



Notiziario CSTN

OTTOBRE 2022
N° 122



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° 122

NOTIZIARIO ON-LINE

ottobre 2022

SOMMARIO

- | | | | |
|-----------------------------|---------|---------------------------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Maris Stella IV | pag. 18 |
| • Ricordo di Iannucci | pag. 2 | • Gli anni della vela | pag. 23 |
| • Archason | pag. 5 | • Regata tre golfi | pag. 33 |
| • Gerolimich | pag. 14 | • Libri in vetrina - convenzione AIVE | pag. 37 |

EDITORIALE

È andata felicemente in porto la convenzione tra l'A.I.V.E. e il CSTN., firmatari il Presidente Dott. Giancarlo Lodigiani e l'Ammiraglio Donato Marzano, Presidente Nazionale LNI da cui il CSTN dipende. Un folto pubblico con presenze eccellenti, come riportiamo a pagina 40, ha assistito alla cerimonia. Certamente da questa convenzione ci si può aspettare un importante impulso soprattutto per quanto attiene la storia e la cultura dello Yachting. Con un bel lavoro di squadra e una scelta oculata per non incorrere in duplicazioni, il CSTN ha preparato gli elenchi dei libri da ordinare alle Librerie accreditate in modo da utilizzare il contributo che ci è stato assegnato dal ministero della Cultura.

Foto e grafica di copertina di Bleu Passion: Nella foto: "Soltanto a chi pratica la fotografia subacquea è concesso di scattare simili immagini che testimoniano le bellezze e i segreti delle profondità marine".

Hanno collaborato: *Rita Cramer Giovannini, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Franco Guerreschi, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Franco Maria 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

FLOTTA NEI CIELI

Ci ha lasciati Giovanni Iannucci, Ammiraglio di Squadra, pilota di Marina (due aquile: USA e Italia), velico dello S.V.M.M., Giudice Internazionale di Regata, componente di vari comitati dell'International Sailing Federation e della Federazione Italiana Vela, Delegato Regionale LNI. Insignito dal CONI della Stella di Bronzo al Merito Sportivo, Premio Micky Guccione che celebra i migliori velisti siciliani e membro del Committee of Honour dell'ORC.

CIAO GIOVANNI

Basta sfogliare le pagine del NOTIZIARIO CSTN per avere un'idea di quello che è stato il rapporto che abbiamo avuto con Giovanni Iannucci a partire dal 2013 quando Carlo Rolandi lo ha voluto nella nostra Redazione. Anni di amicizia, di contatti, di progetti e programmi, in nome di una passione comune e condivisa: il mare e la Vela. Ci ha dato, con la classe e lo stile che gli erano propri, qualcosa di unico e di fantastico. Ci ha raccontato le sue avventure transoceaniche - ma anche a manovra con Straulino - nelle regate più famose al timone delle più belle barche a vela della Marina, *Vespucci* compreso del quale è stato comandante. E' stato un narratore competente e impareggiabile. I suoi ricordi resteranno per sempre sui numeri del Notiziario CSTN, copia elettronica, ma anche cartacea.

Tutta la stampa e i media hanno omaggiato la sua figura di brillante Ammiraglio e velista. La Redazione della quale risulta componente fino al recente numero di settembre, ti ricorderà con stima e gratitudine per quanto hai fatto per la nostra rivista e per la lezione di stile e signorilità che ci hai lasciato. Non ti dimenticheremo mai.

La Redazione



Ricordo dell'amico Ammiraglio Giuseppe Angrisano (da Barcellona - Spagna).

Oggi la segreteria Ammiragli mi ha comunicato la morte dell'Ammiraglio di Squadra Giovanni Iannucci, assiduo sostenitore, con i suoi scritti del Notiziario.

*Giovanni ed io siamo entrambi ex allievi del collegio Salesiano di Castellammare di Stabia. Mia madre e la sua erano amiche. Siamo stati anche compagni di Accademia. Lui terza classe, io prima. Gli davo la mia razione di sigarette. Pilota di Marina, comandante del *Vespucci* con idee molto chiare sull'addestramento degli allievi. Comandante in seconda dell'Accademia Navale basandosi sulla previa esperienza di Comandante di un corso di allievi da cui sono usciti due Capi di Stato Maggiore della Marina. Insomma un ufficiale di altissimo livello. Giovanni voleva che gli allievi dell'Accademia, che imbarcano sul *Vespucci* alla fine degli studi del primo corso, facessero "la gavetta" cioè imparassero a fare i lavori basilari di amministrazione della nave oltre che imparare la condotta della navigazione e la manovra delle vele, delle ancore e delle lance, insomma che divenissero dei veri marinai che sanno anche fare la gassa d'amante annodandola dietro le spalle.*

Una perdita di un amico per me e di un validissimo collaboratore per voi del Molosiglio.

DAL SITO SAILY.it di Fabio Colivicchi

Addio a Giovanni Iannucci, centomila miglia da grande marinaio

E' scomparso la mattina del 31 agosto, a 89 anni. Lascia una vasta eredità di ricordi, imprese veliche oceaniche e non solo, scritti, soprattutto doti umane che lo hanno fatto stimare da mezzo mondo - L'OMAGGIO CON I SUOI DIARI SULLE BARCHE DELLA MARINA, DA ARTICA II AL CORSARO (Dal Notiziario del CSTN)

*Se n'è andato di soppiatto in una mattina fresca di fine agosto, senza disturbare, con una forma di eleganza che lo rivestiva in modo naturale in ogni circostanza. Giovanni Iannucci, pilota aeronautico, ammiraglio della Marina Militare, comandante del **Vespucci**, miglia stimate di navigazione a vela circa 100mila su diversi oceani, intensa attività sportiva prima da atleta e poi da dirigente, UdR, delegato LNI, presente ai maggiori appuntamenti ed eventi FIV, più di ogni altra cosa stimato e riconosciuto, marito, padre, nonno, un riferimento insomma.*

Ascoltare, parlare, scambiare messaggi con Giovanni Iannucci ha sempre coinciso con una sensazione di arricchimento. Perché con i suoi modi, il suo mettere insieme le parole con quel tipico timbro baritonale agli atteggiamenti e ai movimenti degli occhi, erano sempre dalla parte dell'iterlocutore. Anche quando l'argomento poteva essere spinoso, o quando ti chiamava per rivelare o commentare, mai banale, sempre costruttivo, sguardo lucido a 360 gradi, proprio quello che deve avere chi naviga tanto in mare aperto, e su quel mare scrive la rotta della sua storia.

Giovanni lascia una splendida famiglia con tanti nipoti, e infiniti ricordi in talmente tante persone che - come ha scritto la moglie Marilena (un abbraccio) - non sarà possibile dimenticarlo.

LE ESEQUIE -1 funerali pubblici con funzione civile come suo desiderio si terranno venerdì 2 settembre alle ore 17:00 a Messina, presso il Circolo Ufficiali della Marina Militare, Marescilia, zona Falcata.

RICORDI E TESTIMONIANZE - Qui un estratto da un numero del Notiziario del Centro Studi Tradizioni Nautiche, istituzione storica e culturale che si rivela ogni giorno sempre più preziosa e necessaria, e con la quale "Saily" avvierà una collaborazione.

Carlo Rolandi: vi presento Giovanni Iannucci...

Giovanni Iannucci, a me legato da antica amicizia consolidatasi dall'aver partecipato insieme a numerose Giurie Internazionali di importanti regate quali le "Vele d'Epoca" e la "Tre Golfi" di Napoli, la "Rolex Middle Sea Race" di Malta, ed altre ancora in Costa Smeralda, nelle acque della Liguria e dell'Isola di Wight, mi ha offerto la possibilità di mettere a disposizione del "Notiziario" del nostro Centro Studi Tradizioni Nautiche alcune sue "memorie" (ne saranno quattro o cinque) che ha sintetizzato dopo aver partecipato a regate oceaniche di alto livello con prestigiose barche prevalentemente di proprietà della nostra Marina Militare. Non mi sono lasciata sfuggire questa golosa opportunità che trasporta il lettore, sfogliando il "Notiziario", a bordo di queste barche prestigiose quasi come se fosse anche lui un membro dell'equipaggio. Tra le barche che incontreremo ricordo "Artica II", "Mait II", "Corsaro II", barche che ancora oggi solcano i mari partecipando a regate e raduni molto importanti: tra questi ultimi quelli delle "Vele d'Epoca". Nella prima puntata delle "memorie" di Giovanni Iannucci saliremo a bordo di "Artica II", progettata dall'indimenticabile John Illingworth, raffigurata nel quadro ad olio di Rudolf Claudus con lo scafo rosso - che all'epoca era il colore che distingueva tutte le barche da regata della Marina Militare italiana - nella partenza della regata Torbay- Lisbona del 1956. Altra puntata ci descriverà, anch'essa con dovizia di particolari, la regata Buenos Aires-Rio de Janeiro del 1962 a bordo del "Mait II" di proprietà dell'indimenticabile Italo Monzino, appassionato velico ed artefice, nel quotidiano, della grande catena di distribuzione "Standa". Molto interessanti saranno i commenti alla regata del Monzino il quale, a causa di imprevisti ed improrogabili impegni dell'ultimo momento, dovrà rinunciare a far parte dell'equipaggio del "Mait II". La regata Los Angeles-Honolulu del "Corsaro II" del 1965 darà spazio alla descrizione del trasferimento della barca da Rio de Janeiro a Los Angeles risalendo le coste del Sud America, il passaggio del Canale di Panama, la navigazione nell'Oceano Pacifico lungo le coste dell'America Centrale e Settentrionale, fino Long Beach (Los Angeles) da dove prenderà il via la regata transpacificca. L'allenamento dell'equipaggio

ed il suo affiatamento, avvenuti proprio durante questa lunga trasferta che ha preceduto la regata, saranno descritti nei minimi particolari. Nei miei ricordi vi è la precedente partecipazione di “Corsaro II” a questa regata transpacificica quando Tino Straulino ne era al comando e dell’equipaggio faceva parte Beppe Croce, allora Presidente dello Yacht Club Italiano, della Federazione Italiana Vela e dell’IYRU (International Yacht Racing Union). In altre successive puntate potremo ancora leggere di importanti regate e tra queste quella dalle Canarie a Puerto Rico. Iannucci non soltanto è stato un grande militante della Marina Militare italiana, guadagnandosi le spalline dorate di Ammiraglio di Squadra, ma è stato anche un provetto uomo di mare ed un Comandante seguito con affettuoso rispetto dagli equipaggi da lui dipendenti. Mi fa piacere poter divulgare questi suoi scritti dai quali traiamo conferma che la nostra Marina Militare non opera soltanto a tutela della nostra Patria, ma altresì svolgendo all’estero una penetrante azione promozionale inviando intorno al mondo le sue splendide barche, onore e vanto dello Yachting italiano, con equipaggi altrettanto splendidi. Affido al curriculum che segue il compito di fornire una dettagliata disamina della vita militare e sportiva di Giovanni Iannucci, Classe 1933, oggi felicemente sposato con la cara Marilena, anche lei coinvolta nei Comitati di Regata della nostra Vela. (Carlo Rolandi)

CHI ERA GIOVANNI IANNUCCI: UN CURRICULUM IMPRESSIONANTE

Nato a Napoli il 2 febbraio 1933, figlio di Ufficiale di Marina, ha trascorso l’infanzia e l’adolescenza in varie località d’Italia, sempre sul mare. Conseguito il Diploma di Maturità Classica presso il Liceo Classico “Archita” di Taranto, entrava in Accademia Navale nel 1951 - Corso “Australi”- e ne usciva, con il grado di Aspirante Guardiamarina, nel 1955. Dopo un periodo di imbarco su Unità di Squadra, si trasferiva negli U.S.A. per il Corso di Pilotaggio della U.S. Navy e conseguiva il brevetto di Pilota Militare nel 1958. Rientrato in Italia, veniva assegnato ai Reparti Aerei Antisommergibile, allora dotati del velivolo Grumman S2F. Effettuava successivamente il passaggio sul successore dell’S2F, il *Breguet 1150 Atlantic*.

Nel corso della carriera, oltre ai periodi in attività di volo, ha ricoperto vari incarichi nazionali e NATO, a bordo e a terra, in Italia ed all’estero. Fra di essi, è stato Comandante alla Classe del Corso “Grifoni” in Accademia Navale dal ’65 al ’67. Ha comandato i Dragamine *Betulla* ed *Acacia*, la Corvetta *Alcione*, la Fregata *Castore* e le Navi Scuola a vela *Corsaro II*, *Stella Polare* ed *Amerigo Vespucci*.

Promosso Contrammiraglio nel 1983, ha frequentato il Centro Alti Studi della Difesa, ha comandato la 4a Divisione Navale ed il Centro Addestramento Aeronavale, è stato Capo Divisione presso il Comando delle Forze Navali NATO in Mediterraneo e Comandante Militare Marittimo Autonomo in Sicilia, concludendo in tale incarico il servizio attivo nel dicembre del 1991, con il grado di Ammiraglio di Squadra.

Da allora si è dedicato, esclusivamente a titolo volontario, a varie attività connesse con il mare ed in particolare con la vela. E’ stato per molti anni membro di vari comitati dell’International Sailing Federation e della Federazione Italiana Vela ed è attualmente Congressman dell’Offshore Racing Congress. E’ stato collaboratore della Sail Training Association Italia e, per dodici anni, Delegato Regionale per la Sicilia della Lega Navale Italiana. E’ Ufficiale di Regata Nazionale.

La pratica della vela, iniziata a 13 anni, nel 1946, si è svolta inizialmente su imbarcazioni dello Sport Velico Marina Militare quali la Star, il Dinghy 12 p. S.I., lo Snipe ed il 5.5 m. S.I.. Nel 1956 ha partecipato alla regata Torbay - Lisbona su *Artica II* e da allora si è dedicato prevalentemente alla vela d’altura, partecipando a numerose regate oceaniche quali la Buenos Aires - Rio de Janeiro sul *Mait II*, la Transatlantica, la Transpacificica, l’Annapolis - Newport, il Fastnet e la Channel Race sul *Corsaro II*, la Coruna - Portsmouth sulla *Stella Polare* e, in Mediterraneo, a numerose edizioni della Giraglia e della Middle Sea Race su varie imbarcazioni. Nel 1969 ha fatto parte, su *La Meloria*, di Gianni e Mary Pera, della prima squadra italiana all’Admiral’s Cup.

Ha inoltre praticato la vela, per diporto, con le sue quattro imbarcazioni da crociera che si sono succedute nel tempo.

Per il successo delle iniziative intraprese per la rinascita e la promozione dello sport della vela su derive ed imbarcazioni d’altura nella Sicilia Nord Orientale, è stato insignito dal CONI, nel 2004, della Stella di Bronzo al Merito Sportivo.

PERSONAGGI

Torna Franco Guerreschi questa volta con un bellissimo ricordo dedicato alla donna più famosa della vela mondiale: la francese M.me Virginie Hériot (1890-1932), olimpionica e passionaria del mare e della navigazione: un monumento nazionale e non solo. Interi volumi e riviste della nautica hanno dedicato molte pagine alla sua figura esclusiva e straordinaria, alla sua attività agonistica ed alla sua vita, un'autentica missione, per la propaganda del mare. L'amico Franco, con un'accorta e documentata ricerca, ci racconta le sue imprese e soprattutto la sua fine che non va dimenticata.



Arcachon Domenica 28 agosto 1932

FRANCO GUERRESCHI

“Non potrò mai dimenticare quell'estate ad Arcachon ...” Così iniziava sempre la storia più misteriosa ed affascinante che nostro Padre ci raccontava, spesso a grande richiesta, per tenerci buoni prima di infilarci sotto le coperte, per noi una storia, per lui un'esperienza, vissuta durante una delle tante vacanze passate dalla zia Nadine nella ridente località balneare della Gironde.

Nel dicembre 1931 l'Italia Marinara, illustrato della Lega Navale Italiana, pubblicava il programma del RYCI di Genova per le regate invernali da svolgersi nei primi mesi del 1932 nel golfo di Albaro (quartiere residenziale dell'area di levante della città di Genova) “... 13 febbraio: partenza per la crociera Cannes-Genova; 15, 16, 17 febbraio: regate per la Coppa d'Italia (8 metri S. I.) e per la Coppa del Tirreno (6 metri S. I. a team); 18, 19, e 20 febbraio: regate per la Coppa del Mediterraneo e per la Coppa di Genova; 21-22, 27-28 febbraio: regate ordinarie; 23 febbraio: partenza per la crociera Genova-S. Margherita e ritorno; 1 marzo: partenza per S. Remo; 3, 4 e 5 marzo: regate di S. Remo.



1932. I 6 metri al Lido di Albaro.

Alla settimana di Cowes di quest'anno *Ailée VII* fece solo due secondi premi; ha disputato inoltre la Coppa di Francia, Coppa che però rimase agli Inglesi che già la detenevano...”

E infatti, a mezzogiorno del 13 febbraio 1932, venne data la partenza della prima gara in programma, la Cannes-Genova.



Ailée II.



A prua di Ailée.



Armatrice ed equipaggio a poppa di Ailée.

Tempo cattivo, mare agitato e brezza tesa da Levante, fu l'accoglienza per i sette yachts in gara: *Ailée*, di M.me Virginie Heriot; *Doriana*, di M. Wett; *La Railleuse*, di M.me Johnston Lavis; *Apache*, di M. E. Calmette; *Quest II*, di Mr. Harcourt Smith; *Guerveur II*, del Barone di Neuville; *Albatros*, di M. Escher.

Se alla partenza il tempo era duro, col passare delle ore peggiorò ulteriormente, il vento girato a Maestrale divenne impetuoso, tanto che le barche di minore tonnellaggio furono costrette a causa delle avarie subite, ad abbandonare la regata e rifugiarsi nei porti più vicini, alcune, le maggiori, a secco di tela tentarono di proseguire a motore, ma dovettero presto trovar rifugio, l'unica che riuscì a compiere l'intero percorso alla vela vincendo così la regata, fu *Ailée*, la splendida goletta a tre alberi di oltre 51m di lunghezza progettata da Charles Ernest Nicholson, costruita a Gosport dal cantiere Camper & Nicholson dove fu varata: "...Eccola, finalmente, l'aspettavo da tempo; lei era già ancorata nel mio cuore da quando ero bambina e la mia volontà, il mio desiderio, l'avrebbero fatta nascere un giorno, non come il varo di un veliero che scivola dal cantiere

all'acqua, ma piuttosto come il figlio partorito da una madre a sua immagine e somiglianza.

Dopo essere stata a bordo di numerose barche, dopo molti anni di mare, sono riuscita a realizzare il mio grande sogno, venuto così da lontano, cresciuto nella mia fantasia, e a costruire questo veliero a tre alberi che navigherà finalmente sul vero mare.

Una volta definito il suo progetto e seguito il cantiere, il veliero è stato ben presto completato dopo un anno di attesa.

È nato ieri, il 19 giugno 1928 all'una del pomeriggio, a Gosport, disegnato da Charles Nicholson e costruito nei cantieri «Camper e Nicholson».

Ero riuscita a contagiare tutti con la mia gioia, l'atmosfera era tale che i capomastri, gli operai, gli amici hanno tutti condiviso la mia emozione e il mio orgoglio!

Hanno capito quanto fosse importante quel giorno per me.

Arrivai da Southampton alle 11 del mattino.

I cantieri «Nicholson» e le officine della grande veleria “Ratsey e Laphorn” erano imbandierati. Non c'erano operai nel capannone dove *Ailée* riposava ancora per qualche istante prima di scivolare verso il suo elemento naturale.

Tutto era pronto, gli scivoli ben ingrassati e il podio.

Ailée, impavesata in onore dell'evento, era bella, la più bella del mondo!

Risalii, per l'ultima volta, l'alta passerella di tavole e salii subito a bordo per verificare i progressi realizzati dopo la mia ultima visita.

Come in un formicaio, gli operai erano al lavoro al suo interno.

L'ora più favorevole per il varo era l'una, a causa della marea.

Ebbi appena il tempo di recarmi nell'ufficio di Charles Nicholson, di ricevere alcuni cari amici inglesi venuti da molto lontano per assistere al varo di *Ailée*, di scorgere una bella tavola guarnita di fiori bianchi e blu che ci avrebbe accolti poco dopo, quando Charles Nicholson, entrando nella stanza, mi disse: «Tutto è pronto prima di quanto pensassimo. Gli operai stanno cominciando. Venga, Signora.»

Il mio cuore si mise a battere fortissimo. Nello stesso momento sentii il rumore secco delle mazze sul legno, sempre più forte, sempre più incalzante.

Arrivai con Charles Nicholson e i miei invitati nel capannone, dove la folla compatta degli operai era in attesa. Passai sotto *Ailée* guardando il suo invaso dove, secondo la tradizione, erano state dipinte due teste di cane, due teste di molosso, per aiutare e proteggere la nuova imbarcazione. Gli operai inglesi cantavano la Marsigliese!

Raramente, in tutta la mia vita, mi sono sentita più commossa.

Salii sul podio. Impossibile parlare e sentirci: le mazze di legno stavano facendo il loro lavoro!

Legata all'estremità di una cima, una bottiglia di champagne, con dei fiori, attendeva appesa. Le mazze di legno si fermarono. Gli operai si scoprirono il capo.

Un colpo di fischiotto.

Charles Nicholson mi disse:

«Forza, Signora, è arrivato il momento!»

Afferrando con la mano la bottiglia, gridando “*Ailée*”, presi lo slancio ed essa andò in frantumi contro la prua.

Tutto lo champagne bagnò lo scafo, segno di felicità e di prosperità. Nessuna bottiglia si è mai rotta con tanto vigore; quando la madrina deve ritentare più volte, è un cattivo segno per le future navigazioni.

Ailée scivolò in acqua. Partì senza scosse, senza urti, se ne andò dolcemente verso il suo elemento naturale che si aprì per riceverla!

Gli operai sventolarono i berretti, gridarono “urrà” e il nome “*Ailée*”: il baccano cessò soltanto quando si mise a galleggiare.

I miei occhi non riuscivano a staccarsi dalle sue belle linee che si profilavano laggiù, all'ormeggio.

Inutile dire che durante il nostro piacevole pranzo che ci vide tutti riuniti ai cantieri «Nicholson», guardai più spesso di quanto avrei dovuto attraverso la finestra che mi consentiva di vedere la più amata delle barche... “.

A dividere Cannes da Genova ci sono 102 miglia di mare che venivano percorse mediamente in meno di dieci

ore dalla grande goletta *Ailée*, in quell'occasione invece di ore ce ne vollero ben 39 per avere ragione degli elementi, la regata si chiuse alle tre del mattino di lunedì 15 febbraio 1932.



M.me Virginie Hériot al timone di Ailée.

Le pessime condizioni meteo condizionarono anche il regolare svolgimento di tutte le regate previste che subirono un grave ritardo dovuto alla mancanza di tutte quelle barche che in quei giorni avevano partecipato alle "Regates Royales de Cannes", le quali, partite da Cannes il 13 febbraio al traino del Regio Rimorchiatore *Favignana*, furono costrette dal maltempo a rifugiarsi nei porti di Antibes, Villafranca, S. Remo e Oneglia per giungere a Genova il mattino del 20 febbraio. Le regate poterono così avere inizio domenica 21 febbraio.

Alle regate internazionali del lido di Albaro partecipavano sia gli 8 metri stazza internazionale che i 6 metri stazza internazionale, M.me Heriot partecipava alle regate in entrambe le classi avendo in acqua l'8 m S.I. *Ailée VII* e il 6 m S.I. *Petit Ailée V*.

Nella sesta giornata di regate venerdì 26 febbraio iniziò la sfida per la Coppa d'Italia che si disputava su un triangolo di 4 miglia, da percorrere quattro volte, le regate previste erano tre, le barche in acqua erano: per l'Italia, *Bamba* del grande ufficiale Francesco Giovannelli, per la Francia, *Ailée VII* di M.me Virginie Heriot.

Prima regata venerdì 26: mare leggermente mosso da Sud, vento moderato da NW, 1° *Bamba* in 2h, 43m, 44s; 2° *Ailée VII* in 2h, 44m, 5s.

Seconda regata sabato 27: mare mosso, brezza tesa da Nord, foschia e neve, 1° *Ailée VII* in 2h, 1m, 38s; 2° *Bamba* in 2h, 3m, 33s.

Terza regata domenica 28: mare calmo, brezza tesa da Maestro, 1° *Bamba* in 2h, 30m, 25s; 2° *Ailée VII* in 2h, 37m, 7s.

La Coppa d'Italia rimaneva così sul patrio suolo.

La sera di domenica 28 febbraio fu dato un ricevimento nella sede del R.Y.C.I. durante il quale vennero premiati gli equipaggi vincitori nelle varie regate, a M.me Heriot furono assegnate: la coppa Caterina Pozzani e la coppa Rylard per le vittorie conseguite con l'8 m S.I. *Ailée VII* e la coppa per la Cannes-Genova vinta con la goletta *Ailée*.

Terminate le regate di Genova, la piccola flotta di Mme Heriot si divise, *Ailée VII* e *Petit Ailée V*, fecero ritorno in Francia, a Nizza, per partecipare alle Regates de la Cote d'Azur, alle quali l'Armatrice non prese parte, ma lasciò il timone delle proprie barche rispettivamente: per *Ailée VII* a monsieur Bouchè, per *Petit Ailée V* a monsieur Noverraz, mentre la goletta *Ailée* si mise in rotta per una affascinante circumnavigazione della Penisola di circa 1.200 miglia, destinazione Venezia, dove l'Armatrice l'avrebbe raggiunta via terra ad inizio aprile.



Petit Ailée V ad Arcachon nel 1932.

Lasciata Genova il 29 febbraio di buon mattino, la grande goletta francese mise la prua per 160° in rotta per passare tra la Corsica e l'arcipelago toscano, e portarsi poi verso lo stretto di Messina, le condizioni meteo erano buone, mare poco mosso e una buona brezza da Ovest faceva correre *Ailée* ad oltre dieci nodi, ma sul calar della sera, con la goletta al largo di Pianosa, il tempo iniziò a guastarsi, il Comandante prudentemente fece ridurre la velatura per alleggerire le guardie notturne e infatti la navigazione proseguì più tranquilla anche se il tempo era molto peggiorato, tanto che, giunti al largo delle Bocche di Bonifacio, furono investiti da un terribile colpo di vento che lacerò all'istante alcune vele e solo la prudente scelta del Comandante evitò avarie peggiori.

Ammainate le vele strappate e ridotta ulteriormente la velatura, *Ailée* riuscì a continuare la navigazione ma con rotta su Napoli, dove giunse la mattina del 2 marzo a vele spiegate.

La sosta non programmata a Napoli fu dettata dalla necessità di effettuare le riparazioni alle avarie subite, che comportarono due giornate di lavoro, tanto che la sera del 4 marzo riprendeva regolarmente la navigazione verso Venezia, dove giunse, senza ulteriori problemi, nel pomeriggio del 9 marzo 1932, ormeggiandosi alla punta della Salute.

Nei primi giorni di aprile arrivò a Venezia anche l'Armatrice, che era stata invitata dalla Compagnia della Vela a tenere una conferenza nella sala dell'Ateneo Veneto, infatti M.me Heriot aveva ricevuto l'incarico da parte dei Ministeri della Marina e degli Esteri Francesi di divulgare l'amore per il Mare, la Marina e la Navigazione,

missione che portava avanti con grande dedizione ovunque la invitassero.

In una bella intervista pubblicata sulla Gazzetta di Venezia il 10 aprile il giornalista chiede:

“...Domani sera, lunedì, all’Ateneo.

Perché parla?

- Per orientare la gioventù; per cantare la bellezza del mestiere di marinaio; per affermare la necessità dei grandi popoli di avere una grande marina, anzi tre grandi marine: la marina da guerra, la marina da commercio, la marina da diporto...”.

Nella serata dell’11 aprile si tenne la conferenza che aveva per tema “L’appel de la mer”, vi parteciparono le più alte autorità cittadine, tra le quali S.A.R. Ferdinando di Savoia Duca di Genova Comandante M.M. dell’Alto Adriatico, in una sala gremita al limite della capienza, tutti rimasero affascinati dalle parole di Virginie Heriot.

Per il mattino successivo martedì 12 era prevista la partenza della grande goletta *Ailée*, molte personalità furono accolte a bordo per i saluti di rito, tra queste i dirigenti della Compagnia della Vela, ai quali M.me Heriot, dopo i ringraziamenti per la cordiale accoglienza ricevuta, annunciava il dono di una coppa denominata *Ailée* da mettere in palio in una regata a discrezione del Sodalizio veneziano.

Verso le 10, dopo che tutti gli ospiti erano sbarcati, la goletta si staccò da punta della Salute e si avviò verso bocca di Lido, l’Armatrice era in coperta a salutare le numerose persone amiche, che a bordo di barche la accompagnavano tra i fischi delle sirene degli yacht ormeggiati in bacino, da bordo venne esplosa una salva di tre cannonate come saluto all’intera città, *Ailée* fu accompagnata fino in mare aperto da un motoscafo della Compagnia della Vela con al timone l’Ing. Artù Chiggiato.



A Venezia con i dirigenti della Compagnia della Vela.

Lasciata Venezia, la goletta francese si mise in rotta per raggiungere il Mediterraneo Orientale, dove avrebbe incontrato la Squadra Navale Francese al comando dell’Ammiraglio Georges Robert, ma soprattutto avrebbe continuato, nei porti toccati, la serie di conferenze in favore del Mare e della marineria.

La navigazione nell’Adriatico, pur con tempo nuvoloso, si presenta da subito maneggevole, una buona brezza da Nord-Ovest fa percorrere alla goletta circa 200 miglia nelle prime 24 ore di navigazione.

Il giorno 14 inizia con qualche piovasco, ma il cielo si fa sempre più fosco e verso le due pomeridiane, con *Ailée* che si trova 30 miglia a nord di Brindisi, si scatena una paurosa tempesta. Le vele di strallo vengono immediatamente serrate e, nell'orzata per ammainare la randa, l'albero di mezzana si spezza e cade in mare sul bordo sinistro trascinandosi vele boma e sartiame che restano incastrati lungo la fiancata minacciando pericolosamente lo scafo. Servirà un'ora di intenso lavoro di tutto l'equipaggio per riportare a bordo tutta l'attrezzatura caduta in acqua.

M.me Heriot non lasciò mai la coperta durante la tempesta che continuava furiosa.

Ailée a secco di tela era in balia degli elementi, il mare era grosso e si formavano nella zona diverse trombe d'aria.

Alle cinque del pomeriggio, un'onda enorme franse sulla poppa della goletta travolgendo il timoniere che venne trascinato fin oltre la tuga ai piedi di M.me Heriot, ella stessa travolta e sommersa dall'onda, il timoniere fortemente contuso perse i sensi e M.me Heriot riportava una forte contusione toracica che le procurava la frattura di due costole, fortunatamente nessuno fu trascinato fuoribordo.

Fu solo verso le undici di sera che il tempo diventò maneggevole, permettendo ad *Ailée* di dirigere a motore su Brindisi, dove ormeggiò il 15 verso mezzogiorno.

La breve sosta a Brindisi servì per le riparazioni necessarie all'attrezzatura, ma soprattutto per sottoporre i feriti alle cure di un medico, il quale valutate le condizioni di M.me Heriot le sconsigliò di riprendere il mare.

Ovviamente, visto il carattere della Yachtwoman, il 18 sera, quando *Ailée* lasciò Brindisi, l'Armatrice, con qualche fasciatura, era regolarmente a bordo.

“...La prova è stata dura, ma bisogna felicitarsi che il bilancio di questa tempesta non sia stato più severo.

La crociera di *Ailée* nel Mediterraneo Orientale continua.

M.me Heriot spera di essere in grado di tenere ad Atene la conferenza prevista per il 23 aprile...”.

La navigazione da Brindisi ad Atene fu una vera crociera di piacere, tempo buono e venti favorevoli portarono la goletta ad ormeggiarsi nel porto del Pireo la sera del 21 aprile.

Anche ad Atene l'accoglienza per M.me Heriot fu calorosa, ebbe incontri con le massime autorità dello Stato, della Marina e dello Yachting, fu insignita dell'Ordine del Salvatore e le fu assegnata la medaglia d'oro delle Società Nautiche Elleniche, la sera del 23 aprile, come previsto, tenne la propria conferenza davanti ad un folto ed appassionato pubblico.

Dopo Atene la crociera dell'*Ailée* proseguì alla volta di Alessandria e da qui a Beirut, ovunque l'accoglienza per M.me Heriot fu calorosa e cordiale e le sue conferenze sempre seguitissime.

Dopo aver navigato in mediterraneo sin dall'inizio dell'anno, a fine luglio la goletta e la sua Armatrice si lasciarono di poppa le Colonne d'Ercole e fecero rotta per Arcachon, dove era in programma la grande festa del Mare per celebrare il cinquantesimo anniversario di fondazione della “Société de la Voile d'Arcachon”, *Ailée* diede fondo nel “Bassin” il mattino di venerdì 5 agosto, la sua grande bellezza ed eleganza, catturarono fin da subito l'ammirazione di tutti e la stampa locale annunciò con enfasi il suo arrivo.

Ad attendere l'Armatrice era già pronta ad Arcachon Petit *Ailée V*, il 6 m S.I. col quale M.me Heriot avrebbe partecipato alle regate indette dalla Société de la Voile d'Arcachon, regate che ebbero inizio giovedì 11 agosto.

Pur essendo arrivata ad Arcachon molto stanca ed affaticata dalla lunga navigazione e dai tanti impegni istituzionali, M.me Heriot partecipò a tutte le regate in programma, sempre in pozzetto, sempre alla barra, ottenendo ottimi piazzamenti e la vittoria della prestigiosa “Coupe Goldet”.

Il mattino di sabato 27 le sue condizioni di salute si aggravarono ulteriormente tanto da reggersi in piedi a fatica, ma nonostante le insistenze dei medici per un ricovero urgente in clinica a Parigi, ella non volle disdire il pranzo programmato per il giorno stesso a bordo di *Ailée*, in onore del Ministro della Marina Georges Leygues, arrivato ad Arcachon la sera prima a bordo dell'Incrociatore *Dupleix*.

“...Il giorno prima aveva ricevuto a bordo il ministro Leygues per il pranzo. Alla fine di questo la signora Hériot voleva ancora partecipare alle regate a bordo della sua Petite-*Ailée V*. Tutti intorno a lei volevano fermarla, tutti volevano risparmiarle uno sforzo di cui sembrava incapace. Ma la forza di volontà di Madame Hériot era illimitata, il suo amore per lo yachting sconfinato. “Voi, signor Moussié ha detto al presidente della

Société de la Voile d'Arcachon, che amate le regate, mi capirete, fatemi salire a bordo della mia *Petite-Ailée*, ricordatevi che questa è la mia ultima regata...”.

Madame Hériot salì a bordo della sua *Petite Ailée V*, ma poco dopo svenne e dovette essere riportata in gran fretta a bordo dell'*Ailée*.

Il giorno successivo, il 29, le regate si sono svolte alla solita ora e la partenza dei 6 metri fu data alle 14 e 55, quando nel lato di poppa, dalla boa Muscla verso la boa *Tès*, passarono vicino all'*Ailée*, gli equipaggi videro le bandiere ammainate a mezz'asta. Ci fu costernazione generale.

Come se la parola d'ordine fosse data, tutte le barche in gara abbandonarono la regata. Gli spinnaker furono immediatamente retratti, i fiocchi ammainati e tutti virarono verso gli ormeggi. Tutte le barche del porto, grandi e piccole, portarono le bandiere a mezz'asta. Le grandi regate che si stavano svolgendo furono sospese.

“... Domenica 28 agosto 1932, alle 15 e 15, M.me Virginie Hériot è morta a bordo della sua *Ailée*, ancorata nella baia di Arcachon. Già da ventiquattr'ore tutti temevano quella rapida fine.

M.me Virginie Hériot ha espresso il desiderio che il suo corpo venga sepolto in mare al largo della costa Bretona e questo mi ricorda queste righe che scrisse all'inizio della sua carriera:

« Il mare mi prende, e mi circonda con il suo commovente abbraccio/ E mi culla /E mi addormenta/ E semina in me l'oblio/ E soprattutto mi dà riposo”.

La notizia ebbe subito una grande eco su tutta la stampa nazionale e internazionale, la commozione in particolar modo ad Arcachon fu grande.

Mercoledì mattina quando la bara fu sbarcata dall'*Ailée*, una immensa folla ammutolita era assiepata lungo il molo e la spiaggia di Arcachon, tutti con un fiore e una carezza per l'ultimo saluto alla “Dame de la Mer”.

Quel giorno, ad Arcachon, c'ero anch'io ..., con gli occhi di mio Padre.



Lo sbarco della bara.



Virginie Hériot con i suoi trofei.



Virginie Hériot con il figlio Huber a bordo di Ailée.

PERSONAGGI

L'amicizia e la stima che ci legano a Rita Cramer Giovannini, preziosa collaboratrice del Notiziario CSTN, e già redattrice del Foglio della Comunità di Lussino, ci fanno ottenere l'autorizzazione a pubblicare il seguente articolo dedicato ad un grande Lussignano, scrittore e poliglotta, personaggio che merita di essere ricordato. Lo facciamo con convinzione così come segnaliamo la testata della rivista "Lussino" che continua con passione incrollabile a tenere acceso l'amore per la razza dalmatristriana che fa onore all'Italia e agli italiani . . . anche quelli del profondo Sud.



GIOVANNI MATTEO GEROLIMICH-GEROLAMI (1892.1972)

RITA CRAMER GIOVANNINI

Non c'è lussignano o studioso della storia dell'isola di Lussino, che non conosca e apprezzi l'opera di Giovanni Gerolami (*foto*), "L'Isola marinara". Tuttavia, anche se il Gerolami oltre a questo su Lussino ha scritto molti altri libri, imperniati principalmente sulla marineria triestina, la sua biografia risulta tuttora sconosciuta, a parte poche frammentarie notizie sulla attività quale dirigente del Lloyd Triestino.

Recentemente la nostra Comunità ha ricevuto da Susanna Gerolami Cortivo, figlia di Giovanni Gerolami, detto Zanetto, a sua volta figlio di Ermanno, fratello di Giovanni Matteo Gerolimich-Gerolami, molti scritti e documenti del suo celebre prozio, raccolti in numerose e voluminose cartelle da ufficio. Quattro di queste contengono il diario, sotto forma di appunti, della vita di Giovanni Matteo, dalla nascita a tutto il 1966.

Egli era molto preciso e pignolo nel fissare sulla carta i suoi ricordi. Per esempio, ci sono gli schizzi delle piantine di tutti gli appartamenti in cui ha vissuto, come egli li ricordava o come gli erano stati descritti dai genitori, e le fotografie di ognuno dei suoi compagni di prigionia in Russia durante la prima guerra mondiale. Avendo fatto una gran quantità di viaggi di lavoro in ogni parte del mondo, della maggior parte di questi ha addirittura preso nota degli alberghi in cui ha pernottato.

A latere delle notizie sulla propria vita, ha riportato gli avvenimenti storici che hanno caratterizzato i vari periodi, in particolar modo quelli che hanno preceduto e accompagnato le due guerre mondiali, facendo vivere al lettore, quasi in prima persona, quei tempi intensi e burrascosi in cui si è inquadrata la sua esistenza.

Per assurdo, l'immensa quantità di notizie che lo stesso Gerolami ci fornisce, rende estremamente difficile sintetizzarle in una biografia, anche perché ogni suo appunto appare fornire dati interessanti e irrinunciabili. Ci si fa comunque un quadro abbastanza preciso della sua figura e personalità, che possono essere così sintetizzate.

Giovanni Matteo Gerolami, autore de "L'isola marinara", fu una persona dal carattere forte e tenace, estremamente colto e con una spiccata predisposizione per le lingue straniere. Ebbe una vita molto varia e ricca, che seppe vivere intensamente, dedicandosi al lavoro e ai tanti suoi interessi artistici e letterari. Era molto sicuro di sé e privo di false modestie, consapevole pienamente delle proprie capacità che non lesinava mai nello svolgimento del lavoro quanto negli svaghi. Fu per questo molto stimato e pienamente ripagato con gratificazioni e apprezzamenti. Ebbe un rapporto di grande stima, pienamente ricambiata, con i componenti della famiglia Cosulich che costruirono i successi della navigazione e della cantieristica triestina e



monfalconese.

Di seguito si riporta quanto più sinteticamente possibile la storia della sua vita.

Giovanni Matteo nasce a Lussinpiccolo, rione di Draga, il 20 settembre 1892, da Giovanni Matteo Gerolimich e da Domenica Caterina Rerecich.

Nel 1895 la famiglia (padre, madre, Giovanni, il fratellino Ermanno e la nonna materna Caterina Rerecich) si trasferisce a Trieste dove l'anno successivo nasce il fratellino Guido. Giovanni nel giorno del sesto compleanno comincia a frequentare le scuole tedesche, iniziando così ad avere le prime nozioni di quella lingua. A partire da questo periodo, e praticamente per tutta la vita, passa le vacanze estive a Lussino, dove stringe sincera e duratura amicizia con i numerosi cugini Gerolimich e Ragusin.

Nel 1911, dopo aver sostenuto l'esame di maturità nell'istituto tecnico, si iscrive alla Scuola Superiore di Commercio "Revoltella".

Nel 1913, dopo un anno di praticantato presso le Officine Elettriche dell'Isonzo, viene presentato a Callisto e Alberto Cosulich che, impressionati dalla sua buona conoscenza delle lingue italiana, tedesca, francese e inglese, lo assumono come segretario di Direzione presso la Società di Navigazione Austro-Americana.

Nel 1914, allo scoppio della Guerra mondiale, viene reclutato e sottoposto a un lungo addestramento militare.

Nel gennaio 1916 viene mandato sul fronte russo e nel giugno dello stesso anno, assieme ad altri commilitoni,



si consegna prigioniero al nemico, nella speranza di poter di essere rimpatriato (in Italia) tramite la Missione Militare Italiana a Pietrogrado. In effetti, alla fine del 1917 ha inizio il viaggio di rimpatrio e alla fine del gennaio 1918 Giovanni Gerolimich arriva a Torino. Dopo un breve periodo lavorativo a Genova, trova lavoro a Roma presso le Assicurazioni Generali. Il suo obiettivo tuttavia è il ritorno in seno alla società dei Cosulich e a Trieste, mirando comunque a un costante miglioramento di posizione e remunerazione (questo sarà l'obiettivo che Giovanni Gerolimich si porrà per tutto il periodo lavorativo). Oscar Cosulich lo riassume nella Società, continuando tuttavia a mantenerlo a Roma, sotto la direzione di Guido Cosulich, presso il Ministero dei Trasporti. Appena nel 1922 riesce a rientrare nella sede principale della Cosulich a Trieste, presso il Servizio Traffici.

All'inizio degli anni '20 il Gerolimich si dedica per diletto alla pittura e si iscrive al Circolo Artistico Triestino, dove conosce e stringe amicizia con valenti pittori quali Guido Grimani e Giovanni Zangrando. Nell'ambito delle attività del Circolo, frequenta l'Accademia del nudo, dove nel 1925 fa la conoscenza della signorina Delia Milossovich, che sposerà nel 1926.

In questo periodo comincia per il Gerolimich un intenso periodo di viaggi di lavoro in tutto il mondo, anche perché viene destinato a dirigere, per conto della Cosulich, Ufficio Centrale Viaggi di Trieste. La sua attività è imperniata sul lancio dei cosiddetti "viaggi a forfait" nei quali veniva promossa la navigazione turistica con la Cosulich in abbinamento a sistemazioni alberghiere a terra.

Quando alla Cosulich si rende vacante il posto di Capo Servizio Passeggeri, Giovanni Gerolimich abbandona l'Ufficio Centrale Viaggi e fa ritorno in sede quale dirigente. I viaggi di lavoro si infittiscono sempre più.

Dal 9 aprile 1930 il suo cognome viene "ridotto nella forma italiana Gerolami".

Quando alla fine del 1936 La Cosulich, assieme ad altre compagnie, va a confluire nella 'Italia di navigazione', Antonio Cosulich decide di far spostare il Gerolami al Lloyd Triestino.

La sua vita continua tra frequenti viaggi di lavoro in Italia e all'estero, gite in Carso con il fratello Ermanno (il fratello Guido era morto nel 1917), lettura di saggi, romanzi e classici, spettacoli lirici, vacanze in montagna e, immancabilmente, a Lussino, fino allo scoppio della guerra. Durante il periodo bellico il lavoro, e così anche le

trasferte, vanno via via diminuendo.

E' proprio in questi anni, più precisamente alla fine del 1940, che nasce il progetto di scrivere un libro su Lussino, quello che poi sarà "L'isola marinara". Come avvenuto per tutte le sue attività, ci si dedica anima e corpo, consultando testi già pubblicati, le memorie dei vecchi lussignani, i dati di almanacchi e registri. Si fa dare in prestito documenti inediti, come il diario di Nicoletto Proto Martinolich, prestatogli da Paolo Gerolimich; la documentazione della lunga diatriba per l'Urania tra Nicoletto Proto e Candido Gerolimich, fornitegli da Nicolò Martinoli; il racconto dell'avventura dell'Eolo, che valse ad Antonio Celestino Ivancich la Bandiera rossa d'onore di Sua Maestà Francesco Giuseppe, che egli ricopia dal manoscritto della Cronologia dell'isola dei Lussini di Massimo Ivancich, prestatogli dal pronipote Guido Giovannini.

A febbraio dell'anno successivo si incontra con gli Stuparich (Roberto e Marco, molto verosimilmente) e Michele Hreglich per parlare del suo progetto editoriale e a marzo inizia a lavorare allo schedario delle navi lussignane sulla base dell'Annuario Marittimo del 1854.

Nel 1943 parla del suo libro in fieri al nipote Zanetto, figlio del fratello Ermanno.

Giovanni e Delia Gerolami non hanno avuto figli, pertanto egli cerca di tramandare ai nipoti il suo grande amore per Lussino e, per farli appassionare alla storia dell'isola, scrive racconti ambientati a Lussino che hanno come base figure e fatti realmente accaduti. Di questi racconti, mai pubblicati, la famiglia ha per fortuna conservato i manoscritti.

Tornando alla storia della nascita di "L'isola marinara", nel febbraio del 1943 Giovanni è in grado di leggere in casa Vidulich, presenti Franca, Paola e i de Manzini, lo schema del libro e alcuni capitoli già ultimati. Poi sonda il gradimento del suo lavoro presso i parenti di Monfalcone e a Trieste presso gli Stuparich, presenti Antonio Cosulich con la moglie Mizzi e Fanny Piperata. Da tutti riceve un plauso e, dopo che l'intero lavoro viene trascritto da Marino Tarabochia, procede con il rimaneggiamento, condensando e riordinando alcuni capitoli. Riceve poi la visita di Augusto Hreglich che si dimostra soddisfatto dello schema del libro. Il commento di Giovanni è: "è il solito incorreggibile ottimista".

Nel 1948 l'intera sua opera viene definitivamente ricopiata ed è in attesa di pubblicazione.

Nel gennaio 1949 il fratello Ermanno, già gravemente ammalato, gli chiede di leggere il libro completo. Nel giugno dello stesso anno Ermanno muore.

Ora che la sua opera prima è completata e aspetta solo di essere pubblicata, Giovanni accarezza l'idea di scrivere una storia della marina mercantile triestina e contemporaneamente si dedica al disegno colorato e agli acquarelli: panorami di Lussino e delle montagne attorno a Cortina e la val Pusteria, dove passa le vacanze estive.

Il 13 novembre, al termine della celebrazione eucaristica per San Martino, don Dario Chalvien legge in chiesa un appello ai Lussignani per la stampa del libro. Antonio Cosulich prospetta l'idea di una raccolta fondi presso i maggiorenti.

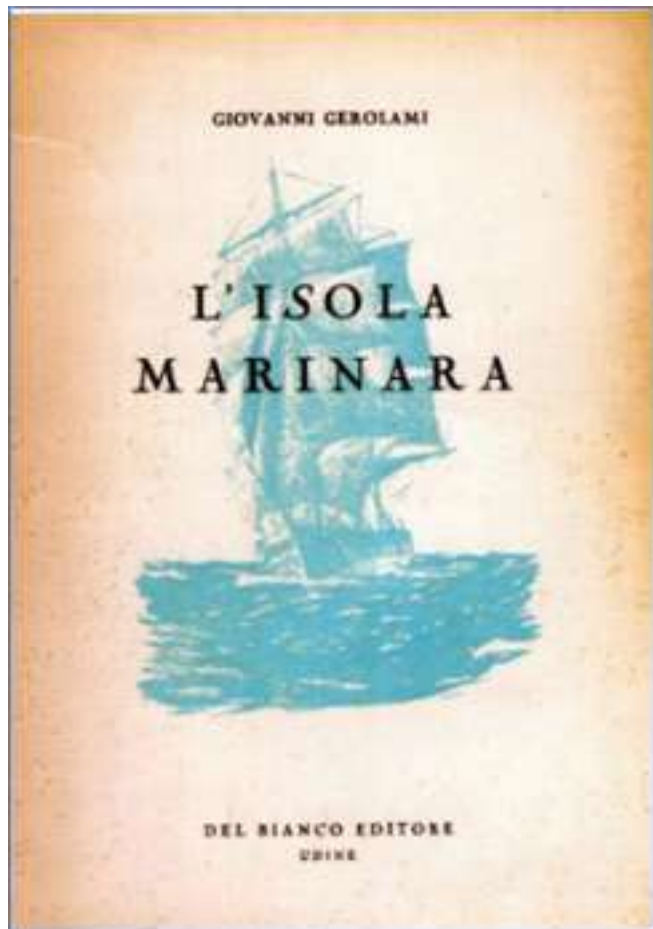
Passa un anno e nulla è stato fatto per la pubblicazione, anche perché Giovanni è assente, essendo stato mandato in Australia per lavoro. In questa lunga trasferta, dal 26 gennaio al 18 luglio 1950, lo accompagna la moglie Delia. Come "prodotto collaterale" di questo viaggio deriveranno alcune serie di conferenze reiterate in più sedi e rimpolpate e rinnovate nel tempo con l'aggiunta delle foto da lui scattate in Australia.



Giovanni Gerolami in crociera con la moglie Delia e il comandante Antonio Hreglich

Il 12 novembre, al consueto appuntamento dei Lussignani per San Martino, tutti chiedono una copia del libro. Una decina di giorni più tardi Antonio Cosulich organizza un incontro dei maggiorenti lussignani alla Camera di Commercio, durante il quale si decide la stampa del libro a spese del Comitato. Il ricavato andrà a favore dei bisognosi dell'isola e il prezzo di vendita sarà Lire 1000.

Il 4 gennaio 1951 il Gerolami consegna il manoscritto all'editore Del Bianco di Udine e il 3 marzo si accinge a



correggere le bozze di stampa. Poi pensa a quello che sarà il frontespizio del libro. In un primo tempo disegna la chiesina della Madonnina poi, il 26 agosto fa un disegno a penna (nave) che sarà l'illustrazione definitiva della copertina de "L'isola marinara". Il 19 settembre Del Bianco gli porta le prime copie del libro.

Ora che non si deve più preoccupare per la pubblicazione del suo primo libro, Giovanni Gerolami si dà da fare per scrivere altre opere, sempre a carattere marinaro, che riguardano però Trieste e il mare, l'Arsenale Triestino, le navi e servizi del Lloyd, il cantiere di Monfalcone, ecc.

L'editore Del Bianco gli suggerisce di pubblicare una collana di racconti per ragazzi: probabilmente sa che Gerolami ha alcuni manoscritti già pronti. Questo progetto però non viene realizzato. Scrive invece una serie di articoli per la rivista "Sapere", sempre di argomento marittimoeconomico.

Giovanni Gerolami sa bene come valorizzare ciò che conosce. Molti sono i cicli di conferenze da lui tenute negli anni e ripetute presso il Circolo Marina Mercantile, la Società di Minerva, e altre sedi culturali.

Registra trasmissioni radio con il giornalista Italo Orto. Scrive molti articoli per "Il Piccolo". Frequenta l'ambiente letterario e accademico: è in contatto con Giani Stuparich, del quale viene a conoscere la decisione di pubblicare un romanzo su Lussino ("L'isola" del 1956); Biagio Marin, va a fargli visita per un libro sugli uomini che hanno fatto Trieste e poi gli regala, tramite Alcea Giadrossi, il suo "Isola d'Oro". Collabora con il prof. Budinich al progetto di scrivere sulla famiglia Petrina di Lussingrande. Nel 1952 tiene nell'aula magna della Vecchia Università una prolusione dal titolo "La marineria triestina dopo il concentramento armatoriale del 1937".

Nel 1954 il prof. Servello gli chiede di tenere nell'aula magna dell'Università una serie di lezioni per gli studenti della facoltà di Ingegneria navale e nel 1957 lo invita a parlare su Ressel al Terzo Congresso della Tecnica.

Lo stesso anno il Presidente del Lloyd Triestino, dicendogli Le affidiamo i giovani, lo incarica di assumere il Corso di istruzione, quattordici lezioni, per dodici elementi di prima categoria.

Il 31 dicembre 1957 Giovanni Gerolami va in pensione dal Lloyd Triestino, ma rimane sempre attivo nel campo che è da sempre stato suo: la marineria. Gli viene affidato il ruolo di Vicepresidente e Curatore del Musco del Mare.

Cominciano però presto gli acciacchi dell'età e giocoforza deve un po' per volta tirare i remi in barca. Continuano per un po' le conferenze alla Società di Minerva, di cui è diventato socio emerito, ma sono sempre meno frequenti le gite sul Carso e le passeggiate con gli amici che ora lo vanno a trovare a casa. Il cuore si indebolisce sempre più, finché si ferma il 23 aprile 1972.

STORIE DI BARCHE

Sergio Pepe riesce a fare delle ricerche inimmaginabili sui vari siti ed i primi a beneficiarne sono il nostro Notiziario e i lettori appassionati del mondo dello yachting. La storia di Maris Stella IV, del suo armatore e soprattutto del suo straordinario ed unico equipaggio, è estremamente affascinante e certamente sarà molto gradita ed apprezzata. E poi non solo barche, regate e posti di mare, ma anche personaggi triestini, istriani e dalmati ai quali ci lega un'antica e solida amicizia personale.



MARIS STELLA IV, già ELLY, già LIEBLING

Parte I SERGIO PEPE

Nell'articolo dedicato alla Regata dei Tre Golfi del 1956, pubblicato sul numero 118 - giugno 2022, ho segnalato che Aniello Di Martino aveva riportato tra i partecipanti lo yawl *Maris Stella IV* e ho anticipato che la barca, battente il guidone dell'Adriaco, l'armatore On. Dott. Fausto Pecorari e l'equipaggio meritavano un approfondimento.

Inizio dalla barca, premettendo che in origine aveva il nome *Liebling* e che le notizie che seguono le ho tratte da alcuni articoli pubblicati sul periodico L'Arena di Pola, fondato a Pola il 29 luglio 1945, oggi Organo dell'Associazione del "Libero Comune di Pola in Esilio."

L'Arena di Pola ha inserito nel proprio sito on line i numeri pubblicati dal 1948 al 2020, con la possibilità di effettuare la ricerca anche inserendo una sola parola.

Tale modalità di consultazione è quella più diffusa, in quanto è, ovviamente, la più utile. E infatti, le ricerche nell'archivio on line sia de La Stampa (aperto a tutti), che del Corriere della Sera (tramite abbonamento) possono essere effettuate inserendo anche solo una parola. Al contrario, la ricerca nell'archivio on line de Il Mattino, può avvenire unicamente inserendo la data di pubblicazione. In più, il costo è di 3 euro per ogni data inserita. Amen!

Torniamo all'encomiabile iniziativa on line de L'Arena di Pola, che mi ha consentito di trovare la *foto n.1*, inviata dal sig. Romano Benedetti e pubblicata sul numero 2319 del 10/12/1983, con la seguente didascalia: "Si tratta dell'Ammiraglia di Vergarolla del bellissimo *Elly* (da molti conosciuto come *Liebling*) scattata nel Porto di Pola e dietro alla quale si intravede un pezzo dell'incrociatore A. da Barbiano". (*Foto n. 1*)

Grazie ai successivi interventi pubblicati su L'Arena di Pola, apprendiamo dall'ing. Franco Pecorari nel numero 2364 del 10/11/1984: "La barca fu costruita nel 1904 dai cantieri di Pola per l'Accademia navale austriaca. La costruzione è accurata e leggera, con legni



Foto 1.

nobili quali il mogano e il peach-pine chiodato in rame. La zavorra esterna in piombo, il 50% del peso totale, conferisce alla barca una stabilità tale da non superare mai il 45% di inclinazione. Il nome originale era **Liebling**. L'armo iniziale era basato su un albero solo con randa aurica e contro-randa; il boma, lunghissimo, usciva dalla poppa per due o tre metri. La prua aveva un bompresso lungo e rotondo. Naturalmente l'albero ed i vari pennoni erano in legno massiccio. Tutte le manovre erano fatte con cime di canapa e diversi paranchi per issare i pesanti pennoni. Dopo un breve periodo all'Accademia di Pola, la barca passò in proprietà al dott. Rossi, direttore della locale Cassa di Risparmio e poté essere ammirata per le belle bordeggiate lungo le coste istriane. Dopo la seconda guerra mondiale, con l'esodo, il **Liebling** lascia Pola sulla M/N **Toscana** e fu sbarcato a Venezia. Successivamente fu acquistato dal triestino dott. Hauser e, sotto la guida dell'esperto lussignano Oscar Citterich, subì la prima radicale trasformazione con armatura a yawl e vele marconi. Fu tolto il bompresso di prua, mentre fu installato un bompresso a poppa per sostenere la scotta di mezzanella. Nel 1952 la barca fu acquistata dall'on. dr. Fausto Pecorari: era necessaria per le crescenti esigenze della sua famiglia (nove figli) e prese il nome di **Maris Stella IV**.”

L'ing. Pecorari poi racconta le navigazioni del **Maris Stella IV**, che qui non trascrivo, perché saranno illustrate in un prossimo numero.

All'ing. Pecorari, segue il sig. Nino Ughi che nel numero 2371 del 5/1/1985 ricorda: “Eravamo soci della Pietas Julia, canottaggio e vela, con sede a Vergarola, dove pure Oscar Rossi teneva all'ancora il suo **Liebling**, poi **Elly**. Vergarola era stata, fino al 1919, sede dello Yacht Geschwader che riuniva tutte le imbarcazioni a vela di proprietà privata degli ufficiali della i. r. Marina ex a.u.. Col crollo dell'Austria, tutto quel magnifico patrimonio di scafi si dileguò. Solo il **Liebling** e poche altre imbarcazioni minori rimasero a cullarsi sulle limpide acque del nostro porto perduto. E vi rimase pure il custode del nominato Club Nautico, un vecchio marinaio, con gli occhi d'un azzurro chiaro e due baffoni biondi: Josef Schwambara era il suo nome. Sior Bepi, lo chiamavamo noi. Era di poche parole, col cuore pieno di nostalgia del bel tempo passato; ed aveva ragione! Mi diceva un giorno, in cui più lo pungeva la malinconia: «Caro Nino, una volta qua iera solo prinzipi e baroni, adesso farmazisti e barbieri (Poi venne Bruno Tunie di Fasana, tuttora vivente a Venezia N.d.R.) Ma veniamo all'**Elly**. Era una bella barca, si poteva considerarla una stazza internazionale di 12 m di linea d'acqua e 16 di coperta. Velatura: randa. controranda, 2 fiocchi e spinnaker. Per me la barca avrebbe reso meglio senza la controranda, ma con una randa maggiore. proporzionata alla barca. Non esisteva ancora la vela Marconi. Amava il vento fresco, bolinava bene, né la disturbava il mare grosso, essendo alta di bordo. Abbiamo corso anche in regata con essa, a Venezia, per la Coppa dell'Adriatico, come equipaggio: Bruno, Nino, Uto Ughi (zio del celebre violinista N. d. R.) e Romero Volpi, nell'anno 1923 oppure 1924, non ricordo bene. Temibile avversario dell'**Elly**, in quella regata, l'**Italia** del cap. Hreglich, vecchio lupo di mare di Lussino, uno dei più rinomati timonieri dell'Adriatico, ma la vittoria fu nostra. Al timone dell'**Elly** il proprietario Oscar Rossi il quale - a onor del vero - non era molto esperto di vela e, testardo, non accettava facilmente dei consigli! Sono passati tanti anni e ti voglio raccontare un episodio di bordo, durante la regata contro Hreglich. Eravamo impegnati in una strenua battaglia contro un'ottima barca ed un marinaio che conosceva tutti i segreti del mare e della vela. Eravamo noi dell'**Elly**, molto sopravvento dell'ultima boa prima del traguardo e, poggiando, avremmo filato più veloci. Invitato, più volte, amichevolmente. a poggiare, il timoniere faceva le orecchie del mercante e manteneva la sua rotta. Ad un certo punto Bruno, ch'era, oltre che abile timoniere, anche di carattere piuttosto autoritario, perse la pazienza, prese in mano il mezzo mariner e gli gridò: «Se no ti poi, te rompo la testa!» L'altro poggiò e vincemmo la regata. Rientrati alla base. ch'era la Compagnia della Vela, Rossi se ne andò, offeso, senza salutare e mantenere la promessa di un caratello di birra all'equipaggio, in caso di vittoria. Rimanemmo a bocca asciutta e non ci rimase che andare da una fritolin a mangiare polenta e pesce, bagnato il tutto con un bicchiere di birra, a pagamento! Il giorno prima, col Tartini, vincemmo, sempre a Venezia, la regata per la nostra categoria. Bruno e Rossi non si rividero per molti anni, ma si trovarono seduti, uno accanto all'altro, al banchetto per l'inaugurazione della nuova sede della Pietas Julia a Sistiana. Bruno desiderava, da tanto tempo, di ritrovarsi con Rossi per scusarsi e fare la pace. Infatti, ad un certo momento. azzardò: Senta, signor Rossi, molti anni or sono, a Venezia... e l'altro, interrompendolo: Tasi, mona, che te go perdonò quasi subito.

POSTILLE

- Il *Kaiserliches und Königliches Yacht-geschwader* fu fondato nel 1891 a Pola sotto l'egida di Francesco Giuseppe I, Imperatore d'Austria e Re d'Ungheria, e i soci avevano il privilegio di battere la bandiera della Marina da guerra austro-ungarica. Comodoro era l'Arciduca Francesco Ferdinando e la sede era ubicata nella Villa Monai, edificata nel 1877 e oggi in parte adibita a Bed and Breakfast (foto n. 2).



Foto 2.

Una ristampa dello Statuto del Club del 1895, con l'albo dei soci e le uniformi sociali era in vendita qui <https://www.fassbaender.com/oesterreich/geschichte-oesterreich/k-u-k-yachtgeschwader-1895.html>.

Dal seguente sito <http://www.prassi.cnr.it/prassi/content.html?id=2580> si apprende: Con ordinanza del 19 dicembre 1918, il Tribunale circondariale di Pola disponeva lo scioglimento della Società austriaca *Kaiserliches und Königliches Yachtgeschwader* ed il sequestro dei suoi beni. Il Capo dell'Ufficio Affari Civili del Governatorato della Venezia Giulia, Palmieri, comunicava al Comando Supremo dell'Esercito che il provvedimento era stato determinato da impellenti ragioni militari marittime, visto che l'art. 2 dello Statuto della Società stabiliva che essa, in tempo di guerra, mettesse le sue navi a disposizione dell'Imperatore d'Austria-Ungheria. Secondo Palmieri, infatti «Le navi e in genere tutta la sostanza del Club sono diventate con lo scoppio della guerra tra il Regno d'Italia e la monarchia austro-ungarica una parte integrante delle forze di mare combattenti contro la Regia marina italiana. Questo fatto solo basterebbe per giustificare lo scioglimento della Società e la immediata confisca di tutta la sostanza della Società stessa e dei soci che la compongono, in quanto sia stata conferita alla Società». (Palmieri a Comando Supremo Esercito, Trieste, 19 luglio 1919, ASE, Z, 179)

Il Comando Supremo dell'Esercito, trasmettendo il testo dell'Ordinanza al Ministro degli Esteri, Tittoni, osservava a sua volta che «La disposizione presa dall'autorità giudiziaria e già passata in giudicato corrisponde al bisogno di sicurezza dell'Esercito occupante ed è quindi pienamente giustificata». (Comando

Supremo a Tittoni, Roma, 28 luglio 1919, ASE, Z, 179).

- Sull' Yacht-geschwader di Pola vedi Franco Belloni e Gianni Magnano a pag. 9 (10 del pdf) del numero 110 di questa rivista, nonché Vele imperiali. La belle époque dello yachting dal mar Baltico all'Adriatico di Giulio Stagni, ed. Incontri Nautici, 2017

- Sempre da L'Arena di Pola apprendiamo notizie di un'altra storica società nautica di Pola, la Pietas Julia, fondata 14 agosto 1886, che ebbe difficili rapporti con il Governo austro-ungarico, culminati allo scoppio della Grande Guerra, quando furono internati come sovversivi il Presidente Oscar Rossi e altri membri del Consiglio Direttivo, e la Società viene sciolta d'autorità. Alla fine del conflitto, rientrati i reduci, la Pietas Julia riprese la sua attività con una tenace opera di ricostruzione e di modernizzazione. A seguito del Trattato di pace di Parigi del 1947, la Pietas Julias fu costretta a lasciare Pola, trasferendo la sede nel giugno 1948 a Marina Nuova di Panzano presso Monfalcone e poi, nel 1961, nella baia di Sistiana.

Il sig. Leopoldo Bari, storico canottiere e storico della Pietas Julia, nel n. 2485 del 11/4/1987 de L'Arena di Pola racconta: Nel 1926 la Pietas Julia compie quarant'anni di vita e la Società è tutta protesa alla organizzazione dei festeggiamenti. Il programma per l'anno è piuttosto intenso: a marzo ed aprile gite a Fasana e Brioni in occasione delle gare nazionali di polo a cavallo; regata Pola-Fasana-Brioni; gite al Canal di Leme e d'Arsa; festa del mare, gita a Medolino; regate nazionali a vela (6 giugno) ed infine le giornate del 17 e 18 luglio previste per i festeggiamenti del quarantennale per finanziare i quali molti soci restituiscono alla Società le proprie obbligazioni ed azioni relative a prestiti effettuati in anni precedenti. Poiché una settimana dopo sono previsti, a Pallanza, i campionati nazionali di canottaggio, le Ferrovie dello Stato, interessate espressamente, assicurano il tempestivo trasporto delle imbarcazioni impegnate a Pola, da qui a Pallanza. I festeggiamenti, coincidenti anche con il passaggio nelle acque di Pola e Brioni degli yacht dell'Alto e Medio Adriatico in crociera istriano-dalmata, sono articolati in un ricevimento al Circolo Commerciale, la sera del 17, con consegna del gagliardetto sociale alla Diadora di Zara, che compie 50 anni di vita; un corteo, autorità in testa, per rendere omaggio alla tomba di Nazario Sauro con partenza dal centro della città. Partecipano ufficiosamente anche la Federazione di Canottaggio e quella della Vela con rappresentanza e corone di alloro di ogni società presente alle regate (giorno 18 mattino). Nello stesso giorno si svolgono i campionati giuliani di vela e canottaggio (13 gare di canottaggio e a vela) con ricchissimi premi tra i quali una medaglia d'oro del Re d'Italia ed una coppa del Ministero della Marina. Alla sera concerto corale e strumentale «ai Giardini» con la banda del Ricreatorio Comunale, della Guardia di Finanza e del Coro Ciscutti. In chiusura: premiazione e gran ballo finale al Circolo Savoia. Per l'occasione viene anche coniata una medaglia ricordo e diffuso un manifesto opera del Prof. Gigi Vidris. La stampa locale, nonché «La vela», bollettino mensile della Federazione, diedero amplissima pubblicità all'avvenimento davvero eccezionale, al quale, oltre alle massime autorità locali tra le quali l'Ammiraglio di Squadra Conte Lovatelli, Comandante in capo dell'Alto Adriatico, erano pure presenti rappresentanze ufficiali di numerose società nautiche nazionali. Partecipavano alle regate l'Adriaco, l'Adria, la Ginnastica, la Filo-nautica, la Nettuno, la Hansa, il Rowing Club tutte da Trieste; la Compagnia della Vela di Venezia e di Napoli, la Libertae di Capodistria, la Forza e Valore di Parenzo, la Pullino d'Isola d'Istria, la Timavo di Monfalcone. l'Arupinum di Rovigno d'Istria e la Diadora di Zara. Tra i vari concorrenti di spicco: Libero Sauro con la «Galiola», dott. Celso Ughi con il «Tartini», il famoso Capitano Hrellich con l'«Italia», Oscar Rossi con l'«Elly» e Pier Paolo Luzzatto Fegiz (campione giuliano) nel singolo. Una gara era riservata alle lance della R. Marina con ben cinque equipaggi. Nomi di prestigio figuravano nel Comitato, segno che tutta la cittadinanza partecipava, almeno spiritualmente, all'avvenimento. Tutti collaborarono con passione alla riuscita della manifestazione e come si esprime il Prof. Draghicchio nel suo intervento: o... anche in riconoscimento dei sacrifici sostenuti dalla Pietas Julia per l'italianità di queste terre». La manifestazione servì da richiamo a molti giovani che accorsero ad iscriversi alla canottiera, anche per la risonanza che ebbe un'altra memorabile impresa, compiuta in quei giorni dai soci Alessandrino, Zafred e Vio che, a bordo di una yole a due (l'Eneo) effettuarono la traversata Pola-Venezia, via Pirano, Grado, dopo 35 ore di voga complessiva, alla media oraria di 7 km. La Società passa un periodo di intensa attività anche agonistica tanto che ben cinque equipaggi regata sono in allenamento sotto la guida di Gianni Codiglia. Peccato che non ci sia dato poter completare il curriculum sportivo dell'epoca che i «vecchi» ricordano

particolarmente felice e che proseguirà per tutti gli anni trenta. Lo yacht Elly viene messo a disposizione dei soci amanti della vela per perfezionarsi su barche di «livello». La barca, di proprietà del Presidente Rossi, verrà in seguito acquistata da Fausto Pecorari e trasformata radicalmente. E' tuttora in mare col nome di **Stella Maris**.

- Riguardo alla Pietas Julia, il sopra citato Leopoldo Bari ha curato Vinto ogni ostacolo. Cent'anni di vita della Società Nautica "Pietas Julia" ed. Pietas Julia, 1986. Inoltre, segnalo: AA. VV. Pola 1886 – Sistiana 2006 Sembra ieri ... ed è già domani. Omaggio ai 120 anni della Società Nautica Pietas Julia ed. Pietas Julia, 2006; Antonio Tommasi Atti della Fondazione Pietas Julia Tipografia Adriatica, 2012; Antonio Tommasi, "... Mirando l'onda azzurra..." Pagine della vita audace e complicata della Società Nautica Pietas Julia, ed. La Mongolfiera Libri 2016. Da rimarcare che la Pietas Julia nel 2010 ha istituito una fondazione per la tutela e lo studio del proprio patrimonio storico-sportivo, presieduta da Antonio Tommasi, già Presidente della P.J.: <https://www.pietasjulia.it/fondazione/pag05.html>.

- Sul Canottaggio vedi Franco Stener Il canottaggio nella cartolina da Grado a Zara, ed. Unione degli Istriani, 2002 e Ferruccio Calegari Il canottaggio nella Venezia Giulia e Dalmazia 1919-1950, pdf scaricabile qui: <https://crsrv.org/wp/wp-content/uploads/2020/02/Ferruccio-Calegari-Il-canottaggio-nella-Venezia-Giulia-e-Dalmazia-1919-1950.pdf>.

- Al termine del secondo conflitto mondiale due motonavi lasciarono rispettivamente Pola e Fiume per svolgere i collegamenti nel Golfo di Napoli. Giuseppe Peluso ne ha parlato nel n. 87 di questa rivista: Motonave Pola un nome solo, per tutta la vita, mentre Admeto Verde ci ha raccontato nel n. 94 della motonave Abbazia e del suo Comandante Romano Petrani: "Una piccola avventura a bordo – Breve storia di un Capitano da Cherso a Capri e di una nave da Fiume a Napoli."

Admeto Verde non ha mancato di ricordare che la comunità fiumana e dalmata di Napoli aveva nell'Abbazia il legame con la perduta terra e, ogni anno, il 15 giugno, in occasione della ricorrenza di San Vito, Patrono di Fiume, nonché di Forio, si riuniva a bordo in una sorta di pellegrinaggio ideale. (**segue prossimo numero**)



La M/N Abbazia nel porto di Napoli. Per anni la nave ha rappresentato la terra perduta per la comunità fiumana e dalmata esule in Campania.

LA VELA IN ITALIA



Pubblichiamo la seconda parte del capitolo relativo alle classi nazionali promosse della R.F.I.V. Negli anni Venti e Trenta prima del secondo Conflitto Mondiale. Questi furono anni di assestamento della vela italiana furono organizzati Campionati regionali e italiani e si promosse la nascita di nuove classi come proposto nella prima parte di questo capitolo nel numero di Settembre.



GLI ANNI DELLA PRIMA VELA

FRANCO BELLONI E GIANNI MAGNANO

(sedicesima puntata - seconda parte)

Via ai Campionati d'Italia

Nel 1938 la Reale Federazione Italiana della Vela decise che anche le derivate nazionali "B" di 5,25 metri, "C" di 4,50 metri e "D" di 4,00 metri dovevano avere il loro Campionato d'Italia a partire dal 1939.



La prima edizione del Campionato venne organizzata a Genova-Sturla dal Club Nautico Ligure dal 2 al 4 settembre 1939. Nei 5,25 metri vi fu l'affermazione di *Nemo III* di Antonio Bruzzone contro *Alalà IV*, *Cattein*, *Elah*, *Ninfa*, *Raffica II*, *Sonega* e *Vrin*. Nei 4,50 metri *Nella* di Rinaldo Paduan fu la migliore superando *Aquila*, *Endrin*, *Eolo*, *Gigia* e *Ibis*. Tra i 4,00 metri *Turristella* di Umberto Consigliere si classificò prima davanti ad *Assunta*, *Bruna*, *Eloisa*, *Falco* e *Maria*.

Nel 1940 i Campionati d'Italia non vennero disputati e per i 4,00 metri fu così anche nel 1941.

I Campionati del 1941 furono organizzati dal Reale Circolo Italiano della Vela (Regio Yacht Club Italiano) in un raduno velico nel Golfo del Tigullio, dal 20 luglio al 17 agosto con nove giornate effettive di gare, oltre ai Campionati d'Italia su cinque prove delle Serie Nazionali, presero il via anche il Campionato degli Snipe e una regata per la classe Star.

Ancora nel Golfo del Tigullio si svolse il Campionato del 1942 delle Serie Nazionali. Dopo due anni di assenza ritornarono in gara anche i 4,00 metri SN. Nei 5,25 metri affermazione di *Raffica II* di Giorgio Audizio; nei 4,50, vittoria di Domenico Mordini con *Tifi* che si impose su una flotta agguerrita e nei 4,00 metri, il titolo venne assegnato a *Turristella* con il popolare Andrea Ferrari al timone.

Nel 1943 il Campionato sarebbe dovuto essere organizzato nel Golfo del Tigullio dal Reale Circolo Italiano della Vela. Purtroppo il prestigioso Club genovese dovette rinunciare in seguito al bombardamento che distrusse la sua sede nel Porticciolo Duca degli Abruzzi.

Subentrò nell'organizzazione il Club Nautico Sampierdarenese, che si preparò all'evento predisponendo anche il rimorchiatore per portare le barche a Santa Margherita. Fu tutto inutile, a seguito degli eventi successivi al 25 luglio 1943, quando a Roma il Gran Consiglio votò contro Mussolini e ripristinò le funzioni della Corona, il Campionato venne definitivamente sospeso dalla Federazione.

Ancora una volta purtroppo gli eventi bellici fermarono l'entusiasmo e la passione degli sportivi.

Serie “B” 5,25 metri

1939 - 8 concorrenti - *Nemo III* (B-13) - Antonio Bruzzone, timoniere, Giuseppe Deovich, Mario Lupi e Amos Deovich (Club Vela Pegli).

1940 - Non disputato.

1941 - 3 concorrenti - *Cattein* (B-3) - Antonio Caffarena, timoniere, Egidio Penco, Tasso e Carbone (Club Nautico Bogliasco).

1942 - 3 concorrenti - *Raffica II* (B-15) - Giorgio Audizio, timoniere, Angelo Fineschi, Davide Rissotto e Giusto Spigno (Unione Sportiva Priaruggia).

Serie “C” 4,50 metri

1939 - 7 concorrenti - *Nella* (C-32) - Rinaldo Paduan timoniere, Aldo Maggiolo e Alberto Barabino (Club Vela Pegli).

1940 - Non disputato.

1941 - 13 concorrenti - *Tifi* (C-37) - Domenico Mordini, timoniere, Luigi Granara e Luigi Scandolaro (Unione Sportiva Priaruggia).

1942 - 12 concorrenti - *Tifi* (C-37) - Domenico Mordini, timoniere, Luigi Granara e Luigi Scandolaro (Unione Sportiva Priaruggia).

Serie “D” 4,00 metri

1939 - 6 concorrenti - *Turristella* (D-25) - Umberto Consigliere, timoniere, Luigi Valle e Angelo Guelfo (Club Nautico Bogliasco).

1940-1941 - Non disputati.

1942 - 6 concorrenti - *Turristella* (D-25) - Andrea Ferrari, timoniere, Angelo Guelfo e Egidio Penco (Club Nautico Bogliasco).

Nonostante l'aiuto da parte della Federazione, i contributi per la costruzione delle nuove barche e per l'organizzazione del Campionato d'Italia per le tre Classi dal 1939, queste barche di “nazionale” avevano solo il nome.

La loro diffusione era sostanzialmente limitata alla Liguria, da Rapallo a Varazze. Infatti, i vincitori dei campionati disputati erano tutti genovesi, anche perché queste classi non corrispondevano alle aspettative dei velisti delle altre regioni.

Classe San Marco di 5,50 metri

Mentre in Liguria la barca a vela era sempre costruita per la regata, a Venezia la barca a vela doveva essere anche un mezzo per il diporto nautico in laguna con la possibilità di fare le regate.

Con questi intendimenti ebbe origine negli anni Trenta la Classe San Marco di 5,50 metri armata alla portoghese. Fu soltanto nel 1938 che con *Barbara* disegnata da Artù Chiggiato venne adottato anche l'armamento Marconi. Per questo suo progetto Chiggiato scrisse: “*Lo studio di questa deriva della classe locale veneziana di m 5,50 è stato determinato dal desiderio di realizzare un'imbarcazione da turismo con qualità tali da battersi onorevolmente con quelle da corsa della stessa categoria senza voler ricorrere a forme azzardate o a uno scafo ultra leggero, ma migliorando invece rispetto ai tipi esistenti le caratteristiche che possono desiderarsi in una moderna deriva da turismo*”. I risultati dettero ragione a Chiggiato. “*Infatti, la Barbara si è dimostrata ottima camminatrice e la più interessante delle 23 derive veneziane da 5,50: Larga più di tutte, e con appena 18 mq al vento invece di 20 mq ammessi dal regolamento locale, ha vinto nel 1939 il Campionato del Diporto Nautico di Venezia con i seguenti risultati: 6 regate, quasi tutte con vento debole, 3 primi, 2 secondi, una squalifica*”.⁵

Le caratteristiche di *Barbara* erano: lunghezza fuoritutto 5,50 metri, lunghezza al galleggiamento 5,25 metri, larghezza 1,87 metri, superficie velica 18,00 metri quadrati, peso dello scafo 282 chilogrammi, peso della deriva 48 chilogrammi; venne costruita dal Cantiere Triantafillis per il dottor Dino Chiggiato.

La Compagnia della Vela di Venezia emanò il 1° gennaio 1942 il Regolamento della Classe abrogato e sostituito con un nuovo Regolamento in vigore dal 1° gennaio 1948. I 5,50 metri veneziani continuarono ad

essere costruiti anche nel dopoguerra.

Cessa il riconoscimento

In considerazione di questa situazione, per cercare di combattere l'eccessivo localismo, la Federazione decise di non riconoscere più le Classi Nazionali comunicandolo con la Circolare n. 4 del 18 marzo 1942: *“Al termine dell'anno XXI [ottobre 1943] le imbarcazioni delle categorie m 6, 5,25, 4,50 e 4 non saranno più riconosciute da questa Federazione come serie Nazionali e di conseguenza sarà sospesa l'assegnazione dei numeri velici ed il rilascio dei certificati di stazza. Cionostante le imbarcazioni in efficienza alla data predetta saranno ammesse, per un ulteriore periodo di cinque anni, a disputare regate a carattere esclusivamente locale. La RFIV provvederà a mezzo di un concorso aperto a tutti gli affiliati, a prescegliere i nuovi tipi di imbarcazioni ai quali con l'inizio dell'anno XXII [ottobre 1944], sarà riconosciuta la qualifica di serie nazionali”*.⁶

Le tre Classi continuarono comunque l'attività nel dopoguerra anche con nuove costruzioni.

Il Bando del Concorso, che stabiliva i criteri delle future classi era contenuto nella Circolare della Federazione n.7 del 25 luglio 1942 di seguito riportata:

1. Al concorso possono partecipare oltre agli affiliati alla RFIV tutti gli ingegneri navali che si occupano di sport velico e tutti i costruttori di panfili a vela di nazionalità italiana.

2. Dovrà essere presentato il progetto di imbarcazioni monotipo aventi le seguenti caratteristiche obbligatorie:

a) Deriva da 4 m per una persona, di preferenza carena a spigolo, con una sola vela, di facile costruzione e di minimo costo.

b) Deriva da 5,50 m per due [?] persone, di preferenza carena a spigolo, con due vele.

c) Panfilo da crociera veloce da 6 a 7 m a deriva mobile, di minimo costo, con adattamenti di fortuna per alloggio di due persone.

d) Panfilo da crociera veloce da 9 a 10 m a deriva fissa, di minimo costo, con adattamenti fissi per alloggio di tre persone.

3. I progetti debbono essere presentati su carta lucida in copia originale non firmata e devono comprendere almeno:

Piano di costruzione,

Piano di velature,

Sezione maestra,

Scala 1:10

e per quelli da crociera il piano degli alloggi.

4. Ogni lavoro sarà contraddistinto da un motto ed un numero di tre cifre. Motto e numero dovranno essere riprodotti in un foglio ove sarà precisato nome e cognome ed indirizzo del progettista. Detto foglio dovrà essere chiuso in busta sigillata ed allegata ai progetti.

5. I lavori saranno esaminati ed inappellabilmente giudicati da una Commissione per le nuove serie nazionali composta come segue: presidente: gr. uff. cap. Antonio N. Cosulich, presidente della RFIV; componenti: dott. ing. Paolo Cantani, segretario della RFIV, magg. gen. gr. uff. Ignazio Alfano, Ispettore Generale Cantieri e Costruzioni Navali, Direzione Generale Marina Mercantile, dott. ing. Mario Mengoni, Ispettore del Registro Navale, col. GN dott. ing. Gianguido Bordoli, dott. Bruno Bianchi, dott. Giovanni de Manzini.

6. I progetti risultanti vincitori rimarranno di assoluta proprietà della R. Federazione Italiana della Vela che ne disporrà a suo beneplacito.

I rimanenti progetti rimarranno a disposizione dei progettisti per la durata di trenta giorni dall'esito del concorso, trascorsi i quali rimarranno di proprietà della Federazione.

7. Ai progetti risultanti vincitori saranno assegnati i seguenti premi: L. 4000 per la classe da 9 a 10 m, L. 3000 per la classe da 6 a 7 m, L. 2000 per la deriva da 5,50 m, L. 1000 per la deriva da 4 m.

8. I vincitori saranno obbligati a fornire i disegni di costruzione. La presentazione dei progetti deve

avvenire improrogabilmente entro il 15 ottobre p.v. alla Presidenza della RFIV - Stadio del PNF, via dello Stadio 26, Roma.⁷

Alla data di chiusura del concorso, 31 dicembre 1942, ci fu una proroga e alla fine furono presentati 16 progetti. La Commissione, si riunì il 28 gennaio 1943 e dichiarò vincitori:

- Guido Orsi per la deriva da 4 m con il progetto "Più forte e più allegro";
- Edo Cernischi con il progetto "Falco" e Ernesto Camali con "Folaga" a pari merito per la deriva da 5,50 m;
- Nino A. Ratti per il panfilo da crociera veloce a deriva mobile da 6 a 7 m con il progetto "Marea";
- Artù Chiggiato per il panfilo da crociera a chiglia fissa da 9 a 10 m con il progetto "Vittorina".

Purtroppo la Seconda guerra mondiale in corso impedì la costruzione di queste nuove barche ad eccezione di alcuni esemplari del "Marea", il "panfilo da crociera veloce".

NOTE

- 1 "Notiziario della RFIV", *Motonautica - La Vela e Motore*, aprile 1934, p. 53.
- 2 Reale Federazione Italiana della Vela, Comitato Tecnico Centrale, *Regolamento di stazza delle Classi Nazionali Derive di metri 5,25, 4,50 e 4*, 1934, pp. 24.
- 3 "Note veliche", *Motonautica - La Vela e Motore*, dicembre 1937, p. 635.
- 4 "Comunicati della RFIV", *Motonautica - La Vela e Motore*, giugno 1938, p. 369.
- 5 A. C., "Barbara moderna deriva da metri 5,50", *Motonautica - La Vela e Motore*, giugno 1940, pp. 246-248.
- 6 "Due circolari di vasta portata. Coordinarsi", *Motonautica - Vela e Motore*, marzo 1942, p. 40
- 7 "Reale Federazione Italiana della Vela", *Motonautica - Vela e Motore*, maggio 1942, p. 215.

BOX



Giugno 1949. "Liliana" di Vittorio Bixio trasformata in "S" per aderire alla nuova Classe U.S.V.I. Settembre 1949. "Liliana" certificato di stazza n° 6, fu una delle barche modificate con minore impatto, continuò per anni a regatare nei campi della Liguria.

Il dopoguerra, rinascono le derive popolari

La ricostituzione della vela popolare ebbe inizio il 16-17 Novembre del 1946 a Firenze nei locali della Società Mineraria Valdarno dove venne convocato il consiglio di Reggenza della R.F.I.V. e venne costituita l'U.S.V.I. (Unione Societa Veliche Italiane) con Presidente il marchese Paolo Pallavicino e segretario il Dottor Beppe Croce.

L'U.S.V.I. venne subito riconosciuta anche dal I.Y.R.U. (unione internazionale delle regate a vela) come autorità nazionale italiana per lo sport della vela nel nostro paese.

Nel Gennaio del 1949 l'U.S.V.I. riunita all'Hotel Danieli di Venezia approvò la Costituzione delle Commissioni Consultive, Sportiva, Tecnica e della Giuria D'Appello e dei Revisori dei Conti.

Nella stessa riunione venne varato il nuovo regolamento per le nuove classi a deriva mobile "S" di metri 4.50 e "U" di metri 5.50.

L'esperienza di anteguerra suggerì lo sviluppo di queste nuove classi in quanto esse erano le misure più diffuse sul territorio nazionale.

Le classi 4 metri e 6 metri furono declassate a serie regionale non senza polemiche

Le vecchie serie, "B" e "C" furono così trasformate per soddisfare i nuovi regolamenti.



Settembre 1954 Partenza classe U a Genova Voltri a sinistra "Alcione" al timone Vittorio Porta Luglio 1951 Partenza regata Zonale classe "S" a Sinistra S-36 "Ira" di Spirito e Carattio campioni italiani in carica.

Bruno bianchi membro della Commissione Sportiva commentò così sulle pagine del Annuario Yachting del 1951 diretto da Franco Belloni:

"Ed ecco il primo Campionato a Rimini 1950 dove la diffidenza è svanita e dove si accendono le prime controversie sportive, inevitabili laddove v'è passione pura.

Ma l'Unione Nazionale non è più un sogno che pochi tenaci tentano di tradurre in realtà, è un sentimento comune a tutti quanti, sportivi militanti "passionali" (questo affettuoso nomignolo viene da Genova Quarto e dal mio amico Ziravello) e Società che l'hanno incorporato e che pensano e vivono per esso.

Elogi da fare? Nessuno ed a nessuno. Critiche? Infinite e bene accette purché costruttive.

Amici di tutta Italia delle Serie Nazionali "U" e "S" ricordatevi bene.

Queste serie sono nate ieri. Non si poteva mettere il carro davanti ai buoi, non si poteva pretendere ora che il carro spinga i buoi. I buoi devono ancora tirare e tirare bene. Troverete sempre comprensione e aiuti ma continuate colla vostra limpida serenità e colla vostra immutata passione. La vita comincia oggi"

A tale scopo vennero subito stanziati sei milioni di lire, erogati con criterio regionale per favorire la costruzione di nuovi scafi e l'adattamento dei vecchi alle nuove regole di classe.



Luglio 1970. S monotipo in regata a Genova.

Le nuove classi erano pensate con stazze a restrizione per agevolare le costruzioni da parte dei costruttori. La loro diffusione però avvenne principalmente in alcune regioni: Toscana, Liguria e Adriatico centrale e con queste premesse la vela popolare riprendeva il suo cammino dopo gli eventi bellici che hanno colpito in nostro

paese.

Le due nuove classi, si diffusero nel paese e si fecero regate e campionati per tutti gli anni Cinquanta e Sessanta con una buona partecipazione di concorrenti.

Nel 1969 la Federazione decide di approvare la nascita della classe “S monotipo” progettata dall'architetto Vittorio Lombardi, che sostituirà gradualmente la vecchia “S” a restrizione.

Il provvedimento recepisce la nuova tendenza del mercato sempre più rivolto alle costruzioni in plastica che hanno il vantaggio di avere scafi tutti perfettamente uguali

L'era delle costruzioni in legno volge al termine, tutte le classi esistenti gradatamente modificano le proprie indicazioni di stazza per uniformarsi al nuovo materiale: la vetroresina. La “S monotipo” continuerà ad esistere seppur limitata principalmente alle sole regioni Toscana e Liguria. La classe “U” continuerà a essere diffusa soprattutto in Toscana dove tutt'oggi ne esistono alcuni esemplari.

Questi i risultati dei Campionati disputati insieme tra le due classi nazionali, come risulta dagli annuari federali, dal 1949 agli anni Settanta. Dopo iniziò un lento declino dovuto al diffondersi di nuove classi e alla diffusione della vetroresina nei materiali di costruzione degli scafi; il progresso insomma, iniziava un'altra era:

Forte dei Marmi 1949

Classe “U”

- 1° *Nemo III* - Antonio Bruzzone, Amos Deovich, Franco Parodi - Club vela Pegli
- 2° *Maria Grazia* - Luigi Granara, Andrea Bassino, G.B. Ferrando - Club vela Pegli
- 3° *Anna Maria* - Davide Rissotto, Giuseppe Peirano, Luigi Scandolara - Unione Sportiva Quarto

Classe “S”

- 1° *Adele* - Giuseppe Canessa, Giuseppe Croveto - Club Nautico Bogliasco
- 2° *Pedros* - Tommaso Oderigo, Bernardo Fazio - Varazze Club Nautico
- 3° *Ira* - Giuseppe Carattino, Antonio Carattino - Varazze Club Nautico

Rimini 1950

Classe “U”

- 1° *Mabe* - Gheraldo Ghilardini, Alfredo Aliboni, Edo Polacci - Società velica Viareggina
- 2° *Giorgina* - Angelo Barbieri, Paolo Clementi, Guido Lari - Compagnia della vela Forte dei Marmi
- 3° *Vrin VII* - Carlo Cortese, Tno Garibaldi, Agostino Parodi - Club Nautico Sampierdarenese

Classe “S”

- 1° *Ira* - Giuseppe Carattino, Carlo Maria Spirito - Lega Navale Albisola
- 2° *Luisa IV* - Rinaldo Balestrino, Bruno Basso - Club Nautico Sampierdarenese
- 3° *Gigia* - Osvaldo Cancogni, Giovanni Paganoni - Circolo Nautico Ugo Cstaguta

Genova 1951

Classe “U”

- 1° *Mabe* - Nino Carozzo, Angelo Marani, Gaspare Quattrocolo - Società velica Viareggina
- 2° *Gabri* - Zelindo Cozzani, Giulio Cozzani, Ennio Mori - Circolo Velico La Spezia
- 3° *Lucidalba* - Gherardo Ghilardini, Edo Polacci, Ernani Simonelli - Compagnia della vela Forte dei Marmi

Classe “S”

- 1° *Ira* - Giuseppe Carattino, Carlo Maria Spirito - Lega Navale Albisola
- 2° *Melody II* - Petro Reggio, Carlo Ristori - Circolo Nautico Cogoleto
- 3° *Adele VII* - Giuseppe Canessa, Angelo Tonetto - Club Nautico Bogliaco

Rimini 1952

Classe “U”

- 1° *Olga III* - Mario Capio, Aldo Danovaro, Angelo Senarega - Club Nautico Sampierdarenese

2° *Mabe* - Nino Carozzo, Umberto Baldi, Gaspare Quattocolo – Società velica Viareggina
3° *Drafin* - Adriano Frassinetti, Bruno Basso, Giovanni Tronchin - Club Nautico Sampierdarenese
Classe “S”

1° *Ira* - Giuseppe Carattino, Carlo Maria Spirito – Lega Navale Albisola
2° *Ina* - Antonio Caffarena, Antonio Carbone - Club Nautico Bogliaco
3° *Paola* - Mario Tamburini, Fabio Ferrari – Club Nautico Rimini

Livorno 1953

Classe”U”

1° *Paola* - Nello Strata, Guido Maioli, Andrea Raffo – Società velica Viareggina
2° *Negrin III* - Tomaso Oderigo, Antonio Caratino, Leonardo Carattino – Varazze Club Nautico
3° *Olga III* - Settimio Dellacasa, Aldo Danovaro, Francesco Tubarchi - Club Nautico Sampierdarenese

Classe “S”

1° *Gutina* - Giuseppe Canessa, Giuseppe Crovetto - Club Nautico Bogliaco
2° *Cavettu* - Giuseppe Ansaldo, Domenico Carattino – Varazze Club Nautico
3° *Ira* - Giuseppe Carattino, Carlo Maria Spirito –Varazze Club Nautico

Sanremo 1954

Classe “U”

1° *Alcione* - Mario Capio, Aldo Danovaro, Danilo Nardini – Compagnia della vela Forte dei Marmi
2° *Ambra* - Antonio Carattino, Pietro Baglietto, Bernardo Fazio – Varazze Club Nautico
3° *Olga IV* - Giorgio Audisio, Eraldo Colombo, Umberto Dellacasagrande - Club Nautico
Sampierdarenese

Classe “S”

1° *Ira* - Giuseppe Carattino, Carlo Maria Spirito - Varazze Club Nautico
2° *Gutina* - Giuseppe Canessa, Giuseppe Crovetto - Club Nautico Bogliaco
3° *Pampero II* - Aldo Renai, Giovanni Bientinesi - Circolo Nautico Livorno

Marina di Carrara 1955

Classe “U”

1° *Alcione* - Mario Capio, Diego Aliboni, Lorenzo Podestà - Compagnia della vela Forte dei Marmi
Forte dei Marmi
2° *Negrin IV* - Tomaso Oderigo, Leonardo Carattino, Andrea Gambetta - Varazze
3° *Carla III* - Luigi Bianchi, Carlo Giannelli, Lanfranco Sgorbini - Società velica Viareggina

Classe “S”

1° *Rosetta* - Francesco Ghigliotti, Francesco Dosi - Circolo Nautico Ugo Cstaguta
2° *Luana II* - Giovanni Paoli, Roberto Poggianti - Centro Velico Piombinese
3° *Emi* - Vinicio Clavarino, Agostino, Sili - Lega Navale Sestri Ponente

Genova 1956

Classe “U”

1° *Alcione* - Mario Capio, Diego Aliboni, Lorenzo Podestà – Compagnia della Vela Forte dei Marmi
2° *Tinin* - Renato Nicodemi, Gherardo Ghilardini, Roberto Sbrana – Club Nautico Marina di Carrara
3° *Nostramo* – Mario Bergonzoli, Angelo Bergonzoli, Gianfranco Bertera – Compagnia della Vela Forte dei
Marmi

Classe “S”

1° *Emi* - Agostino Traverso, Antonio Baiardo - Lega Navale Sestri Ponente
2° *Cristina III* - Lido, Ricceri, Ugo Cadoni – Club Nautico Follonica
3° *Ciclone* – Piero Marchetti, Ivano Tuccoli – Castiglioncello

Piombino 1957

Classe “U”

- 1° *Ombry* - Mario Capio, Beppe Barnao, Umberto Lovetti - Lega Navale Nervi
2° *Nostramo* - Angelo Bergonzoli, Umberto Baldi, Mario Bergonzoli - Compagnia della Vela Forte dei Marmi
3° *Perseo* - Nino Carozzo, Dino Guidi, Angelo Matugini - Compagnia della Vela Forte dei Marmi

Classe “S”

- 1° *Luana* - Giovanni Parodi, Roberto Poggianti - Centro Velico Pombinese
2° *Giovanna* - Marcello Catanzano, Carlo Corsi - Circolo Nautico Livorno
3° *Papero* - Giovanni Bientinesi, Piero Gufoni - Circolo Velico Antignano

Ancona 1958

Classe “U”

- 1° *Jacobux* - Giuseppe Carattino, Leonardo Carattino, G.B. Gambetta - Varazze Club Nautico
2° *Maria Mary* - Luigi Chiozza, Giuseppe Bottino, Francesco Lupi - Club Vela Pegli
3° *Rosabianca* - Francesco Ghigliotti, Cesare Garbarino, Alfredo Verrina - Circolo Nautico Ugo Costaguta

Classe “S”

- 1° *Dina V* - Umberto Mazzantini, Giuseppe Mazzantini – Circolo Velico Antignano
2° *Emi II* - Agostino Traverso – G.B. Baiardo - Lega Navale Sestri Ponente
3° *Pampero II* - Giovanni Bientinesi, Piero Gufoni – Circolo Velico Antignano

La Spezia 1959

Classe “U”

- 1° *Nostramo* - Angelo Bergonzoli, Franco Carozzo, Mauro Zanetti - Compagnia della Vela Forte dei Marmi
2° *Tinin* - Nello Stratta, Arturo Cozzani, Guido Maioli - Club Nautico Marina di Carrara
3° *Rosabianca* - Francesco Ghigliotti, Cesare Garbarino, Alfredo Verrina - Circolo Nautico Ugo Costaguta

Classe “S”

- 1° *Dina V* - Umberto Mazzantini, Giuseppe Mazzantini - Circolo Velico Antignano
2° *Ciclone* - Piero Marchetti, Cesare Chelli - Circolo Nautico Livorno
3° *Simonetta* - Ferruccio Zinali, Euro Mele - Centro Valico Piombinese

Genova 1960

Classe “U”

- 1° *Rosabianca* - Francesco Ghigliotti, Cesare Garbarino, Alfredo Verrina - Circolo Nautico Ugo Costaguta
2° *Maria Mary* - Luigi Chiozza, Giuseppe Bottino, Francesco Lupi - Club Vela Pegli
3° *Altair* - Giovanni Battista Verardo, Gino Mocagatta, Emanuele Ottonello - Club Vela Pegli

Classe “S”

- 1° *Gabry II* - Marcello Catanzano, Carlo Corsi - Circolo Nautico Livorno
2° *Dina V* - Umberto Mazzantini, Giuseppe Mazzantini - Circolo Velico Antignano
3° *Arcobaleno* - Giovanni Ercolani, Franco Patara - Centro Valico Piombinese

Piombino 1961

Classe “U”

- 1° *Samoa* - Giovanni Paoli, Sauro Furnai, Giulio Biagini - Centro Velico Piombinese
2° *Ombretta VI* - Antonio Caffarena, Angelo Guelfo, Andrea Carbone - Club Nautico Bogliasco
3° *Marisa* - Attilio Mori, Giorgio Carozzo, Giulio Bertagna - Circolo Velico La Spezia dopo questa edizione non verrà più disputato il Campionato Italiano “U” per carenza di partecipanti

Classe "S"

- 1° *Rossella* - Alberto Tabani, Franco Innocenti - Centro Valico Piombinese
- 2° *Maristella II* - Lelio Giannoni, Mario Guelfi - Centro Velico Elbano Rio Marina
- 3° *Ombra* - Noemio Cignoni, Bruno Rosoni - Centro Velico Elbano Rio Marina

Lerici 1962

Classe "S"

- 1° *Stefania* - Santi Bernardeschi, Alfio Bernardeschi
- 2° *Dada* - Giovanni Cecchieri, Marino Giannini - Circolo della Vela Marina di Massa
- 3° *Gabry* - Marcello Catanzano, Eric N. Bass - Circolo Nautico Livorno

Imperia 1963

Classe "S"

- 1° *Dada* - Giovanni Cecchieri, Marino Giannini - Circolo della Vela Marina di Massa
- 2° *Ina III* - Giuseppe Crovetto, Luigi Passalacqua - Circolo Nautico Bogliasco
- 3° *Maristella I* - Lelio Giannoni, Mario Guelfi - Centro Velico Elbano Rio Marina

Rio Marina 1964

Classe "S"

- 1° *Stefania* - Santi Bernardeschi, Alfio Bernardeschi
- 2° *Paola* - Silvio Zinali, Luciano Zinali - Centro Valico Piombinese
- 3° *Lisca* - Giulio Barelli, Alessandro Innocenti - Centro Valico Piombinese

La Spezia 1965

Classe "S"

- 1° *Gabry II* - Marcello Catanzano, Roberto Vestri - Circolo Nautico Livorno
- 2° *Maristella* - Lelio Giannoni, Mario Guelfi - Centro Velico Elbano Rio Marina
- 3° *Ira* - Giuseppe Crovetto, Luigi Passalacqua - Circolo Nautico Bogliasco

Livorno 1966

Classe "S"

- 1° *Kon Ki Lai* - Piero Marchetti, Sergio Lucchesi - Circolo Nautico Livorno
- 2° *Gabriella* - Franco Denoth, Giovanni Galli - Circolo Nautico Livorno
- 3° *Gabry III* - Marcello Catanzano, Roberto Vestri - Circolo Nautico Livorno

Gravedona 1967

Classe "S"

- 1° *Giorgio* - Maurizio Bolens, Claudio Bolens - Unione Sportiva Quarto
- 2° *Arcobaleno* - Noemio Cignoni, Gia Piero Giannoni - Centro Velico Elbano
- 3° *Maria Oly* - Michele Mussi, Enzo Mattanini - Centro Velico Piombinese

Pombino 1968

Classe "S"

- 1° *Ciclone XI* - Piero Marchetti, Alessandro Degli Innocenti - Circolo Nautico Livorno
- 2° *Gabriella V* - Franco Denoth, Giovanni Galli - Circolo Nautico Livorno
- 3° *Pinin* - Giovanni Cecchieri, Marino Giannini - Circolo della Vela Marina di Massa Loano 1969

Classe "S"

- 1° *Gabriella V* - Franco Denoth, Paolo Ponzali - Circolo Nautico Livorno
- 2° *Vanessa* - Giovanni Cecchieri, Marino Giannini - Circolo della vela Marina di Massa

3° *Edelweis* - Antonio Puppo, Ambrogio Caviglia - Circolo Nautico Ugo Cstaguta

Forte dei Marmi 1970

Classe "S"

1° *Gabriella V* - Franco Denoth, Paolo Ponzali - Circolo Nautico Livorno

2° *Gabry II* - Marcello Catanzano, Roberto Vestri - Circolo Nautico Livorno

3° *My Flower* - Luigi Bareggi, Giorgio Brignoli – Associazione Velica Alto Verbano

Passignano sul Trasimeno 1971

Classe "S"

1° *My Flower* - Luigi Bareggi, Giorgio Brignoli – Associazione Velica Alto Verbano

2° *Gabrina* - Natale Pacciardi, Adriano F. Casati - Circolo Velico Elbano

3° *Donatella* - Antonio Baldieri, Donatella Baldieri - Compagnia della Vela Forte dei Marmi

Sestri Levante 1972

Classe "S"

1° *Donatella* - Antonio Baldieri, Donatella Baldieri - Compagnia della Vela Forte dei Marmi

2° *Gabrina* - Natale Pacciardi, Adriano Casati - Circolo Velico Elbano

3° *My Flower* - Luigi Bareggi, Paolo Maletto - Associazione Velica Alto Verbano

Livorno 1973

Classe "S"

1° *Donatella* - Antonio Baldieri, Donatella Baldieri - Compagnia della Vela Forte dei Marmi

2° *Claudia* - Gherardo Gherardini, Gino Costa - Compagnia della Vela Forte dei Marmi

3° *Gabriella IV* - Giorgio Borsacchi, Andrea Vannucci - Compagnia della Vela Forte dei Marmi

Imperia 1974

Classe "S"

1° *Claudia* - Carlo Maremmani, Gino Costa - Compagnia della Vela Forte dei Marmi

2° *Pinin* - Andrea Dagnino, Angelo Casalino - Circolo Nautico Ugo Cstaguta

3° *Ray* - Walter Salvatori, G Luca Guidarella - Compagnia della Vela Forte dei Marmi

L' U.S.V.I. Negli ultimi atti della sua esistenza, prima di tornare al formato Federale, lanciò i "Corsi Olimpia" destinati agli allievi delle Scuole Vela italiane che si stavano promuovendo in tutta l'Italia nei Club.

In queste scuole vennero lanciati i Flying Junior una nuova classe che si stava diffondendo in tutto il mondo, scafo lungo 4 metri superficie velica di poco più di 9 metri quadrati si dimostrò subito molto adatta per i giovani.

L'U.S.V.I. la adottò subito e nel Gennaio del 1962 un modello semplificato col nome di "F.J. Arancioni", (avevano la penna della randa con l'ultimo ferzo di colore arancione per distinguerlo dalle barche private) fece la comparsa in tutto il paese.

Ne furono costruite 118 della ditta A.L.P.A. di Offanengo e consegnate ai Circoli che ne fecero richiesta a condizioni particolarmente vantaggiose.

Venne anche pubblicato dall'Unione un "Manuale dell'Allievo" allo scopo di coadiuvare i circoli nell'istruzione alla Vela degli allievi.

La U.S.V.I. In seguito tornò ad essere Federazione Italiana Vela F.I.V. La USVI il 5 Dicembre 1964 è tornata ad essere Federazione Italiana Vela e venne confermato Presidente il Dottor Beppe Croce.

Stava nascendo la vela odierna, molti degli allievi di allora furono per anni i protagonisti in tutti i campi di regata del mondo. (*continua*)

LE GRANDI REGATE DEL MEDITERRANEO

Nel 1957 siamo alla IV edizione della Tre Golfi. La grande novità che caratterizzerà per molti anni le edizioni successive della storica regata del Circolo del Remo e della Vela "Italia" di Napoli è la suggestiva partenza a mezzanotte, davanti al Castel dell'Ovo sotto i riflettori delle fotocellule. La vittoria sarà appannaggio della bella barca "Pazienza" del genovese ing. Bruzzo con i colori dello Yacht Club Italiano.



1957 - LA QUARTA EDIZIONE DELLA COPPA SEN. ANDREA MATARAZZO - REGATA DEI TRE GOLFI SERGIO PEPE

La IV edizione della Coppa Sen. Andrea Matarazzo prende il via il 24 agosto 1957, con una novità che verrà protratta per decenni: il colpo di cannone per la partenza viene dato allo scoccare della mezzanotte.



Foto n. 1

Questa volta, però, non c'è Riccardo Carbone a fotografare i concorrenti e, quindi, non resta che affidarci alla puntuale cronaca di Aniello Di Martino, pubblicata sul numero di settembre di Vela e Motore.

La vittoria in tempo reale e compensato va a *Pazienza*, cutter bermudiano di Giacomo Bruzzo, n.v. 1347 mt. 18,47, disegno di Laurent Giles, costruzione Vittorio Beltrami del 1956, che aveva già nel palmares la vittoria in tempo reale della Giraglia del 1957, poi vinta nel 1959 anche in tempo compensato nella I Classe R.O.R.C. (*foto n. 1* tratta dall'Archivio on line dell'Yacht Club Italiano).

Pazienza tuttora naviga, come da *foto n.2*.



Foto n. 2



La suggestiva visione notturna della partenza degli Yachts partecipanti alla Regata dei Tre Golfi.

LA REGATA DEI TRE GOLFI PER LA COPPA "A. MATARAZZO,"

Alle 19.25'07" del 29 agosto spuntano dietro Castel dell'Ovo, uno spinnaker rosso e bianche vele: è il Pazienza che mettendo decisamente la prua sulla boa di arrivo in tempo reale (e sapremo poi anche in tempo corretto) ha concluso in 43.25'07" la «Regata dei Tre Golfi» — iniziata il 27 agosto alle ore 24 — battendo *Mait II* che aveva il favore del pronostico. Quest'anno la ormai classica regata internazionale — riservata a tutti gli yacht R.O.R.C. organizzata dal C.R.V. Italia in collaborazione dell'Azienda di Cura Sogg. e Turismo di Napoli — ha avuto due varianti: la partenza notturna ed il percorso accorciato da miglia 197 a 174.

La partenza era stata piuttosto scialba a causa del poco vento. Primi a prendere un certo abbrivo furono «Vegabonda» e «Lembo di Cielo» che tenuti più sotto costa si giovano delle prime brezze mentre gli altri fermi per gran tempo offrivano un bellissimo spettacolo alla luce dei riflettori. Finalmente un vento maneggevole riusciva a metterli in cammino. Le condizioni vanno man mano migliorando nella notte favorendo le varie andature dei regatanti che nelle prime ore del 28 incominciano a doppiare la punta della Campanella che viene scapolata da «Vegabonda» e «Mait», seguita da «Pazienza» — questi due ultimi gareggiando in bravura hanno cercato di superarsi a vicenda — indi, a debita distanza, gli altri. Ormai si naviga nel golfo di Salerno per andare a girare la boa prospiciente alla marina di Castellabate che vede nelle primissime ore del pomeriggio del 28 il primo arrivo. È *Mait* alle 14.15'16" che nell'impoppata verso Castellabate ha superato

«Vegabonda» che è secondo con un distacco di 20', terzo «Pazienza» che a sua volta porta sul secondo uno stesso scarto di tempo; seguono, man mano, «Chier di Luna», «Lanzapur», «Astra». (Intanto «Mariustella» ha abbandonato). Con vento da ponente a maestro, doppiato Castellabate i timo-

nieri buttano sottocosta e toccata la riviera amalfitana, iniziano il bordeggio per Ventotene, secondo tratto del percorso che vede tutta una gamma di distacchi.

Dopo poco lasciate Castellabate nella bolinata verso Ventotene «Pazienza» rompe il fiocco genoa. «Mait» è



L'equipaggio del «Pazienza», vittorioso nella Regata dei Tre Golfi. Da sinistra: il signor Turillo Di Maio, il Dott. Liguorio Serra con la gentile signora, Flng. G. Di Mario, il Dott. Beppe Croci, la gentile signorina Schiaffino appositamente venuta a Napoli per tifare per la barca del cuore, e Flng. Bruno.



La premiazione della regata avvenuta al Circolo Remo Vela Italia. L'Ammiraglio Ruta, Comandante del Mediterraneo Centrale, assegna la Coppa «A. Matarazzo» all'ing. Bruzzo, proprietario della prima classe R.O.R.C. «Pazienza».

sempre in testa. Dal tramonto del 28 il vento ha rinfrescato da ponente sicché le barche di prima categoria si avvantaggiano su quelle di classi inferiori. A poche miglia da Ventotene «Meit» è sempre in vantaggio, secondo è «Pazienza», terzo «Astra», che profittando del vento fresco ha realizzato un eccellente recupero di tempo, indi «Vagabonda», ancora «Chiar di Luna» e le altre. La lotta tra i due yacht di testa che si alternano al comando della competizione è sempre serrata. Durante il giro di Ventotene che ha luogo alle prime ore del 29 «Pazienza» che era al comando della regata viene raggiunta e superata da «Meit» che avvantaggiata da tutte le sue vele poteva sfruttare più facilmente il poco vento da sud-ovest che in quel momento incominciava a rinfrescare. Gli sbalzi sono degli uomini, e gli imponderabili del mare sono anche per strapparvi all'improvviso una vittoria che già vi sembra di tenere tenacemente in pugno. Infatti, superato Ventotene — siamo verso l'ultima fase della regata —, «Meit», nella sua rotta per Napoli, stimando, forse, che al largo d'Ischia il vento fosse più fresco

che non sottovento al Canale di Procida, ha manovrato in modo da lasciare l'isola a sinistra, cosa che gli costerà la regata «Pazienza», al contrario, scendendo a vento largo nel Canale aveva lasciato Ischia a dritta distanziando sempre più il suo immediato inseguitore e riconfermando ancora una volta (come nell'ultima crociera della Giraglia) un primato di velocità, concludendo la sua bella fatica tagliando la boa d'arrivo, come abbiamo detto, alle ore 19.23'07" del 29 agosto seguito da «Meit» alle 20.47'23". L'equipaggio del «Pazienza» era formato dall'ing. G. Bruzzo, dott. Beppe Croce, dott. Lagorio Serra, ing. G. Di Marro e sig. Turillo Di Maio, questi due ultimi del C.R.V. Italia di Napoli.

Dopo una notte d'attesa dalle sei del mattino e fino alle ore 10 del 30 agosto si susseguivano ad intervalli gli altri arrivi. Al computo dei tempi nella II Classe la vittoria è andata a «Vagabonda» la nuova barca dell'ing. Valenzuela di Napoli che aveva, altresì, condotto una regata molto impegnativa; nella III Classe il successo è andato a «Chiar di Luna» della Marina Militare che

anche questa volta aveva «tenuto» bene.

Impeccabile l'organizzazione; sollecita, come sempre, la collaborazione della Marina Militare coi suoi apparecchi. Tutti i concorrenti, poi, sono rimasti molto soddisfatti serbando un lieto ricordo della crociera. Il 31 agosto nella sede del C.R.V. Italia durante un sontuoso ricevimento e dopo un discorso del principe Carafa di Roccella, l'Ammiraglio Ruta, Comandante del Mediterraneo Centrale procedeva alla premiazione. Precedentemente il giorno 27 agosto alla sede del Circolo dei Forestieri di Napoli aveva avuto luogo un trattamento offerto dal Comitato organizzatore in onore ai partecipanti alla competizione.

a. d. m.

Ecco l'ordine d'arrivo in tempo corretto e, tra parentesi, quello in tempo reale.

PRIMA CLASSE: 1. «Pazienza» (Y. C.I.) prop. e timoniere Ing. Bruzzo, in ore 37.54'44" (43.25'07"); 2. «Meit II» (Y.C.I.) prop. e timoniere Comm. Mancino, in 39.24'12" (44.47'33"); 3. «Rondine» (C.R.V. Italia) timoniere U. Di Marro, in 54.43'37" (60.44'29"); 4. «Astra» (C.R.V. Italia) prop. Matarazzo, timoniere L. Postiglione, in 55.36'43" (56.15'45").

SECONDA CLASSE: 1. «Vagabonda» (C.R.V. Italia) prop. e timoniere ingegner Valenzuela, in 46.37'32" (54.05'20"); 2. «Merlida» (C.C. Napoli) prop. e timoniere Dotoli, in 50.32'51" (55.47'31"); 3. «Lazzaro» (C.C. Napoli) prop. e timoniere Avv. Ratti, in 54.11'28" (60.54' 04").

TERZA CLASSE: 1. «Chiar di Luna» (Marina Militare) timoniere Ten. d' Vascello L. Coda Nunziante, in 49.06'16" (55.47'23"); 2. «Lombo di Cielo» (Y. C.C. Savoia) prop. e timoniere Dott. C. De Zerbi, in 50.30'49" (62.53'45"); 3. «Lazzarota» (C.V. Roma) timoniere Bughielli, in 51.56'21" (64.12'37").

A «Pazienza» come primo assoluto in tempo corretto, veniva assegnata per il 1957 la challenge «Coppa A. Matarazzo» o la «Coppa Ente Provinciale di Latina» quale primo arrivato in tempo reale. Al seconda classe «Vagabonda» la «Coppa Ente Provinciale Turista di Napoli» e al terza classe «Chiar di Luna» la «Coppa C.O.N.I.».

Colorificio SANTINELLI

s. p. a.

GENOVA

Smalti e vernici speciali per Yachts

ANTIVEGETATIVO VINILICO AF 12 - 12 MESI DI CARENA PULITA

Rappresentante per l'Italia: Dr. RICHI SCOFONE

Piazza Soriglia n. 12 - Genova



**A POPPAVIA DELL' "ARTIGLIERE"
5 MESI DI GUERRA SUL MARE**

Autore Domenico Mancuso

Editrice Rispoli Anonima, Napoli, 1941, £ 15.

(Tutte le foto del libro sono state riprese dall'A. a bordo dell'Artigliere")

Stimolati ed incuriositi da un amico che ce ne ha segnalata l'esistenza, ci siamo messi a caccia di un libro raro ed introvabile e, siccome la fortuna aiuta, quasi sempre, gli audaci, lo abbiamo trovato, e dopo averlo divorato, lo vogliamo presentare ai lettori del Notiziario senza nascondere i sentimenti che l'autore, napoletano, riesce a trasmettere nel suo toccante racconto.

E' una storia di guerra, triste come tutto ciò che attiene alla parola guerra, ma così carica di passione e valori umani di quelli che non devono andare perduti. Dalle pagine di questo libro vengono fuori, al di là degli atti di eroismo degli uomini chiamati a combattere, anche personaggi, episodi e

atteggiamenti che l'autore ha colto nella loro essenza più pura.

Partiamo dall'autore. Domenico Mancuso (1901/1957) giornalista napoletano, corrispondente di guerra imbarcato su varie unità navali durante il secondo conflitto mondiale, durante il quale è stato anche testimone oculare della battaglia di Punta Stilo (9 luglio 1940) mentre era imbarcato sull'"Artigliere".

L'"Artigliere" era un Cacciatorpediniere della nostra Regia Marina al comando del Capitano di Vascello Carlo Margottini, un ufficiale romano che sarebbe poi affondato con la sua nave nel Canale di Sicilia dopo il duro scontro navale passato alla storia come battaglia di Capo Passero, avvenuta nella notte tra l'11 e il 12 ottobre 1940, ricevendo per il suo sacrificio la Medaglia d'Oro al Valor Militare. Bellissima la foto con dedica a Mancuso del Comandante Margottini che apre il libro. Un'immagine toccante, perché la data della dedica indica che venne scritta subito dopo Punta Stilo, quindi appena tre mesi prima dell'eroico sacrificio.

Per quanto riguarda il libro, il suo indice cita 19 capitoli, ma ogni capitolo al suo interno riporta tanti sottotitoli che io definirei autentici flash scattati nell'animo umano e negli stati emotivi dei personaggi, che una volta stampati nella memoria dell'autore sono stati descritti con un linguaggio piacevole, profondo e carico di sentimento.

Domenico Mancuso, è tornato vivo dalla sua partecipazione alla guerra per la quale è stato anche decorato di Medaglia di Bronzo al Valore Civile, ma all'inizio del 1945 viene fatto prigioniero dagli inglesi ed internato per circa un anno nel campo di concentramento di Padula dove si ammala di TBC che poi nel 1957 ne causerà la morte prematura. Uomo colto, valente professionista e grande appassionato



di poesia. Ha pubblicato anche un libro ormai introvabile dei suoi versi, libro nel quale cita il suo credo: “Tre sono le cose importanti nella vita: leggere poesie, scrivere poesie e soprattutto vivere di poesie”.

Ebbe quindi una vita piena e certamente appagante, anche se fu troncata prematuramente dalle conseguenze di quanto dovette soffrire durante la prigionia che, con la sua scomparsa, decapitarono la sua ancora giovane famiglia. E a questo proposito penso che, anche se può sembrare estraneo alla vicenda di Domenico Mancuso, è giusto rivolgere un breve pensiero alla creatura alla quale ha dedicato il suo libro, ossia il Cacciatorpediniere “Artigliere” e a quanti dell’equipaggio caddero fra le sue lamiere dilaniate dal fuoco avversario.

Era una bella nave, moderna (entrata in servizio nel 1938), bene armata (4 cannoni da 120 millimetri, otto mitragliere e quattro tubi lanciasiluri oltre all’armamento antisommergibile) e veloce (toccava i 39 nodi). Dopo aver partecipato alla battaglia di Punta Stilo con l’XI Squadriglia Cacciatorpediniere, l’11 ottobre venne inviato con la stessa squadriglia della quale era nave comando, assieme a tre torpediniere, incontro ad una formazione inglese di ritorno dall’aver scortato un convoglio di rifornimenti fino a Malta.

Lo scontro avvenne all’una di notte del 12 all’altezza di Capo Passero, dove l’incrociatore inglese “Ajax” venne scoperto e attaccato dalle torpediniere; ma l’“Ajax” aveva un armamento troppo pesante (12 cannoni più potenti di quelli italiani, 12 mitragliere e 4 tubi lanciasiluri), ed in più “vedeva di notte”, perché aveva il radar che noi non avevamo. Le sue bordate affondarono subito due torpediniere e l’“Artigliere” si lanciò all’attacco della formazione britannica con la sua squadriglia: colpì l’“Ajax” quattro volte, ma il fuoco inglese lo inquadrò devastandolo. Un altro caccia, il “Camicia Nera”, tentò di salvarlo rimorchiandolo, ma le due navi furono inseguite e il “Camicia Nera” dovette abbandonare l’“Artigliere” per sfuggire alla distruzione. Quanto restava dell’equipaggio, 132 uomini su 250 uomini erano caduti, abbandonò la nave, che venne finita da un siluro inglese.

Ma era destino che l’“Artigliere” non dovesse svanire nel nulla, perché 77 anni dopo, nel giugno del 2017, un team di ricercatori oceanografici guidato da Paul Allen, co-fondatore di Microsoft, mentre stava sperimentando con una nave ricerche un sonar ultramoderno in Mediterraneo nei pressi di Malta, “batteva” una strana eco sul fondale di una fossa profonda ben 3.600 metri e, un suo sottomarino robot scopriva che si trattava dell’“Artigliere”, sventrato dal fuoco nemico ma ancora perfettamente riconoscibile. Adesso Domenico Mancuso e l’equipaggio del caccia con il quale aveva navigato a Punta Stilo, potranno riposare insieme.



(a cura della Redazione con la collaborazione di Franco Maria Puddu)



**CONVENZIONE TRA
ASSOCIAZIONE ITALIANA VELE D'EPOCA (A.I.V.E.)
&
CENTRO STUDI TRDIZIONI NAUTICHE (C.S.T.N.)
DELLA LEGA NAVALE ITALIANA**

Il 13 settembre 2022 nell'auditorium del CSTN presso la Sede di Napoli della Lega Navale Italiana al Molosiglio, si è svolta la cerimonia della firma della Convenzione tra:

- l'Associazione Italiana Vele d'Epoca AIVE), fondata nel 1982 con Sede a Genova presso lo Yacht Club Italiano;
- e il Centro Studi Tradizioni Nautiche (CSTN) istituzione culturale della Lega Navale Italiana fondata nel 1998 con sede a Napoli presso la Sezione di Napoli della Lega Navale Italiana.

Potendo disporre del cospicuo patrimonio culturale e documentaristico posseduto reciprocamente da CSTN e AIVE, lo scopo principale della convenzione è quello di creare ed incrementare con ogni mezzo possibile lo studio, la ricerca e la diffusione della storia del mondo dello YACHTING che con la sua molteplice attività, nazionale ed internazionale, ha dato vita, attraverso tre secoli, ad un significativo movimento che ha visto fiorire cantieri, progettisti, campioni, dirigenti, club, regate, giornalisti, fotografi, editori . . .

La "convenzione", alla presenza di un folto e scelto pubblico, è stata firmata e sottoscritta dall'Ammiraglio Donato Marzano, Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana e dal dott. Giancarlo Lodigiani, Presidente dell'AIVE.

L'Ammiraglio Giuseppe Abbamonte, Ispettore Capo del Comando Logistico della Marina Militare ha rappresentato anche lo Sport Velico della M.M. che nel consiglio direttivo dell'AIVE è presente sin dalla fondazione. Per la Marina Militare presenti anche il C.V. Aniello Cuciniello, Comandante della Base Navale che ospita la LNI e il CSTN; il C.V. Angelo Patruno Presidente della SE.VE.NA. Sezione Velica di Napoli M.M. (fondata nel 1935).

Sono stati inoltre presenti: per il C.O.N.I. il Presidente Regionale dott. Sergio Roncelli; per la Federazione Italiana Vela il consigliere nazionale dott.ssa Antonietta De Falco; per la Federazione Italiana Canottaggio il Presidente del Comitato Campano dott. Pasquale Giugno; per il R.Y.C.C. "Savoia" il Presidente



avv. Fabrizio Cattaneo. Per la stampa, particolarmente significativa la presenza Il dott. Carlo Zazzera, redattore della rivista "Vela e Motore" della quale il CSTN possiede la raccolta completa dal 1924.

L'Avvocato Alfredo Vaglieco, Presidente LNI Sezione di Napoli, ha fatto come sempre brillantemente gli onori di casa e per il CSTN, il Direttore Paolo Rastrelli, ha raccontato una breve storia dei rapporti tra AIVE e CSTN che partono dal 2005.