim. Orlandi Nedo, t. 8'07"7.
3. Sc. Cen. Rem. M.M. Sabaudia - Centro Remiero FF.AA.: Merli Novarro, Fabbrì Nazzareno, Perissinotto Guerrino, Selva Aldo; tim. Ieva Vincenzo, t. 8'08"8.
4. G.S.VV.F. Maggi: Lodolini Lamberto, Natabacci Leonardo, Mionetti Marcello, Giovagnoli Giorgio; tim. Senogliesi Carlo, t. 8'13"5.
5. C.C. Aniene: Derencin Elio, Crimi Giulio, Carriere Angelo, Venanzoni Luciano; tim. Schraider Alessandro, t. 8'23"9.

II Batteria

1. C.S. Esercito: Taffurelli Sinibaldo, Astone Eugenio, Damolin Giovanni, Sventer Mauro; tim. Petrone Antonio, t. 7'56"3.
2. Centro Remiero FF.AA.: Foresti Vincenzo, Giacometti Armando, Vianello Sergio, Bertoni Gianni; tim. Plutino Leone, t. 7'59"7.
3. C.C. Italsider: De Luca Antonio, Ascolesi Giovanni, Mari Luigi, Bova Vincenzo; tim. Lieto Vincenzo, t. 8'06"2.
4. C.S.M.M. Brindisi: Sassoni Corsi Alberto, Corradini Romano, Mirulla Giovanni, Vatteroni Giuliano; tim. Polise Michele, t. 8'09"7.
5. G.S.VV.F. Martinelli: Marilli Amleto, De Donno Cosimo, Bellino Ignazio, Pignatelli Vincenzo; tim. Carone Tommaso, t. 8'03"7.

FINALI

1. Centro Remiero FF.AA.: Foresti Vincenzo, Giacometti Armando, Vianello Sergio, Bertoni Gianni; tim. Plutino Leone, t. 8'04"7.
2. C.S. Esercito: Taffurelli Sinibaldo, Astone Eugenio, Damolin Giovanni, Sventer Mauro; tim. Petrone Antonio, t. 8'05"8.
3. Sc. Cen. Rem. M.M. Sabaudia-Centro Remiero FF.AA.: Merli Novarro, Fabbrì Nazzareno, Perissinotto Guerrino, Selva Aldo; tim. Ieva Vincenzo, t. 8'05"8.
4. Sc. Com. M.M. Augusta: De Luca Antonio, Vivaldi Fausto, D'Este Daniele, Signorini Brunello; tim. Orlandi Nedo, t. 8'09"7.
5. S.S. Carabinieri: Fabris Michele, Santandrea Giuseppe, Marconi Antonio, Lesti Carlo; tim. Bellafemina Luigi, t. 8'10"7.
6. C.C. Italsider: De Luca Antonio, Ascolesi Giovanni, Mari Luigi, Bova Vincenzo; tim. Lieto Vincenzo, t. 8'14"7.

Eliminati in batteria: G.S.VV.F. Martinelli, G.S.VV.F. Maggi, C.S.M.M. Brindisi, C.C. Aniene.

Ritratto: C.S.M.M. Ancona.

II GARA - Canolo N.C. - m. 1.500

1. S.C. Palermo: Tulumello Lodovico, t. 6'42"8.

2. C.N. Posillipo: De Crescenzo Francesco, t. 6'48"8.

3. C.N. Stabia a): Cesarano Francesco, t. 6'54"7.

4. C.C. Aniene: Carestia Giorgio, t. 6'55"8.

5. C.R.V. Italia: Pietropaulo Antonio, t. 6'57"7.

6. C.N. Stabia b): Paragallo Vincenzo, t. 7'15"8.

7. C.C. Tevere-Remo: Mantero Manlio, t. 7'16"4.

Ritratto: C.C. Napoli, C.C. Roma.

III GARA - 4 di punta con tim. Allievi - m. 1.500

1. C.C. Napoli: Padoan Claudio, Giangrasso Mario, Chianese

Francesco, Carrese Sergio; tim. Maniscalco Giovanni, t. 5'42"5.

2. C.R.V. Italia: Catalano Paolo, Scudieri Angelo, Tammolo Aldo,

Giola Ciro; tim. Manzì Francesco, t. 5'52"3.

IV GARA - Singolo Senior - m. 2.000

1. C.C. Napoli: Ruocco Antonio, t. 8'23"7.

2. C.C. Roma: Gualazzi G. Piero, t. 8'30"2.

3. G.N. Fiamme Gialle: Somma Francesco, t. 8'31"8.

4. C.N. Stabia: Cesarano Francesco, t. 8'50"1.

Ritratto: C.C. Aniene.

V GARA - 2 di punta senza tim. - m. 2.000

1. G.N. Fiamme Gialle: Verrucchio Michele, Ibaa Salvatore, t. 7'50"5.

2. C.C. Tevere-Remo: Moretti Angelo, Calloni Angelo, t. 8'07"2.

3. C.C.T. Lazio: Ciani Seren Roberto, Biasi Nicolo, t. 8'07"3.

4. C.U.S. Bari: Di Biase Giuseppe, Milella Sebastiano, t. 8'34"8.

Ritratto: C.N. Posillipo.

VI GARA - 2 di punta con tim. Allievi - m. 1.500

1. C.N. Posillipo: Leonardi Enrico, Mele Paolo; tim. Del Vecchio

Giuseppe, t. 6'19"7.

2. C.R.V. Italia: Catalano Paolo, Scudieri Angelo; tim. Pellegrino

Eduardo, t. 6'40"3.

VII GARA - Singolo Allievi - m. 1.500

1. Y.C.C. Savoia a): Di Domenico Gaetano, t. 6'19"2.

2. C.C. Jonica: Puglisi Orazio, t. 6'27"2.

3. Y.C.C. Savoia b): Pinardi Fabrizio, t. 6'35"7.

4. Lega Navale Taranto: De Falco Ferdinando, t. 6'54"7.

VIII GARA - 4 di punta con tim. Seniores - m. 2.000

I Batteria

1. Centro Remiero FF.AA. a): Gianì Dario, Albano Diego, Melpignano Antonio, Glorioso Francesco; tim. Plutino Leone, t. 7'15"2.

2. G.N. Fiamme Gialle b): Cormons Ottavio, Zaffino Enzo, Tonon

Ambrogio, Cassinadi Pietro; tim. Gattuso Lorenzo, t. 7'17"3.

3. C.S. Esercito: Taffurelli Sinibaldo, Parth Sebastiano, Pedriva Ilario, Damolin Giovanni; tim. Petrone Antonio, t. 7'40"8.

4. C.U.S. Bari: Di Terlizzi Pietro, Fasano Giovanni, Altamura Giuseppe, De Palma Damiano; tim. Squicciarini Filippo, t. 8'24"8.

II Batteria

1. G.N. Fiamme Gialle a): Cavallin Romeo, Celeghin Silvano, Tronchin G. Paolo, Appoloni Remigio; tim. Giorgianni Giuseppe, t. 7'36"7.

2. C.C. Aniene: Catania Elio, Antonelli Aurelio, Bolognese Antonio, Bigerna Massimo; tim. Schraider Alessandro, t. 7'51"7.

3. G.S.VV.F. Carrino: Melpignano Elio, Romano Salvatore, Epifani Tommaso, Malorzo Antonio; tim. Siccardi Cosimo, t. 7'59"6.

FINALI

1. Centro Remiero FF.AA. a): Gianì Dario, Albano Diego, Melpignano Antonio, Glorioso Francesco; tim. Plutino Leone, t. 6'57"7.

2. G.N. Fiamme Gialle b): Cormons Ottavio, Zaffino Enzo, Tonon Ambrogio, Cassinadi Pietro; tim. Gattuso Lorenzo, t. 6'59"3.

3. G.N. Fiamme Gialle a): Cavallin Romeo, Celeghin Silvano, Tronchin G. Paolo, Appoloni Remigio; tim. Giorgianni Giuseppe, t. 7'01"8.

4. C.S. Esercito: Taffurelli Sinibaldo, Parth Sebastiano, Pedriva Ilario, Damolin Giovanni; tim. Petrone Antonio, t. 7'23"8.

XLIII

5. C.C. Aniene: Catania Elio, Antonelli Aurelio, Bolognese Antonio, Bigerna Massimo; tim. Schraider Alessandro, t. 738'8.
6. G.S.VV.F. Carrino: Melpignano Elio, Romano Salvatore, Epifani Tommaso, Malorzo Antonio; tim. Siccardi Cosimo, t. 746'.

Eliminato in batteria: C.U.S. Bari.

Ritirati: C.C. Napoli, Centro Remiero FF.AA. b - c).

GARA in Handicap - 4 di punta senza tim. e IX GARA - Jole da mare a 8 vogatori N.C. - m. 2.000

1. Centro Remiero FF.AA.: Michieletto Mario, Giuconi Giovanni, Orrelli Felice, Conti Manzini P. Angelo, t. 6'44"4. (4 senza).
1. Sc. Cen. Rem. M.M. Sabaudia-Centro Remiero FF.AA.: Pizzetti Lorenzo, Conti P. Giorgio, Ricci Dario, Campitelli Domenico, Ramirez Ettore, Minchio Giovanni, Sabatini Paolo, Moschetta Mario; tim. Coebo Domenico, t. 6'49"7.
2. C.C. Napoli: Petrella Giovanni, Vettura Francesco, Vitolo Paulino, Santoro Giuseppe, Savarese Renato, Mascrino Francesco, Ponsiglione Massimo, Del Forno Giovanni; tim. Mantiscalco Giovanni, t. 6'56"5.
3. Y.C.C. Savoia: Callendo Raffaele, Di Donato Corrado, Di Paola Tommaso, Agnes Giuliano, Veneruso Ferdinando, Ariello Luciano, Signori Salvatore, Vitiello Nello; tim. Pellegrino Livio, t. 7'07"4.

X GARA - 2 di punta con tim. Seniores - m. 2.000

1. G.N. Fiamme Gialle: Battistelli Luigi, Salvucci Vincenzo; tim. Gattuso Lorenzo, t. 6'53"4.
2. G.S.VV.F. Maggi: Bonfigli Roberto, Veroli Walter; tim. Fughini Lorenzo, t. 8'34".

Ritirati: C.N. Posillipo, Centro Remiero FF.AA. a - b).

XI GARA - Otto di punta Allievi - m. 1.500

1. C.C. Napoli: Padoan Claudio, Giangrasso Mario, Chianese

Francesco, Carrese Sergio, Menichini Alberto, Gravina-Edoardo, Di Majo Armando, Mozzuoccolo Raffaele; tim. Mantiscalco Giovanni, t. 5'00"6.

2. C.N. Posillipo: Dinacci Corrado, Beninato Mario, Krieg Giulio, Napolitano Silvano, D'Angelo Pasquale, Ciancaleoni Fabrizio, Rizzo Massimo, Von Arx Walter; tim. Martini Alberto, t. 5'10"8.

XII GARA - Due di coppia Seniores - m. 2.000

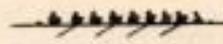
1. C.C.T. Lazio: Micozzi Maurizio, Calvia Bruno, t. 7'28"5.
2. C.U.S. Bari: Migotti Bruno, Alba Alessio, t. 7'30"6.
3. C.C.S. Giorgio: Ricciotti Giulio, Marchesi Bruno, t. 7'48"9.
4. G.S.VV.F. Carrino: Malignano Elio, Malorzo Antonio, t. 7'59"6.

Ritirati: C.N. Posillipo, C.C. Roma.

XIII GARA - Otto di punta Seniores - m. 2.000

1. Centro Remiero FF.AA. b): Benedetti Elio, Simich Sergio, Spinozzi Giovanni, Tronta Giuseppe, Poppi Claudio, Ceccarini Idilio, Costantini Giovanni, Biloslavo Duilio; tim. Coniglio Antonio, t. 6'25"3.
2. S.S. Carabinieri: Castellani Severino, Ristorato Achille, Frappi Giorgio, Biancaredda Flavio, Castellani Gastone, Grande Gennaro, Mollardi Rocco, Battaglini Pietro; tim. Bellafemina Luigi, t. 6'28"5.
3. G.N. Fiamme Gialle: Santoni Massimo, Baron Domenico, Battistelli Luigi, Salvucci Vincenzo, Cormons Ottavio, Zaffino Enzo, Tonon Ambrogio, Cassinadi Pietro; tim. Gattuso Lorenzo, t. 6'37"4.
4. C.C. Aniene-C.C. Tevere-Reno: Bavoli Nicola, Mancini Paolo, Pompei Maurizio, Borranca Francesco, Vulpato Mauro, Lanza Marcello, Benigni Mario, Lucarini Augusto; tim. Stefanoni Ivo, t. 6'39"3.

Ritirati: C.C. Napoli, Y.C.C. Savoia, Centro Remiero FF.AA. a).



QUATTORDICI REGATE PER GLI EQUIPAGGI DEL CENTRO-SUD

I militari di Sabaudia e i Canottieri Napoli protagonisti della prima giornata al Lago Patria

Clay si conferma «mondiale»

LONDRA, 21 maggio. Casitas Clay ha conservato il titolo mondiale di pugilato per i pesi massimi battendo lo sfidante inglese Henry Cooper alla sesta ripresa. L'incontro è stato arrestato ad 1'38" dall'inizio della settima ripresa per ferita all'arcata sopraccigliare sinistra dello sfidante. Il profondo taglio, provocato da una dura serie di colpi incessanti dell'inglese, e la conseguente emorragia hanno indotto l'arbitro scozzese, George Smith, ad intervenire e — nonostante le proteste dello sfidante — a interrompere il match di chiamando Clay vincitore.

Fino a quel momento Clay era già in vantaggio. Difatti dopo i ritardi preliminari che tra l'altro avevano anche visto il ring «stretto» da un gruppo di sostenitori dell'inglese, l'incontro ha avuto inizio con 15 minuti di ritardo sull'orario previsto. Presenti circa 45 mila spettatori: un vero record sfiorato soltanto dal precedente incontro di Miami Beach tra Clay e Liston.

L'iniziativa è di Clay il quale sfoderando il suo «balletto» sfuggiva allo sfidante per centrarlo con potenti e rapidi jab. Anche il secondo e quarto round erano di Clay. Nel quinto Clay ha scosso il ritmo mettendo in difficoltà l'inglese. Al sesto la conclusione.

Il campione mette a segno un formidabile jab che provoca un taglio all'arcata sopraccigliare sinistra di Cooper. Alla vista del danno (e del sangue) attaccò sempre più risolutamente di sinistra e mette a segno anche un diretto. Il sangue fuoriuscì ormai con abbondanza dall'arcata del povero e sfortunato Cooper e l'arbitro arrestò il combattimento.

Cooper negli spogliatoi, dopo aver ricevuto le cure del caso (la ferita al sopracciglio è lunga ben 5 centimetri) ha protestato affermando che non è stato un «diretto» e ferito, bensì una poderosa testata di Clay.

L'entusiasta conclusione del incontro ha suscitato vivo disappunto tra gli sportivi che un'ora dopo il match scattavano ancora nei pressi dello stadio.

La Coppa Banco di Napoli vinta dall'«otto» delle Forze Armate - Una vittoria al Savoia e una al Posillipo - Oggi i campionati italiani per studenti universitari

Quattordici regate in una sola riunione sono troppe, specialmente quando, di esse, si è no tre o quattro hanno dato luogo ad emozioni. Comunque la prima giornata remata al Lago Patria è trascorsa più che movimentata, sia per il tempo inclemente, che ha costretto i vogatori a gareggiare, in qualche regata, sotto la pioggia, sia per l'impegno che hanno dimostrato i giovani di fronte agli anziani. Campo di regata in ottimo stato, con i paletti, le corde, il percorso tutto in ordine: spettatori scarsi dato il tempo incerto.

Come avevamo previsto ieri, le gare più importanti, cioè quelle riservate ai seniores e agli juniores, sono state vinte quasi tutte da equipaggi militari e cioè dalle Forze Armate di Sabaudia e dalle Fiamme Gialle. Si sono inseriti a dividere parte della torta, il magnifico Antonio Ruocco dei Canottieri Napoli, che ha vinto in modo superbo la regata in singolo e il duo di coppia del Tennis Roma che però non aveva di fronte equipaggi militari. Fra gli allievi, invece, la battaglia è stata aspra e in definitiva le vittorie più ambite sono andate al viraio giallo-rosso dei Canottieri Napoli, così ben curato da Pugliese e da Porcaro, sotto l'attenta guida di Ermelli.

Il Napoli ha vinto il quattro con allievi battendo in modo clamoroso l'equipaggio dell'Italia, ed ha fatto suo anche il duello con il Posillipo nella gara più attesa fra i giovani: l'otto di punta. In entrambe le regate gli equipaggi del Napoli erano guidati dal copovo Claudio Padovan, un ragazzo tutto muscoli, cuore e nervi che ha mostrato di possedere le qualità e le doti del canottiere di buona razza. Il Posillipo ha fatto suo il due senza allievi battendo l'Italia, e il Savoia si è aggiudicato il singolo allievi con l'ottimo Di Domenico che ha sbaragliato il campo vicentino con netto vantaggio.

I Circoli partenopei, quindi non hanno mai figurato nella riunione del sodalistic riunione che pensano non ha detto gran che ai tecnici presenti in massa al transario, per studiare le possibilità degli equipaggi di Sabaudia ed in modo particolare il quattro con che, nella formazione, conta ben tre olimpionici di Tokio e cioè Gianni, Giordano e Melpignano. Niente di notevole nel tempo di

quello che dovrebbe essere il più forte squadrone italiano: un «877» ben lontano dai limiti federali per la partecipazione ai campionati europei che è di 6'40". Ha fatto meglio il quattro senza anche delle FF. AA. di Sabaudia, che nella regata ad handicap con gli otto Jole ha fatto fermare il cronometro sui 6'44" mentre il limite federale è di 6'32".

Splendida la regata in otto Jole dove l'equipaggio misto di Sabaudia ha dovuto impegnarsi a fondo per battere i giovanissimi Canottieri Napoli, giunti ottimi secondi a una sola barca dai vincitori e precedendo il savona di oltre dieci secondi. Nell'otto seniores ha vinto Sabaudia, contro l'equipaggio dei Carabinieri Napoli: una bella gara in cui sebbene il tempo sia stato men che mediocre (6'25" contro i 6'27" del limite federale), ha fatto sfiorare lo scarno pubblico per la energica difesa opposta al Centro di Sabaudia, dai Carabinieri di Napoli che sono arrivati a meno di tre secondi dagli avversari.

Oggi grande gala per i campionati nazionali studenteschi. Il CUS di Napoli dovrà affrontare avversari temibilissimi in tutte le gare, ma nei pronostici gli universitari partenopei appaiono favoriti in più di una regata. Fra una gara e l'altra, saranno trasmesse al pubblico, per radio, le notizie sulla partita-stima di calcio Napoli-Inter che si svolge in contemporanea allo stadio San Paolo. E questo è un altro merito per gli organizzatori.

Nino Bruschini

I risultati

Coppa PALERMO: jole a quattro n. e. Ml. 2000.

1. FF. AA. Sabaudia in 6'04" (Pirelli, Giacomelli, Vianello, Bertoni, Tim: Piatino); 2. Esercito Napoli in 6'5" 3. M.M. e FF. AA. Sabaudia (equipaggio misto) 6'3" 4. M. M. Augusta 6'3" 5. Carabinieri Napoli 6'10" 6. Italsider 6'14".

Coppa ITALIA: canotto n. e. Ml. 1500.

1. Tallonello Ludovico (B. C. Palermo) in 6'42" 2. De Crescenzo (C. N. Posillipo) 6'48" 3. Cesarano (Stabia A.I.) 6'54" 4. Aniene Roma 6'58" 5. Italia 6'57" 6. Stabia B. V. 7. Tevere Roma 7'38".

Targa COMITATO PARTENOPEO: quattro con allievi. Ml. 1500.

1. Napoli (Padovan, Giarratano, Chianese, Carrese, Tim: Manacalco) in 5'42" 2. Italia in 6'37".

Coppa SAVOIA: singolo senior. Ml. 2000.

1. Ruocco Antonio (C. C. Napoli) in 6'25" 2. Galeazzi (C. C. Roma) in 6'30" 3. Soranna (Fiamme Gialle Sabaudia) in 6'31" 4. Cesarano (Stabia) 6'50".

Coppa POSILLIPO: due senza seniores. Ml. 2000.

1. Fiamme Gialle Sabaudia (Vertuccio, Iba) in 7'50" 2. Tevere Roma in 8'7" 3. Tennis Lazio in 8'7" 4. CUS Bari in 8'34".

Coppa NAPOLI: due con allievi. Ml. 1500.

1. Posillipo (Leonardi e Mete Tim: Dei Vecchio) 6'17" 2. Italia 6'40".

Coppa GIORNALE ROMA: singolo allievi. Ml. 1500.

1. Di Domenico Gaetano (Savoia) in 6'19" 2. Puglia (Jonica di Catania) in 6'27" 3. Pinardi (Savoia) in 6'35" 4. Le. di Navale Taranto in 6'54".

Coppa ENTE PROV. TURINENSE: quattro con seniores. Ml. 2000.

1. FF. AA. Sabaudia (Gianni Albano, Melpignano, Giordano Tim: Rutino) in 6'37" 2. Fiamme Gialle Sabaudia B. in 6'38" 3. Fiamme Gialle Sabaudia A. in 7'38" 4. Esercito Napoli in 7'38" 5. Aniene 6. Brindisi.

Coppa PLATANIA: jole a otto n. e. Ml. 2000.

1. M. M. Sabaudia e FF. AA. Sabaudia (equipaggio misto) (Piatino, Comi, Ricci, Campitelli, Maurizi, Minobio, Sabatini, Moschetti, Tim: Corbo) in 6'49" 2. Napoli in 6'56" 3. Savoia in 7'7".

Coppa COMITATO CONI: due con seniores. Ml. 2000.

1. Fiamme Gialle (Mansueto, Salvo, Tim: Serra) in 8'17" 2. VV. FF. Anona in 8'34".

Coppa COMITATO PARTENOPEO: quattro senza seniores. Ml. 2000.

Unico concorrente: FF. AA. Sabaudia in 6'44".

Coppa BELLELLI: otto di punta allievi. Ml. 1500.

1. Napoli (Padovan, Giarratano, Chianese, Carrese, Manacalco, Gravina, Di Massimo, Mampalao Tim: Manacalco) in 5'58" 2. Posillipo in 5'58".

Coppa COMITATO PARTENOPEO: due di coppia seniores. Ml. 2000.

1. Tennis Lazio (Micozzi Calvia) in 7'28" 2. CUS Bari in 7'30" 3. S. Giorgio Roma in 7'48" 4. Brindisi 7'59".

Coppa BANCO DI NAPOLI: otto di punta seniores. Ml. 2000.

1. FF. AA. Sabaudia (Benedetti, Simich, Spinuzzi, Trenta, Poppi, Ceccaroni, Costantini, Biolasio, Tim: Consiglio) in 6'25" 2. Carabinieri Napoli in 6'28" 3. Fiamme Gialle Sabaudia in 6'37" 4. Aniene Roma 6'38".

SI CORRE OGGI

Quattro nel Premi

Gran prove oggi sull'ippodromo di Agnesio per la disputa del Premio Banco di Napoli, ultima grossa competizione della stagione dei trattatori. Durata di 2 milioni e, soprattutto, di quei premi, artistico trofeo d'argento che ogni anno, ormai per nobilitare e sportivizzare tradizione, il glorioso Istituto di Credito mette in palio, la fasciosa competizione fa parte ormai del calendario delle classiche italiane della specialità.

Da qui la lotta prenderà ai nastri di soggetti scelti e qualificati, veri e propri assi del movimento ippico europeo e, talora da assicurare un campo veramente eccezionale di partenti. Saranno difatti in sette a contendersi l'ambito trofeo del Banco di Napoli e relativo premio bimilionario: quattro americani e tre italiani. Tra i nostri spicca quella Graianella che ha già stupito per la sua ultima nonché vittoriosa esibizione ad Agnesio dove sul maggio ebbe a trattare a tempo di record.

L'alberca di Bolioni, forte del 149 segnalato recentemente parte col favore del pronostico anche se dovrà tener testa ad americani della taglia di Fashion e Demon Rex, quest'ultimo alquanto sfortunato a Pa-

Foto 3.



Foto 4.



Foto 5.



Foto 6.



Foto 7.



Foto 8.

(segue da pag. 20)

LA VELA IN ITALIA

Il rimorchiatore e la vela

GIANNI MAGNANO

Il 12 marzo del 1902 compare sul Secolo XIX di Genova un trafiletto che riporta la notizia della partenza dello yacht Artica per la Francia dove il mese successivo disputerà la Coppa di Francia.

Nella notizia di poche righe, si fa riferimento al rimorchiatore Roma un mezzo che operava nel porto di Genova, messo a disposizione del Regio Yacht Club Italiano, per il traino a Marsiglia del racer sfidante la Coppa di Francia.



"Artica" esce dal porto di Marsiglia a rimorchio del "Roma" per la regata della "Coppa di Francia.

Il rimorchiatore Roma restò a Marsiglia per i giorni della regata per poi riportare Artica in Italia dopo l'avvincente conquista della Coppa.

Fu in quella occasione che il rimorchiatore entrò per la prima volta nella Storia dello yachting genovese, iniziando una lunga collaborazione che negli anni successivi si rivelò importante soprattutto per lo sviluppo della vela popolare.

All'epoca sia i grandi yacht da regata sia le piccole barche a deriva mobile non disponevano di motori ausiliari. Inoltre, la conformazione della costa ligure, la dimensione del porto di Genova che divide con le sue dighe il versante di Ponente da quello di Levante della Riviera e l'inesistenza di sistemi di trasporto terrestri delle barche crearono in quell'epoca non pochi problemi ai velisti per raggiungere i campi di regata.

Durante la stagione estiva, quasi ogni domenica i circoli della costa Ligure organizzavano regate veliche e la necessità di trasferirsi da una località all'altra diventò un serio problema con il quale fare i conti.

Le barche si trasferivano a vela via mare, magari affrontando lunghe navigazioni solitarie nei giorni precedenti l'evento, oppure, per quelle piccole barche che ne erano dotate, quando il vento era insufficiente si ricorreva all'uso dei remi.

Dopo la Prima guerra mondiale con la nascita della Federazione Ligure Yachting Popolare-Unione Ligure Piccolo Yachting queste regate vennero organizzate meglio e calendarizzate con precisione per mezzo di annunci scritti e articoli sui giornali locali.

I dirigenti della FLYP-ULPY e gli stessi Club nautici, si fecero promotori di un'istanza all'Autorità Portuale di Genova ottenendo un vero e proprio servizio di traino costiero per le barche da regata svolto ogni domenica

da un piccolo rimorchiatore.

Il servizio era garantito dal rimorchiatore Cornigliano che, ad un orario stabilito, partiva dal porto di Genova con un lungo cavo a traino filato a poppa al quale i velisti dell'epoca, in attesa dinnanzi ai loro Club lungo le spiagge dei dintorni di Genova si attaccavano al volo.

Il Cornigliano era un vecchio rimorchiatore del Consorzio Autonomo del Porto di Genova che in settimana stazionava nella zona dei cantieri navali a disposizione per piccoli traini e movimentazioni interne al bacino portuale; per molti anni il suo comandante fu uno storico dipendente del CAP che curava quel battello con amore e precisione, pronto in tutte le domeniche estive al suo servizio sportivo.

Il viaggio del Cornigliano era lento e sicuro garantendo a chi lo voleva un passaggio via mare per la località della regata. I velisti preparavano una scotta legata alla base dell'albero per dare volta al cavo galleggiante trainato dal rimorchiatore e il traino era pronto.

Infatti, il servizio non prevedeva fermate, al più il comandante del rimorchiatore rallentava un po' per facilitare le operazioni.



Il rimorchiatore "Cornigliano" in distanza ha appena lasciato le barche per una regata davanti a Genova in primo piano "Candida" vincitore di molti Campionati Liguri U.L.P.Y.

Si arrivò persino ad annunciare sui quotidiani locali l'orario di passaggio davanti alle varie località della costa in modo da facilitare la confluenza delle barche al punto di ritrovo.

Il rimorchiatore giunto a destinazione, attendeva ormeggiato in zona la fine della regata per poi riportare tutte le barche alle proprie spiagge.

L'attività del Cornigliano non era soltanto un servizio ma finì per costituire un momento stesso della giornata di vela alla quale molti velisti appassionati partecipavano.

Durante il viaggio a traino si scherzava e si organizzavano scherzi; tra le barche volavano immancabilmente stracci bagnati e qualche secchiata d'acqua tra le risate di tutti.

Un modo semplice per socializzare e stare insieme magari anche dopo aver litigato per una manovra azzardata nella regata appena terminata.

Un servizio importante che con gli anni diventò anche una piacevole usanza, sino a quando all'inizio degli anni Sessanta, con la diffusione dei carrelli stradali, quell'epoca finì e la lunga teoria di barche rimorchiate non sfilò più davanti alle spiagge della Liguria catturando l'attenzione stupita di qualche bambino che facendo il bagno diceva alla mamma "guarda quante barche, dove vanno?".