



Notiziario CSTN

GIUGNO 2023
N° 130



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 XII - N° 130

NOTIZIARIO ON-LINE

giugno 2023

SOMMARIO

- Editoriale pag. 1
- Il grande flop pag. 2
- Carlo Sciarrelli: l'esteta dello yacht pag. 8
- Le derive nazionali "S" e "U" pag. 17
- Personaggi della vela pag. 22
- Grandi armatori della Vela d'Altura pag. 31
- Regata dei Tre Golfi pag. 35
- Storia del canottaggio pag. 39
- Quarta di copertina pag. 43

EDITORIALE

La "Stato Maggiore" della Presidenza Nazionale della Lega Navale Italiana nelle persone del Presidente, Amm. Sq. Donato Marzano, del Vice Presidente Amm. Luciano Magnanelli e del Direttore Generale, C.A. Marco Predieri, accompagnati dal Delegato Regionale della Campania, Dott.ssa Ing. Francesca Zei, sono venuti espressamente da Roma per una visita ufficiale al nostro CSTN. È stata la prima riunione del dopo COVID, utile e necessaria per prendere in esame alcune problematiche legate alla crescita costante del nostro patrimonio librario ed alla continua richiesta di ricerche, informazioni e quesiti ce ci pervengono da ogni parte d'Italia grazie alle fonti esclusive di cui disponiamo. È seguita una colazione di lavoro ospiti del Commissario della Sezione di Napoli Avv. Michele Sorrenti, che ha avuto come ospite d'onore il Comandante Logistico della Marina Militare Amm. di Squadra Salvatore Vitiello. Certamente questa riunione sarà foriera di buoni auspici per il futuro del CSTN.

Foto e grafica di copertina di Blue Passion: Nella foto in copertina: "Quando il vento rinfresca le piccole derive soffrono, ma la barca non tradisce il timoniere! Nella foto un famoso Dinghy 12': "Spritz" (I-1530) campione italiano 1994. Il Dinghy è stato classe olimpica nel 1920 e 1928".

Hanno collaborato: *Sandro Alessi, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Francesco Toti Gandolfi, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Franco M. Puddu, Paolo Rastrelli, Michele Schiesaro.*



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

IL NOTIZIARIO È SU



COME @Tradizioninautiche

Instagram

Chi non ricorda negli anni '60 il clamore giornalistico della corsa alle navi mercantili a propulsione nucleare svanito poi nel nulla? Franco Puddu, con il puntiglio ed il rigore delle sue ricerche, ripercorre per il Notiziario la storia che ha caratterizzato l'epico tentativo, le vicende, le navi e le cause che furono protagoniste del tentativo che il nostro autore non a torto definisce "il grande flop".



IL GRANDE FLOP

Agli inizi degli Anni '60 il mondo, dagli Stati Uniti all'Europa al Giappone venne percorso da un grande sogno: applicare l'energia nucleare alle marine mercantili come era stato fatto per quelle militari. Ma fu una illusione che svanì ben presto. Con un'unica eccezione

FRANCO MARIA PUDDU

Ho trovato in archivio alcuni numeri di una rivista che risale all'inizio degli Anni 60 intitolata Popular Nucleonica, un nome che era tutto un programma, che mi hanno fatto tornare alla mente vecchi ricordi: la rivista era stata ideata da un entusiasta del futuro, Sigismondo Dazzi, che l'aveva però realizzata mutuandola in gran parte da varie altre, stampate negli USA.

Bisogna però fare una precisazione, indispensabile per chi non ha ancora raggiunto gli "anta" ma necessaria anche per quelli che li hanno superati perché l'argomento evidenzia un modo di pensare di quegli anni oggi caduto nel dimenticatoio, e del quale si ricordano in pochi

Erano anni in cui la fantasia popolare aveva stabilito che il conflitto da poco passato era terminato grazie alla bomba atomica, con poca sensibilità nei confronti di Hiroshima e Nagasaki, e lo tsunami del nuovo aveva travolto gli animi facendo del nucleare la grande attualità.

La nuova presenza americana in Europa aveva generato due reazioni: una, politica e contraria, e un'altra popolare che, specialmente in Italia, era stata travolgente. Per ricordarla basterà rimandare il lettore al film di Alberto Sordi "Un americano a Roma".

Al suo seguito era arrivata l'ingombrante presenza della bomba atomica, lo strumento di morte che però, secondo la vulgata aveva portato la pace, che si era intrufolato così ovunque: nei discorsi, nella politica, nel costume, nel cinema e anche nell'editoria, che a sua volta aveva dato alla luce Popular Nucleonica.

La rivista aveva avuto un discreto successo; presentava articoli spesso interessanti, a volte un po' fantasiosi e, di tanto in tanto, alcuni molto pericolosi perché rispecchiavano quell'ondata propagandistica, che comprendeva l'arrivo in Europa di Selezione del Reader's Digest o l'apertura delle palestre Ymca (centri cristiano evangelici nati in Inghilterra ma trapiantatisi rigogliosamente in America alla fine dell'800), propaganda con la quale gli Stati Uniti cercavano di inserirsi nel contesto umano europeo.

Il nucleare sotto il Polo

Nel frattempo, fra lo svolgersi di questi avvenimenti era giunta una notizia: gli Stati Uniti, che nel 1954 avevano varato il loro primo sottomarino nucleare *Nautilus*, nel 1958 lo avevano impiegato in una missione che lo aveva portato a raggiungere, navigando in immersione sotto la calotta dei ghiacci, il Polo Nord. Dopo la bomba, il nucleare iniziava ad apparire come una realtà non più astratta.

In questo contesto, eravamo arrivati al 1961, gli articoli della rivista cui abbiamo accennato si erano moltiplicati, e in un interessante numero avevano presentato alcune possibilità di applicazione del nucleare nel futuro, e non come ipotesi ma come eventualità forse già allo studio.

La prima prevedeva l'impiego di bombe atomiche per aprire istmi e canali come quello di Suez. La seconda, per poter utilizzare le risorse idriche delle calotte polari ne prevedeva la parziale fusione tramite bombe

atomiche per ricavarne grandi riserve di acqua potabile. Un'altra ancora invece identificava nell'esplosione di cariche nucleari in enormi caverne ricavate nel sottosuolo la possibilità di ottenere inesauribili fonti di energia termica. E qua sospendiamo l'elenco delle imbecillità, che in altro modo questi discorsi non possono essere definiti.

Purtroppo erano imbecillità relative, perché dopo la fine della guerra gli italiani, stanchi di tragedie, miserie e privazioni, erano disposti a prendere in considerazione tutto, anche queste assurdità. Il vero problema era che la percezione di cosa fosse in realtà l'energia nucleare non esisteva.

Poi nel 1961 nella US Navy erano entrati in servizio l'incrociatore missilistico a propulsione nucleare **Long Beach** e la portaerei, pure nucleare, **Enterprise**, e l'anno seguente sarebbe arrivato un altro incrociatore ancora e così via: la potenza dell'atomo sembrava essere oramai al servizio dell'uomo sul mare, che lo poteva utilizzare per rendere più piccoli e più sicuri gli Oceani, percorrendoli con navi da guerra che potevano viaggiare per anni senza fare rifornimento di carburante.



In questa bella immagine del luglio 1964 vediamo le prime tre unità militari dell'US Navy: la portaerei Enterprise e gli incrociatori missilistici Long Beach (vicino alla portaerei) e Bainbridge. Sul ponte della Enterprise l'equipaggio schierato forma la formula $E=MC^2$ scritta da Albert Einstein.

Il mercantile come il militare

E a questo punto a qualcuno venne una brillante idea: se possiamo applicare l'energia dell'atomo alle navi da guerra, a maggior ragione lo possiamo fare con quelle mercantili. Come la nafta aveva affrancato le navi dalla schiavitù del carbone, adesso l'atomo le avrebbe liberate da quella della nafta, consentendo di trasportare merci e passeggeri senza bisogno di continui e alla lunga costosi rifornimenti di carburante.

Ci sarebbe voluto forse un po' di tempo, certo, ma si sa che i piccoli inizi fanno le grandi cose, e per questo nel 1962 gli Stati Uniti avevano dato ancora una volta il buon esempio varando dai Cantieri di Camden (New Jersey) la **Savannah**, prima unità civile a propulsione nucleare del mondo.



Un'immagine panoramica della Savannah, con il gran pavese a riva e il simbolo atomico sulla fiancata, sotto la plancia, quasi nel punto dove, nel suo interno, si trovava il reattore.

Si trattava di una bella nave dalla linea elegante (era destinata ad essere la vetrina della mercantile nucleare americano) lunga 182 metri e larga 24, destinata a trasportare un carico misto costituito da 60 passeggeri e da 14.000 tonnellate di merci varie. Dotata di un reattore ad acqua pressurizzata e due turbine a vapore poteva raggiungere una velocità massima di 24 nodi.

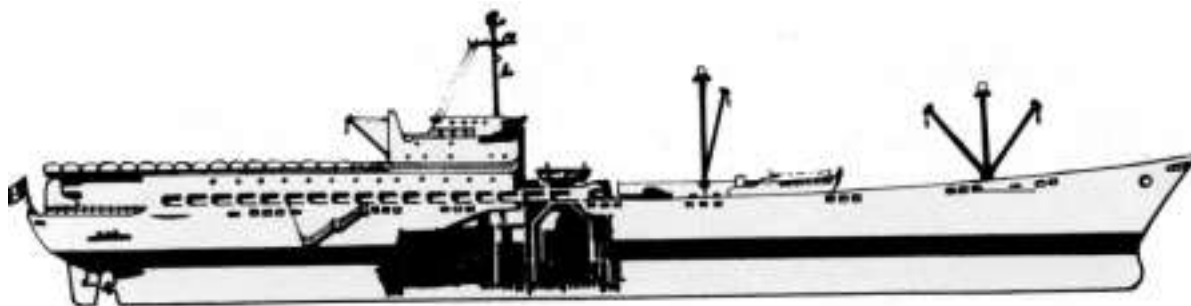
Così, mentre la *Savannah*, rifornito di barre di uranio il suo reattore iniziava ad effettuare crociere dimostrative in tutto il mondo, altri Paesi iniziavano a darsi da fare per entrare a far parte del consesso del mercantile nucleare. Quello che però sull'onda dell'entusiasmo nessuno immaginava, e lo vedremo fra poco, stava attendendo nell'ombra, anche se a ben vedere, non avrebbe dovuto essere una sorpresa ma una cosa prevedibilissima. Ma, si sa, con il senno di poi...

Parliamo comunque, dopo l'America, di Russia, Italia, Germania e Giappone. Un trio, quest'ultimo, che ricopriva, ciascun Paese secondo diverse modalità, posizioni chiave nel nuovo assetto mondiale, e che perciò in virtù di questo fatto desiderava tornare ad emergere dopo la tempesta della guerra.

L'Italia, al centro del Mediterraneo e perno delle politiche militari atlantiche ma soprattutto americane, aveva già iniziato nel 1959 un suo percorso (autorizzato da Washington) per realizzare un sottomarino nucleare, il *Guglielmo Marconi*, il cui progetto era andato molto avanti, ma alla fine si era arenato davanti al diniego americano (forzato dall'evolversi della situazione politica italiana) di fornire l'uranio necessario per il suo reattore.

L'Enrico Fermi

Allora nel 1964 era stata intrapresa la strada del nucleare mercantile dando il via alla progettazione della motonave da carico *Enrico Fermi*, studiata da Italcantieri (oggi Fincantieri), lunga 175 metri e con un dislocamento di 18.000 tonnellate, che avrebbe dovuto imbarcare un reattore di progettazione italiana chiamato, chissà perché, "Rospo" da 80 Megawatt. Il progetto era andato avanti quasi fino al suo completamento, ma nel 1966 era stato fermato perché si era ripresentato lo stesso problema che aveva bloccato il *Marconi*: il veto americano alle barre di uranio.



Un'immagine tecnica, non essendo mai stata realizzata non ne esistono foto, dell'Enrico Fermi, con un esplosivo centrale che mostra l'area reattore al suo interno.

In Germania le cose erano andate diversamente per la **Otto Hahn**, un mercantile misto lungo 172 metri, e largo 24, di 16.800 tonnellate di stazza varato nel 1964 dai Cantieri Howaldtswerke Deutsche Werft AG di Kiel e dotato di un reattore ad uranio arricchito da 38 Megawatt prodotto dalla Deutsche Babcock & Wilcox per il quale il suo Governo aveva acquistato il combustibile nucleare.

Oggi è facile ottenere il Mox, la miscela di uranio arricchito realizzata con gli scarti delle centrali e il riciclaggio di armamenti nucleari ritirati, ma allora l'uranio si poteva acquistare solo dalle fonti.

Ma l'**Otto Hahn** non ebbe una vita semplice; come mercantile misto avrebbe dovuto accogliere 40 ospiti nelle sue cabine, ma al loro posto andarono degli scienziati che effettuavano prove ed esperimenti durante le crociere.

L'Otto Hahn

Anche il carico non fu molto commerciale, dal momento che nella maggior parte dei 33 porti che toccò in 22 Paesi, tutti in Africa e in Sud America, poté fare un solo scalo e grazie a speciali accordi, mentre le fu interdetto il transito del Canale di Panama e di quello di Suez.

Dopo aver creato tanti problemi e pochi vantaggi, nel 1979 il reattore fu rimosso dallo scafo e la nave, decontaminata, ricondizionata e convertita al turbodiesel, dal 1982 tornò a navigare con altri nomi e sotto varie società armatrici. Andò in disarmo e fu demolita nel 2009 ad Alang, in India. Ma la sorte della nave voluta dal Giappone non fu migliore.

I giapponesi dalla seconda metà dell'800 avevano abbandonato (spesso forzatamente) il loro isolamento divenendo il popolo più occidentalizzato dell'Estremo Oriente. Ma nell'intimo avevano un compendio di regole e tradizioni connesse alle radici ancestrali. Parlo per esperienza diretta, avendo lavorato a lungo con loro.

Per il cittadino giapponese di oggi lo Stato è un surrogato dello ieratico Imperatore di discendenza divina non più esistente e, legato ad una disciplina insita e alla consapevolezza che il popolo del Sol Levante deve essere compatto, sa che quello che decide il Governo non si deve discutere.

Ma il Giappone porta anche sulle spalle l'eredità di Hiroshima e Nagasaki con le loro centinaia di migliaia di atomizzati che, a cinquanta anni di distanza, continuano a morire negli eredi di chi visse quella tragedia. È quindi intuibile che a livello popolare non esista un buon approccio con il nucleare.



La tedesca Otto Hahn, non sappiamo in quale porto, fotografata durante una delle sue lunghe e scarsamente concludenti peregrinazioni.

Il Mutsu - Mirai

Nel 1968, dunque, il Governo di Tokyo varò il **Mutsu**, un mercantile di circa 17.000 tonnellate, lungo 130 metri, largo 19 e con un equipaggio di 90 uomini, dotato di un reattore ad acqua pressurizzata Mitsubishi della potenza di 36 Megawatt, che non sarebbe stato messo a punto prima del 1974.

Ma quando si sparse la notizia della nave nucleare, al momento di effettuare le ultime prove del reattore, montò

la protesta popolare al punto che il Governo dovette spostarle in mare aperto, a 430 miglia (800 chilometri) dal porto di Ominato nel quale si trovava il *Mutsu*.

Mentre si svolgevano le prove di navigazione però si verificò una avaria dovuta al cedimento di uno schermo antiradiazioni; niente di serio, ma la Westinghouse Electric Corporation, da un cui reattore era derivato quello giapponese, aveva avvertito del rischio, che non era stato evitato e così si era innescato uno spiacevole e imbarazzante seguito di richieste di scuse e silenzi imbarazzati.

E nello stesso tempo era nata un'altra serissima protesta: quella dei pescatori. In Giappone, un arcipelago, il pesce è elemento essenziale della alimentazione, della gastronomia, delle tradizioni e del folklore nazionale; quindi, non è un elemento sul quale si può scherzare troppo.

Nel 1956, poi, in seguito a reiterati allarmi sanitari, era stata individuata nel mare di Minamata una gravissima situazione patologica detta per questo sindrome di Minamata dovuta ad un inquinamento di mercurio presente nelle acque reflue di un'industria locale, che poteva portare alla paralisi e alla morte. Adesso, dopo che si erano sparse voci sulla pericolosità delle radiazioni che avrebbe potuto sprigionare il *Mutsu*: popolazione e pescatori erano insorti e dopo lunghe trattative il Governo aveva acconsentito alla nave di tornare a terra, purché cambiasse porto di appartenenza, che dopo una nuova schermatura apportata al reattore nel 1984 era stato spostato a Sekinehama.

Così tra un'avaria, una protesta e uno sciopero, nel 1995 il *Mutsu*, dopo spese inudite sostenute a vuoto, era stato posto in disarmo, rigenerato come era avvenuto alla *Otto Hahn* e trasformato in una unità di ricerca oceanografica con il nome di *Mirai* che naviga ancora oggi.



Vista della prora della Mirai, nave oceanografica nata dalla trasformazione della Mutsu; mal condotta dal gestore e osteggiata dai giapponesi non fu altro che una perdita di tempo e denaro.

Prima di passare ad occuparci delle decisioni russe, però, è d'obbligo fare alcune puntualizzazioni. *Enrico Fermi*, *Otto Hahn* e *Mutsu* finirono per il clima avvelenato dalla politica, da incomprensioni e dalla faciloneria americana, che oltre a voler creare ad ogni costo posizioni a lei favorevoli sulla scena internazionale, aveva le possibilità economiche di farlo, posizione che non era certo quella di Italia, Germania e Giappone, i tre sconfitti dell'ultima guerra.

Ma una nave da guerra è una realizzazione di vitale per il Paese che la costruisce, ma economicamente è una spesa immane dal varo al disarmo, perché è fatta per distruggere, e per non essere distrutta. Una nave mercantile, al contrario, è studiata e realizzata per un guadagno economico.

Nucleare mercantile: una favola inesistente

Le spese per una nave da guerra, poi, non sono accettabili per una nave mercantile: il reattore e tutti i suoi componenti devono essere di qualità elevatissima, una semplice valvola di scarico non può essere come quella impiegata su un sia pure ottimo transatlantico. Il sottomarino nucleare *Thresher* affondò nel 1963 perché, come appurò la commissione di inchiesta, erano state impiegate tubolature industriali invece di quelle ad alta qualità. Nessun armatore può sostenere una spesa del genere. L'equipaggio inoltre deve essere composto solo da tecnici esperti, e ne deve essere pronto un altro di immediato pronto impiego per il caso di emergenze. Sulle navi militari l'equipaggio è ridondante e diviso in tre squadre: sulle navi mercantili no.

Ci sarebbero anche altre argomentazioni che ora non è il caso di sviscerare, ma queste sono più che sufficienti per comprendere come mai quello del nucleare mercantile fu solo un gigantesco flop.

Ma non abbiamo parlato di un altro Paese: l'Unione Sovietica (al tempo, oggi Russia) che dal 1959 ad oggi ha realizzato una vera flotta di grandi unità a propulsione nucleare, tutte perfettamente funzionanti, che hanno avuto solo pochi e relativi incidenti e mai nessun disastro.

Arrivano i russi!

Allora per la Russia non valgono le inesorabili regole che condizionano le navi occidentali? Non è vero, valgono a pieno anche per lei, ma con un enorme distinguo che giustifica gli elevati costi di realizzazione e di gestione affrontati da Mosca. Le unità nucleari russe non sono mercantili (neanche militari, beninteso), ma navi rompighiaccio. La Russia, infatti, nella sua parte nordorientale, la Siberia, li utilizza per mantenere aperti i collegamenti con le principali città della Russia artica, come Murmansk e Arkhangelsk che altrimenti rimarrebbero isolate dal ghiaccio per gran parte dell'anno. Due unità poi sono fluviali, e vengono impiegate per mantenere i collegamenti con le molte città esistenti lungo i grandi fiumi artici come lo Enisej (in italiano Yenisei). In totale, quindi la Russia ha undici rompighiaccio in servizio: uno musealizzato, sette navali, due fluviali, un mercantile con lo scafo rompighiaccio, cinque unità in costruzione e due in pianificazione.

I rompighiaccio nucleari, inoltre, rendono possibili numerose spedizioni scientifiche, due sono equipaggiati per missioni antincendio e molti per il turismo artico. Dagli Anni '90 infatti, di tanto in tanto queste simpatiche e infaticabili unità compiono, per il turismo pagante (25.000 dollari a crociera), delle escursioni di tre settimane fino al Polo Nord e ritorno. Ma attenzione: abbiamo detto che per le navi militari la guerra, loro ragion d'essere, giustifica l'investimento di cifre altrimenti proibitive precluse al mercantile. Ma questo vale anche per i rompighiaccio, che sin dal loro varo una guerra dura, lunga e senza tregue, la vivono ogni giorno contro un nemico gelido e cristallino, all'occasione non meno mortale di tanti altri. Ma tutto sommato noi preferiamo questa guerra.



Bellissima immagine dell'Arktika in navigazione nella banchisa polare: notare, dietro il rompighiaccio, un mercantile che le naviga attaccato come un cucciolo alla madre

UN GENIO ITALIANO TRA I PROGETTISTI

Il CSTN nella sua storia lunga un quarto di secolo vanta una visita nella sua sede di Napoli da parte di Carlo Sciarrelli e il dono incommensurabile di una copia del suo "Lo Yacht" con tanto di dedica e firma. La new entry tra i collaboratori del CSTN, Michele Schiesaro, veneto di Rovigo, ricercatore ed appassionato di storia dello yachting sulla quale ha fatto la sua tesi di laurea. Nel suo articolo analizza dettagliatamente l'operato di Sciarrelli focalizzandosi sull'evoluzione dei suoi disegni. Il percorso evolutivo è accompagnato da buone immagini e da citazioni proprie del progettista stesso a sancire quanto da lui scritto. Le foto dei piani velici e delle linee d'acqua permettono al lettore di comprendere ed apprezzare tale iter evidenziando anche le caratteristiche più salienti della mano dello stesso Sciarrelli.



CARLO SCIARRELLI: L'ESTETA DELLO YACHT

MICHELE SCHIESARO

Carlo Sciarrelli è considerato dai molti appassionati cultori ed armatori di barche a vela come l'“Architetto del mare” per eccellenza. Certamente il progettista triestino rappresenta una figura emblematica nel variegato panorama dello yachting classico italiano.



Carlo Sciarrelli fotografato nel suo studio. Da notare sullo sfondo l'importante collezione di ship-portraits.

La maggior parte degli armatori che l'ha conosciuto, oltre al piacevole ricordo delle proprie barche, rammenta il suo carattere e la sua personalità a tratti ruvida e facilmente irascibile. Ma Carlo è soprattutto altro. La profonda cultura nautica che lo anima è frutto del suo smisurato amore per la barca. Proprio a tal proposito, è lui stesso ad affermare *“Io amo solo le barche, senza barche il mare non mi interessa”*.

Benché figlio di un ferroviere triestino, Sciarrelli decide fin da giovane di non seguire le orme paterne in quanto si sente attratto più dalle barche che dai treni. Tale interesse viene coltivato grazie agli studi scientifici che intraprende insieme a due suoi amici d'infanzia (Arch. Ugo Pizzarello e Riccardo Pergolis) analizzando la barca a vela nella sua essenza. Fonti d'ispirazione sono i grandi maestri dello yacht design dell'epoca tra i quali certamente Buchanan, Clark, Giles ed alcuni progetti del celebre studio newyorkese Sparkman & Stephens.



Foto 1.

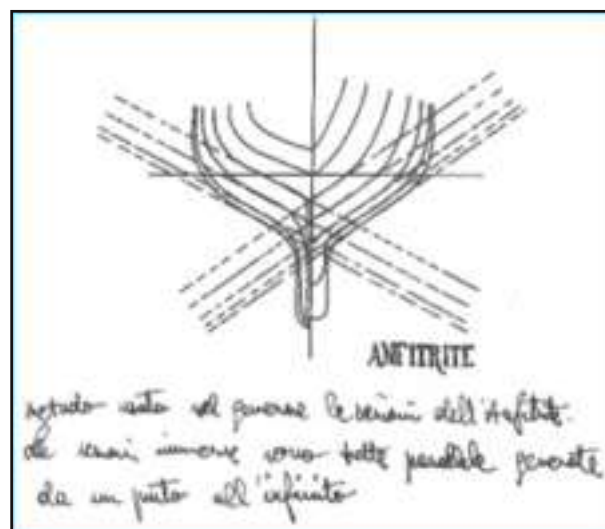


Foto 2.
Foto 1. Carlo da giovane a bordo del suo beccaccino nel golfo di Trieste

Foto 2: Studio disegno diagonali piano di costruzione di uno scafo a vela

Sarà infatti proprio dal mago Olin Stephens che il progettista triestino apprenderà a disegnare le diagonali di uno scafo tutte perfettamente parallele tra di loro. Contestualmente, Sciarrelli inizia a frequentare lo Yacht Club Adriatico, il più antico e blasonato circolo nautico dell'Adriatico. Nonostante al suo interno vi sia un forte spirito agonistico legato al mondo delle regate, Carlo è più legato all'aspetto diportistico inteso come puro piacere di navigare. Infatti, sarà egli stesso a definirsi più un crocierista che un regatante in quanto, secondo lui "la crociera è più vicina al sogno inteso come il viaggio a vela". Pertanto, egli si può definire come un marinaio nel vero senso della parola; ovvero estremamente abile nel saper gestire e condurre a vela la barca interpretando ogni volta al meglio le variegate condizioni meteorologiche.



Foto 3. Sciarrelli a bordo dell'Aspasia intento a mettere in chiaro una cima.

Sciarrelli non estende l'amore per lo yachting a tutto il naviglio galleggiante. Fin dagli esordi della sua carriera da progettista, egli ha ben chiara, la definizione di barca intesa come "una cosa fatta per galleggiare che ha un'anima. Tutto il resto è solamente galleggiante".

A ribadire questo carattere distintivo dello yacht, Carlo sostiene che "l'anima è presente in tutta la barca ed è contenta di stare ovunque, sugli alberi, in coperta, nel salone, nei pannelli di radica e nel gavone di prua". Pertanto la barca viene concepita più come un essere vivente rispetto ad un oggetto inanimato e privo di personalità. I suoi progetti sono spesso esemplari unici che si caratterizzano per l'elevata qualità sia dei materiali che delle tecniche costruttive adottate e, pertanto, difficilmente riproducibili in serie. A tal proposito è lo stesso Sciarrelli a sostenere "una mia barca per il grande pubblico è difficile ad una industria perché quando un prodotto è fatto per il grande pubblico si pensa che debba essere fatto male...tanto la massa è stupida". I suoi yachts sono accomunati da forme e linee classiche tanto che, di fronte a chi lo etichetta come un progettista di barche "antiche", egli replica con fierezza affermando che "progetta molte barche di tipo "vecchio"". Del resto, del moderno naviglio prodotto in serie Sciarrelli rammenta che "purtroppo oggi si fanno barche molto più brutte di una volta. Queste infatti sorgono da istanze di un pubblico che non ha il concetto di cosa deve essere una barca per essere veramente bella; perciò si accontenta di certe cose fatte di materiali miserabili che contengono arredamento e sistemazioni di una qualsiasi "roulottina". Gli yachts disegnati da



Foto 4. Il pedocio e il curvilinee, gli unici due strumenti di lavoro utilizzati da Sciarrelli.

Carlo si caratterizzano per scafi dalle elevate qualità marine in grado di navigare a vela soprattutto nelle andature di bolina in quanto le più apprezzate dal progettista stesso.

Le linee armoniose delle carene sono rigorosamente tirate a mano grazie a personali curvilinee reperiti da Sciarrelli in un mercatino. Oltre a ciò si avvale anche dell'ausilio di un "pedocio", oggetto in legno la cui forma richiama quella della cozza (da cui appunto il nome in dialetto triestino).

La tracciatura avviene nel tavolo da disegno tenuto in orizzontale e non inclinato così da poter controllare meglio gli strumenti. Da notare come durante questa delicata fase di progettazione, Carlo non utilizza il flessibile in quanto lo ritiene uno strumento poco affidabile poiché in grado di generare delle curve con dei flessi. Proprio a tal proposito, è

Sciarrelli stesso a sostenere che "più rudimentali sono gli strumenti di progettazione, più la barca nasce con la forma perfetta". Pertanto, la sua è un'attività che richiede una notevole sensibilità nel tracciare linee pure che vanno a definire un oggetto tridimensionale complesso come una carena di uno scafo. Non a caso, sue sono le seguenti parole: "non mi sono mai sentito un grande progettista. Sono solo uno molto bravo, mi sento più un artista che un progettista". Gli yacht che escono dalla sua matita sono dei veri ed autentici capolavori di arte navale. Di fronte al fascino e all'eleganza delle sue creazioni, Sciarrelli ammette "solo due tipi di commento: la muta ammirazione o gridolini di entusiasmo". Inoltre, aggiunge "povero proprietario, se vuole passare inosservato per lui non ci sarà pace, la sua barca verrà sempre spiata e discussa. Quando sono in banchina le mie barche sono un'attrazione".

Ma da dove trae spunto per la realizzazione delle sue creature?

Fin da giovane, Carlo risente dell'influsso di Artù Chigiato, uno dei maestri dello yacht design italiano molto attivo nella laguna veneta. Celebri sono i suoi progetti sia di *passere istriane e triestine* sia delle panole ovvero tipiche derive pensate nel secondo dopoguerra per la navigazione lagunare in quanto l'Adriatico è ancora inagibile a causa della presenza delle mine. Tutti i disegni sono caratterizzati da linee eleganti delle carene che sono ancora oggi uniche e ben riconoscibili.



Foto 5. Profilo e piano velico di una passera triestina di 6.5 metri.

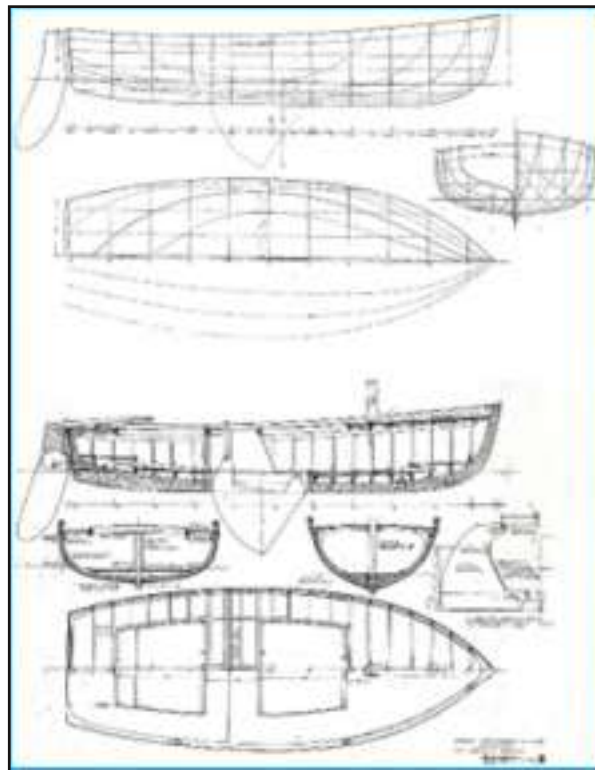


Foto 6. Piani generali di una panola veneziana

Ulteriore fonte di spunto del progettista triestino sono i libri di Uffa Fox e in particolar modo i preziosi grafici realizzati dal celebre yacht designer anglosassone che prendono in analisi le caratteristiche tecniche di alcune tipologie di imbarcazioni particolarmente marine, performanti e belle. Pertanto, in fase di stesura del progetto, Sciarrelli utilizza un procedimento di analisi sistematica su tutte le imbarcazioni presenti all'interno dei grafici estrapolandone le proporzioni e i rapporti. Successivamente Carlo costruisce un grafico inserendo le specifiche tecniche (dislocamento, larghezza, lunghezza, bordo libero, piano velico, ecc). Si tratta, quindi, di un metodo

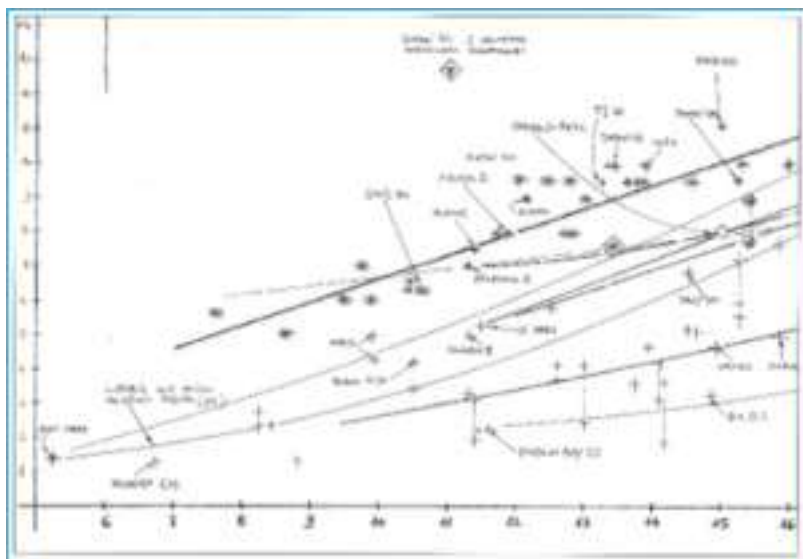


Foto 7. Esempio di grafico elaborato da Sciarrelli per il dimensionamento del rigging (albero e sartieme).

abbastanza classico ma al tempo stesso estremamente rigoroso e utile per realizzare un efficiente archivio di dati.

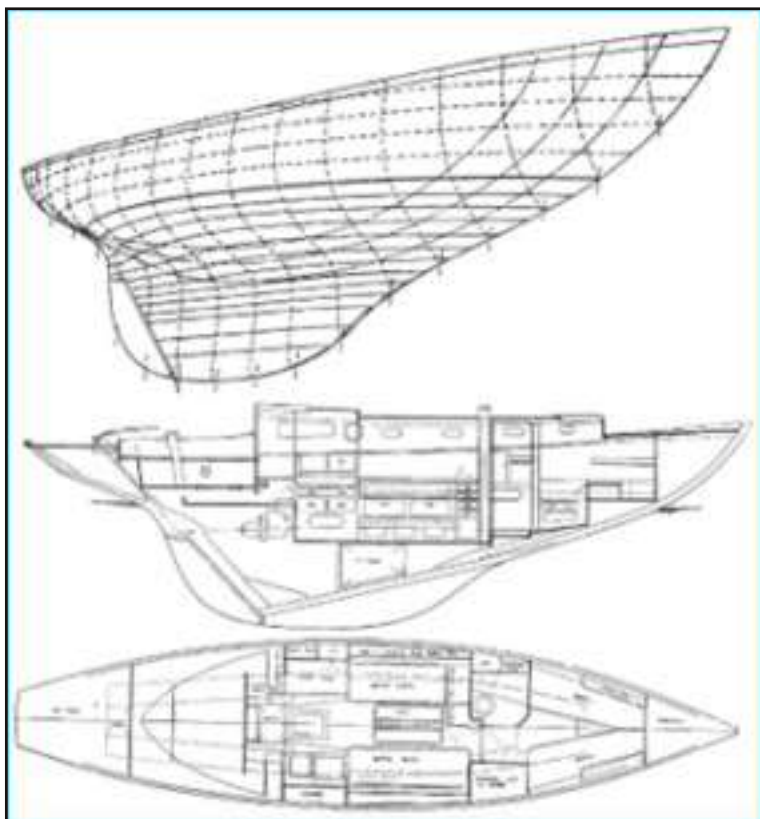
Tali influenze stilistiche consentiranno a Sciarrelli di dar vita tra il 1960 e il 2000 a ben 137 barche i cui nomi sono tutti appuntati nella celebre striscia appesa dietro il suo tavolo da disegno. In tale elenco spiccano, a fianco di alcuni nominativi, degli asterischi ovvero dei simboli utilizzati dal progettista per selezionare quegli scafi che, a suo sentire, meglio esprimono il connubio tra utilità e bellezza.

Secondo il maestro d'ascia Federico Lenardon, unico suo allievo diretto, l'intera produzione è riconducibile a 3 modelli di barche identificabili come i capostipiti.

Il primo tra questi è rappresentato da **Anfitrite**, disegnato per Sciarrelli stesso nel 1960 prendendo spunto dal **Pym**, celebre scafo concepito dallo yacht designer Robert Clark. L'**Anfitrite**, realizzato dal cantiere De Pangher è un cutter bermudiano dall'aspetto piacevole senza particolari innovazioni tecniche e frutto di uno studio approfondito delle forme di carena caratterizzate da slanci prodieri e poppieri. I verticali del piano di costruzione sono accompagnati dalle famose diagonali parallele tipiche della mano di Stephens. Tutte le linee d'acqua riproducono la sezione maestra che corre lungo la diagonale dello scafo che si sviluppa nello specchio di poppa per chiudersi poi a prua. Così facendo lo scafo quando sbanda trova una stessa forma per appoggiarsi sull'acqua. In questo modo, la carena risulta equilibrata a tutti gli angoli di sbandamento. L'obiettivo di Carlo è quello di creare imbarcazioni veloci in grado di vincere le diverse regate disputate nel golfo di Trieste. Sotto questa tipologia si possono classificare successivamente altri progetti tra cui, ad esempio, l'**Attica**, l'**Auriga** o **Aglaja**.



Foto 9. Piano di costruzione e piano velico di Anfitride



08: Piano di costruzione e sistemazioni generali del Pym.



Foto 10: Trasferimento nel 1961 di "Anfitrite" dal cantiere allo Yacht Club Adriaco passando per Piazza dell'Unità d'Italia.



Foto 11. Piano di costruzione e piano velico di "Adria II" disegno.

E' Carlo stesso ad affermare "questo yacht era stato ispirato da una barca che avevo prima, una passera di lussino a cui ho messo un bompresso e il timone esterno". E' interessante notare che, mentre per tutti i progetti derivanti da *Anfitrite* Sciarrelli continua ad aggiornare il disegno originale, per quelli discendenti da *Aglaja* restano immutati mantenendo così inalterata l'idea di base.

Di questa famiglia fanno parte barche successive come il *Grande Zot I* o *Italia*.

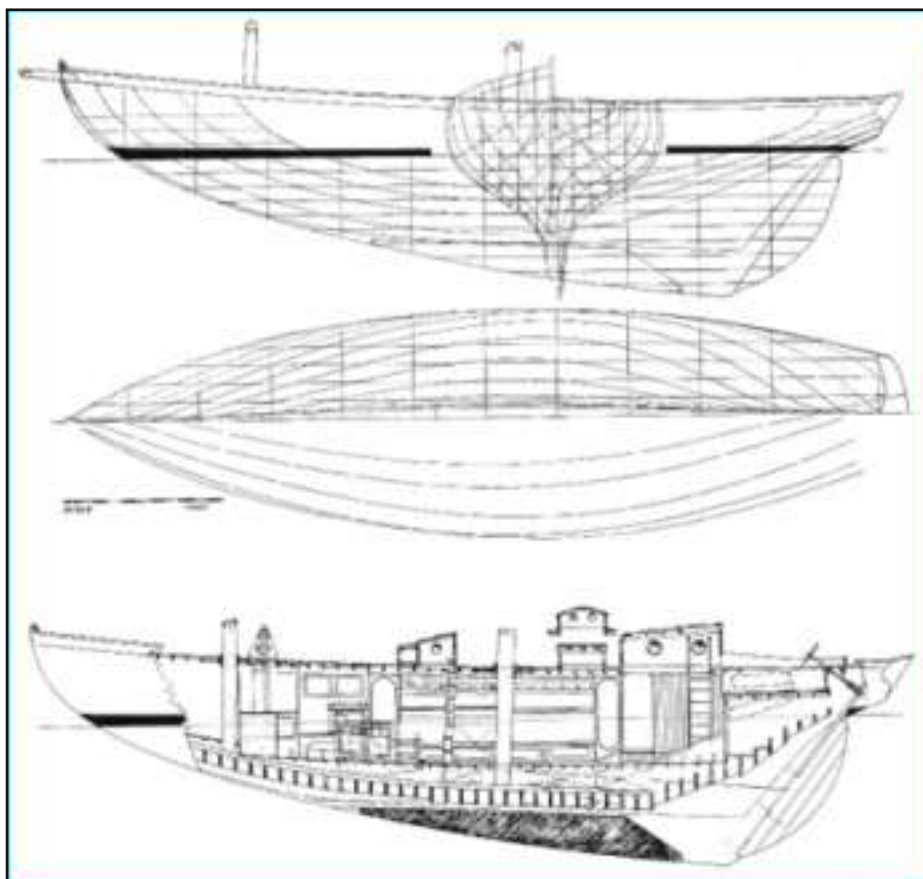


Fig. 12: Piano di costruzione e sezione longitudinale dello schooner Nina.



Foto 13. Piano di costruzione e modello tridimensionale dello scafo del "Dyarchy".



Foto 14. Piano di costruzione e piano velico di "Aglaja".

Il terzo capostipite s'identifica con **Sagittario**, tipologia d'imbarcazione caratterizzata dal disegno del timone con skeg separato dalla chiglia che, a sua volta, non è più lunga ma al contrario contraddistinta da un'unica pinna di deriva centrale. Ulteriore elemento tipico è la ricerca di un dislocamento relativo più leggero senza mai scadere in casi estremi delle barche invelate e plananti. Sciarrelli, infatti, conserva sempre la sua visione dello scafo da regata come yacht in grado di viaggiare scavando un solco tra le onde ed offrendo a tutto l'equipaggio un minimo di comfort anche con condizioni meteo marine avverse. Seguendo questa filosofia il progettista triestino disegna, durante gli anni Settanta, scafi fini e dalle linee equilibrate. La prua è piena mentre la poppa appare stellata partendo con una V profonda in carena per andare ad allargarsi sopra al galleggiamento. Lo specchio prende la forma a calice divenendo così un segno distintivo della produzione di Sciarrelli. **Sagittario**, commissionata nel 1972 dalla Marina Militare, nasce come barca da regata per attraversare in solitario l'Atlantico e viene realizzata presso il cantiere Craglietto. Lo scafo ha un aspetto tale da favorire ottima stabilità di rotta. E' lo stesso Carlo a spiegare, all'interno della sua enciclopedia opera "Lo Yacht", tale concetto affermando che "una barca sta in rotta se la poppa è pesante ad alta velocità. E lo fa automaticamente la barca che ha la poppa più stellata della prua. Contrariamente la poppa tende ad alzarsi e quindi la prora si pianta e l'onda che arriva traversa la barca".



Foto 16. Piano di costruzione e piano velico di "Sagittario".

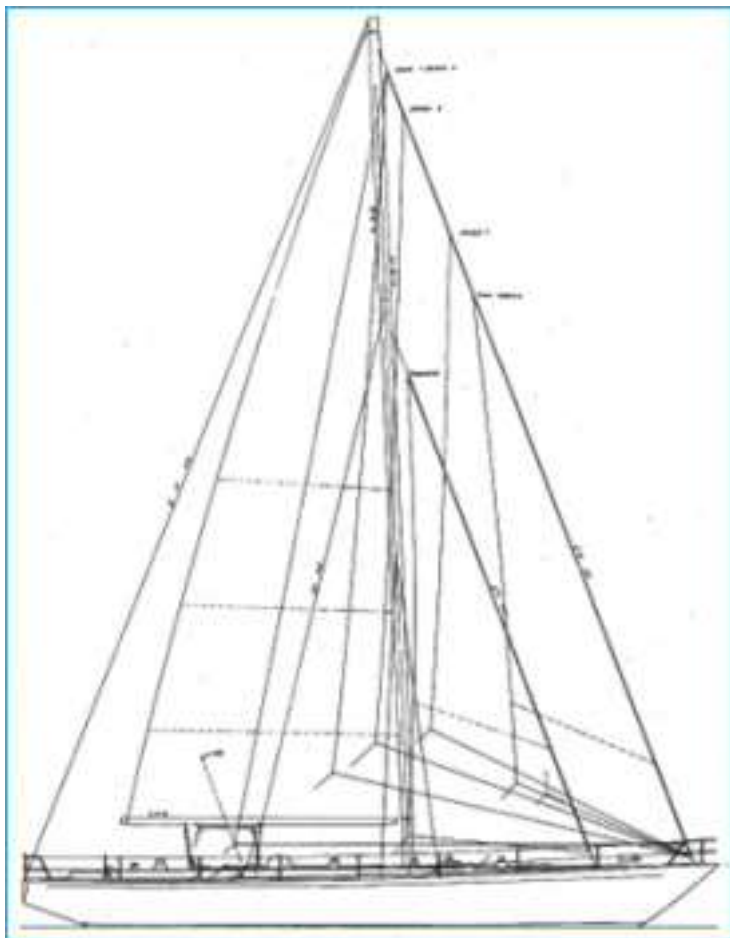
Foto 15. "Sagittario" in andatura di bolina immortalato davanti il Castello di Miramare nel golfo di Trieste.



Da questa tipologia di barche oceaniche nasce successivamente anche il **Chica Boba II**, vero purosangue da regata commissionato per vincere la competizione transatlantica in solitario e caratterizzato da linee ancor più filanti abbinato ad un piano velico più spinto. Si tratta, pertanto, di uno yacht equilibrato, marino e dalle elevate prestazioni soprattutto nelle andature di bolina mantenendo sempre asciutto l'equipaggio anche in condizioni meteo avverse. Infatti le forme fini dello scafo costringono l'onda a spezzarsi prima dell'albero lasciando la zona poppiera maggiormente riparata. Secondo Sciarrelli rappresenta il più buon veliero d'altomare che lui stesso abbia mai provato mentre

la nota rivista dell'epoca "Uomo Mare" la definisce "bella da impazzire" in quanto rispecchia perfettamente il canone di bellezza perseguito dal suo progettista.

Nel corso della sua prolifica carriera Sciarrelli non si è limitato a progettare solamente imbarcazioni in legno ma anche in metallo. Benché non fosse amante di questo materiale da lui stesso ritenuto poco malleabile ed adattabile alle forme richieste dall'acqua, Carlo disegna alcuni scafi che passeranno alla storia per le imprese di carattere internazionale compiute dai loro armatori.



Uno tra questi è, senza dubbio, il **Judecca 2**; schooner in acciaio di 14 metri realizzato nel 1975 a Venezia. Lo scafo è caratterizzato da un pescaggio ridotto grazie ad una deriva mobile e da un notevole baglio massimo finalizzato ad ottenere un'ottima stabilità di forma. Questa barca nel 1992 compie la traversata atlantica in occasione dell'anniversario della scoperta dell'America da parte di Colombo.

Un'ulteriore imbarcazione degna di nota per le sue gesta è certamente **Fragola**, realizzata a Trieste nel 1984. Si tratta di un progetto one-off, un cutter in acciaio di 14 metri che ha percorso più di 50.000 miglia negli oceani. Infatti, è il primo yacht italiano che, partendo nel 1999 da Mahon, attraversa l'Atlantico per raggiungere l'Antartide. Inoltre, questa barca gode anche del primato nella circumnavigazione della pericolosa Terra del Fuoco.

Grande Zot I, è l'ennesimo progetto divenuto famoso per il suo operato. Realizzato in acciaio a Venezia nel 1975 presso il cantiere Zennaro, lo yacht è lungo poco meno di 11 m ed è armato a cutter.

Questa barca compie, sotto l'esperta guida del suo armatore Bruno Soldati, una volta e mezza la circumnavigazione del globo divenendo così lo scafo di Sciarrelli ad aver portato a termine il viaggio per mare più lungo. Infatti, partendo da Venezia, il **Grande Zot I** segue la seguente rotta: Gibilterra – Oceano Atlantico – Panama – Oceano Pacifico – Nuova Zelanda – Papua Nuova Guinea – Oceano Indiano – Mar Rosso – Mar Mediterraneo. In una seconda occasione, la barca parte nuovamente da Venezia per ridiscendere lungo il Mar Rosso e compiere la circumnavigazione del continente africano per rientrare infine nel suo porto d'ormeggio in Adriatico.

Concludendo, gli innumerevoli progetti di Sciarrelli realizzati nel corso della sua intensa carriera sono tutti riconducibili ai 3 capostipiti sopra illustrati che, a loro volta, derivano da una continua ricerca della forma perfetta capace di generare la "bella barca" o "la barca di Dio" secondo appunto quanto affermato dal progettista stesso. Del resto è proprio Carlo a sostenere che "*sono quarant'anni che metto questa forma in tutte le mie barche: Sarei anche pronto a rinnegarla se non funzionasse...Ma vanno così bene*".

E a chi gli domanda se i suoi yacht saranno imbarcazioni d'epoca, egli perentoriamente sentenza: "*le mie barche saranno. E basta. Le altre non saranno*".

LA VELA IN ITALIA

Nell'immediato dopo guerra la vela in Italia è alla disperata ricerca di mettere ordine nei regolamenti delle classi derivate nazionali nella speranza di avere delle barche ufficialmente riconosciute e soprattutto uniformemente diffuse in tutti i centri velici del territorio italiano. Innegabile il contributo di queste derivate, insieme all'istituzione dei Campionati Nazionali, alla crescita dello sport velico ed alla formazioni di valenti timonieri.



LE DERIVE NAZIONALI "S" e "U"

GIANNI MAGNANO

Nel 1949 a Venezia, nel corso della terza assemblea Annuale dell'U.S.V.I. (Unione Società Veliche Italiane) viene approvato il Regolamento di Classe delle nuove derivate "S" di metri 4.50 e "U" di metri 5.50.

Artefice dell'operazione fu l'ingegner Artù Chiggiato di Venezia, che avvalendosi dei colleghi Vittorio Baglietto, Vittorio Beltrami, Ugo F. Costaguta, Vittorio Quaglino, Mario Roberti e Beppe Scarpa diede il via all'operazione.

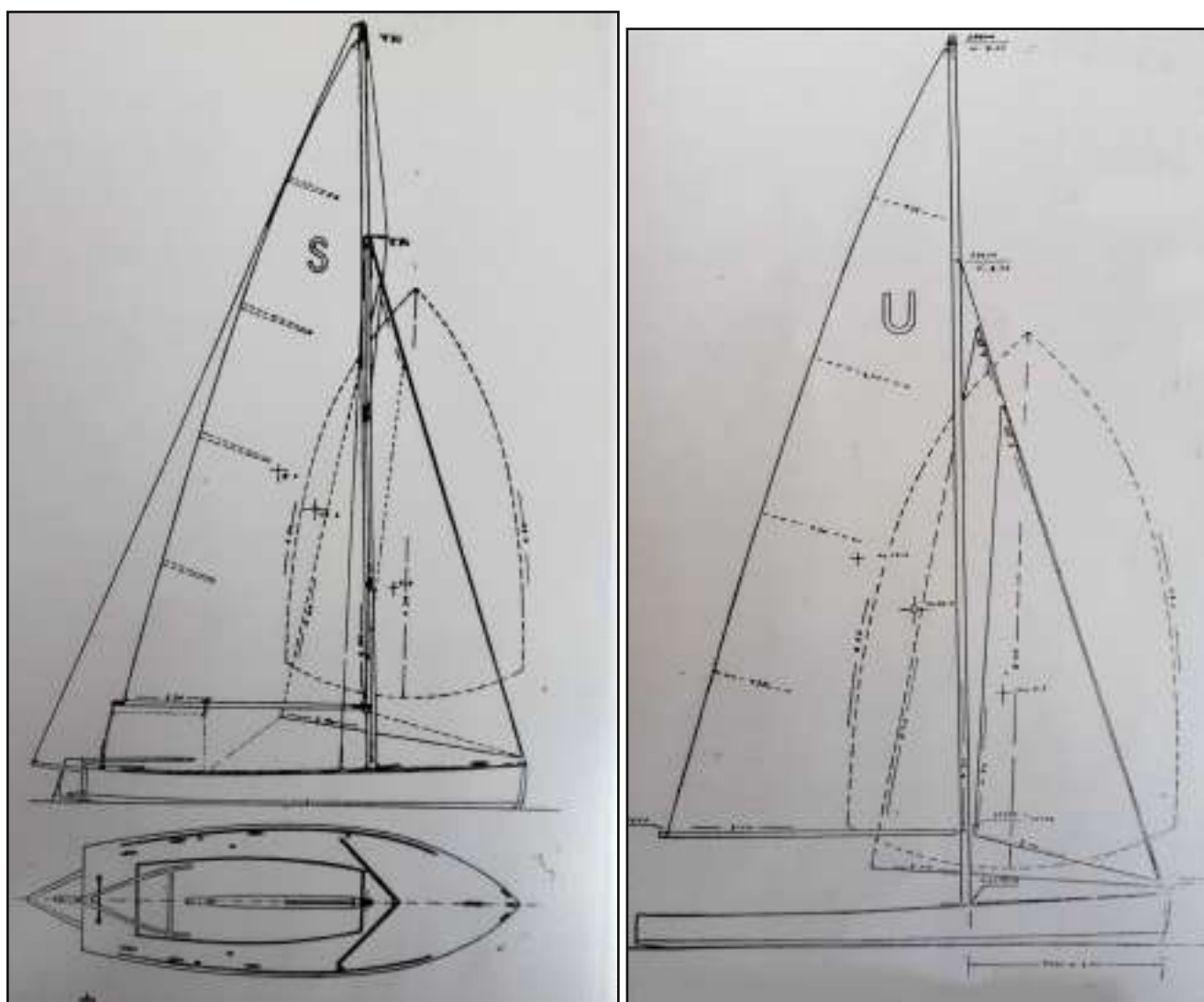


Foto 1a - 1b. 1949 piano velico delle classi "S" e "U" da un articolo della rivista "Yachting italiano".

Per la verità le due classi esistevano dagli anni Venti sebbene con i vecchi regolamenti di classe della Federazione Ligure Yacht Popolare e in seguito dell'Unione Ligure Piccolo Yacht.

MISURE DELLO SCAFO	Classe " U "		Classe " S "	
	massima	minima	massima	minima
Lunghezza	5.50	5.45	4.50	4.45
Larghezza	2.00	1.80	1.70	1.55
Altezza	0.60	0.55	0.55	0.50
Catena	$\frac{1}{2} + h + 0.84$		$\frac{1}{2} + h + 0.73$	
Sporgenza della chiglia	0.04	0.03	0.04	0.03
per una lunghezza di . . . m.		4		3
Peso dello scafo nudo . . . Kg.		220		130
Peso della deriva Kg.	65		40	
Capacità delle casse d'aria . . litri		80		60
MISURE DELLA VELATURA				
Fiocco a pallone : inferitura . . m.	6.20		5.10	
balumina . . . m.	5.70		4.60	
base . . . m.	3.00		2.50	
Fiocco piccolo : inferitura . . m.	5.30		4.20	
balumina . . . m.	4.50		3.65	
base . . . m.	2.00		1.70	
Spinnaker	come da disegno			
MISURE DELL'ALBERATURA				
Distanza della marca in testa d'albero dalla linea dei bordi . . . m.	9.00		7.50	
Distanza della marca inferiore dalla marca in testa d'albero . . . m.	8.20		6.80	
Distanza della marca del bome dal- l'albero m.	0.02		0.02	
Triangolo di prua: altezza . . m.	6.70		5.50	
base . . . m.	2.00		1.60	
Lunghez. del tangone dello spinnaker m.	2.00		1.60	
DOTAZIONI	n° 2 remi con n° 2 scalmiere un salvagente un'ancora del peso minimo di Kg. 7 un'ancora del peso minimo di Kg. 5 un bugliolo una sassola			
EQUIPAGGIO	n° 3 dilettanti		n° 2 dilettanti	

Foto -2. 1950 Scheda Tecnica delle classi "S" e "U" dalla rivista "Yachting Italiano".

L'U.S.V.I. l'ha elevate al rango "Nazionale", facendo alcuni aggiornamenti di stazza e precisando meglio il criterio di progetto degli scafi.

Le due barche, erano concepite con il metodo della restrizione delle misure dello scafo, in modo da renderne più semplice la costruzione ai privati che realizzavano le proprie barche senza ricorrere ai cantieri.

In pratica le varie misure di stazza erano comprese in un campo ristretto di valori, ma non fissate come nei monotipi.

V.° CENTENARIO COLOMBIANO



50.° ANNIVERSARIO DI FONDAZIONE
DEL CLUB NAUTICO SAMPIERDARENESE

COLOMBIADI SPORTIVE VELICHE
CAMPIONATO NAZIONALE DERIVE S. N. "U" - "S"



GENOVA - SAN GIULIANO 15 - 16 - 17 - 18 - 19 AGOSTO 1951
BAGNI BENVENUTO

Foto 3. 1951 -Bando di regata del Campionato "S" e "U" indetto dell'USVI a Genova e organizzato dal C.N. Sampierdarenese.

Bisogna tenere conto che quello era in periodo del dopoguerra, la gente riprendeva le attività di svago dopo la parentesi della guerra, l'esigenza di avere piccole barche più popolari ed economiche per ricominciare, era molto apprezzata dai velisti di allora.

A questo scopo il Consiglio dell'Unione stanziò anche la somma di cinque milioni di lire di cui quattro, a favore delle nuove costruzioni e un milione per le trasformazioni delle barche già esistenti.

Con quella operazione si puntava ad ottenere la massima diffusione su gran parte del territorio nazionale, con barche adatte a disputare gare nazionali nei vari circoli d'Italia che stavano sorgendo ovunque.

Inoltre si fece ordine tra le stazze, esistenti semplificandone la diffusione.



Foto 4 e 4 bis. 1948. Le classi "S" e "U" negli anno Quaranta prima della nascita delle classi nazionali

L'Unione organizzò anche, a partire dal 1949, Campionati Nazionali di Classe unificati per le "S" e le "U", svolti in un'unica località, concentrando l'evento e trasformandolo in una festa della vela.

L'operazione riuscì solo in parte, le nuove barche si diffusero principalmente in Liguria in Toscana e in tutta la Costa Adriatica, mentre più modesta fu la presenza nei circoli del meridione.



Foto 5. La "S" "Ira" di Giuseppe Carrattino e Carlo Maria Spirito, che vinse i campionati del 1950-51-52- 54.

Foto 5 bis. La "U" "Alcione" tim. Mario Capio, che vinse i campionati di classe nel 1954-55-56.

Le classi ebbero comunque un buon consenso da parte dei velisti italiani e contribuirono notevolmente alla diffusione della vela popolare negli anni Cinquanta e Sessanta in tutto il paese. La “S” in particolare fu anche pioniera nell'adozione del trapezio per il prodiere che su questa classe venne provato a partire dal 1955. Il trapezio già in uso nei Flying Dutchman stava prendendo piede anche nelle altre classi più moderne.



Foto 6 e Foto 6 bis. Regate di S e U negli anni Cinquanta in Liguria.

Negli anni Sessanta queste classi subirono una riduzione di interesse dato il diffondersi di nuove classi più moderne.

Nel 1967 la classe “S” fu oggetto di un profondo rinnovamento, grazie alla diffusione della Vetroresina, le classi a restrizione ormai tramontavano, nuove classi più moderne e maneggevoli si stavano gradatamente affermando in tutto il territorio.

La “S” fu ridisegnata come monotipo dell'architetto genovese Vittorio Lombardi, la costruzione delle nuove “S Monotipo” fu affidate alla ditta Alpa di Milano che la realizzò in serie, era finita l'epoca delle barche in legno ormai la vela era entrata in una nuova epoca.

La vela si stava aggiornando si diffusero anche i carelli stradali e le barche potevano raggiungere i circoli che organizzavano le regate più agevolmente, senza affidarsi a lunghe trasferte via mare o ad autotrasporti su camion.



Foto 7. Piano velico della “S” monotipo.

La “U” invece resisteva ancora in Toscana e sulla costa adriatica, le ultime “U” furono stazzate negli anni Novanta e tutt'oggi fanno bella mostra dei se sulle coste adriatiche.

Purtroppo la classe “U” a sofferto l'affermazione dei Flying Dutchman dalla fine degli anni Cinquanta, barca più moderna e versatile che meglio si adatta ad essere condotta da sole 2 persone di equipaggio, facile nel planare anche con vento medio, grazie alle forme più svasate dello scafo, infatti il FD più tardi, verrà scelto dalla Federazione Internazionale, come classe Olimpica nei giochi del 1960 a Roma. Sul FD si ritrovarono molti velisti già affermati della classe “U” che si cimentarono nella nuova classe olimpica.

Tra tutti ricordiamo Mario Capio che vinse quattro campionati nazionali nella classe “U” e in seguito un Campionato del Mondo nei FD e molti Campionati Italiani.

PERSONAGGI DELLA VELA

Dopo una lunga assenza ritorna sul Notiziario Sandro Alessi per presentarci un personaggio davvero straordinario, marinaio a 360 e non solo: progettista, costruttore, velaio, navigatore, velista professionista. Interessante la sua vita e il suo rapporto con il mare. Per noi della Redazione è stato un piacere fare la sua conoscenza e speriamo lo sia anche per chi non conosce ancora Patrick Phelipon.



PATRICK PHELIPON, IL MARINAIO CHE HA INCROCIATO LA STORIA DELLA VELA

SANDRO ALESSI

Giustamente definito *le plus italien des navigateurs français* - Patrick frequenta l'Italia e gli italiani dal 1971 - la sua avventura nel mondo della vela lo ha portato ad incrociare personaggi ed a vivere eventi a dir poco straordinari.

Navigatore, regatante, progettista, costruttore, velaio: delle sue "gesta" abbiamo conversato nei momenti tranquilli dei turni di notte di una lunga navigazione, ma per ripercorrerle attingerò e mi farò guidare da quanto lui racconta, in prima persona, sul suo sito web che, a dirla tutta, non aggiorna di frequente: ha certamente cose più urgenti da fare...



Patrick Phelipon oggi, al lavoro sulla barca che sta preparando per la Global Solo Challenge.

Ad ogni modo Patrick è nato nel 1953 ad Agadir, in Marocco, dove i genitori rochellesi possedevano piantagioni di aranci e pomodori; ha tre fratelli e due sorelle che sono tutti coinvolti nel settore della nautica. Fino dall'infanzia il mondo della vela lo ha affascinato: a dieci anni fa la prima crociera sulla barca del padre, un Super Estuaire progettato da André Cornu [quello del 470] (1), tra La Rochelle e Benodet, e comprende che il mare lo avrebbe catturato, al punto che in breve la sua più profonda ambizione diviene quella di progettare barche a vela: come leggerete, la soddisferà.



Tra il 1966 e il 1967 la famiglia Phelipon dovette lasciare il Marocco, ma prima di tornare in Francia suo padre costruì due Super Dogger 31', su progetto di Van de Stadt, uno per un amico ed uno per sé, col quale raggiunse La Rochelle via mare. Lì aprì un negozio di articoli nautici che appartiene ancora alla famiglia [oggi è gestito dalla sorella Anne e dal fratello Gilles]. Rientrato in Francia per ultimo, dopo aver terminato le scuole medie in un collegio di Rabat, a quattordici anni Patrick, insieme ai suoi cugini, imparò molto sulla navigazione a vela trascorrendo gran parte del suo tempo su un Chris Craft 28'.

Patrick all'epoca delle sue prime uscite a vela.

Poi, grazie ai contatti del padre che ne era agente, navigò per due anni lungo la costa occidentale della Francia sul nuovo Sangria, costruito da Jeanneau su progetto di Philippe Harlé [una barca che sarà realizzata in 2.156 esemplari dal 1969 al 1982], completando la sua formazione di marinaio e velista.

Di lì a breve comincia a fare sul serio: nel 1971 partecipa al suo primo Fastnet, su un Super Challenger, dove ha l'opportunità di conoscere il neozelandese Ron Holland, che all'epoca aveva già disegnato un ¼ tonner, col quale aveva vinto il relativo campionato mondiale, la Quarter Ton Cup (2), ma era ancora semisconosciuto come progettista, e che lo invitò ad andare a regata in Florida.

In quel periodo Patrick prese parte anche a due ¼ Ton Cup e ad una ½ Ton Cup, quest'ultima a Marstrand, Svezia, nel 1972, con Laurent Cordelle sul Passatore **Bandito** progettato da J. M. Finot e costruito a Cervia da Sartini [si classificarono terzi - Patrick questo non lo dice - e, sempre per la cronaca, vinse Paul Elvström sul suo **Bes**].

Lì conobbe Cino Ricci che lo prese subito a bordo invitandolo a partecipare alla Middle Sea Race su Orca 43, di Raul Gardini, progettata da Dick Carter [prototipo di una piccola serie realizzata a Crespellano. Non ne ho conferma, ma molto probabilmente quella Middle la vinsero].

A 19 anni Patrick ha già alle spalle una carriera da far invidia a chiunque, con tre Ton Cup e una Middle disputate assieme a velisti di livello mondiale. Ma il bello deve ancora venire: state a sentire.

Nel 1972 viene a sapere che Eric Tabarly, fuoriclasse francese della vela oceanica, intende partecipare alla prima Whitbread Round the World Race e decide di andare a lavorare nella veleria di Bertrand Cheret, amico di Tabarly, imparando a costruire e riparare vele, per aumentare la propria esperienza e con essa le probabilità di essere selezionato da Tabarly. Non sto neanche a dire che il loft si trova a La Rochelle.

Con i soldi guadagnati raggiunge poi Ron Holland in Florida, che lo ingaggia come timoniere a bordo di uno Scampi, half tonner progettato da Peter Norlin, per il famoso circuito SORC.



"Bandito", esemplare n. 3 del Passatore e il primo a carena tonda. In tutto ne sono stati realizzati 136.

Nel periodo trascorso in Florida conosce un caro amico di Ron, “tale” Doug Peterson, che a San Diego stava costruendo *Ganbare* [lo one tonner che dal '73 rivoluzionerà il design delle barche da regata] e che trascorreva molto tempo con lui a discutere del nuovo regolamento IOR.



Ma, prima di partire per la Florida, Patrick era finalmente stato presentato a Tabarly, al Salone Nautico di Parigi, che al primo approccio fu un pò titubante nei suoi confronti a causa del fisico, piuttosto mingherlino per la barca “grande e grossa” che stava realizzando a progetto di Andre Mauric.

Tuttavia fu molto incuriosito dalla sua proposta di costruirne la chiglia in uranio impoverito [sul sito Patrick non lo rivela ma l'idea era stata “buttata lì” da un ingegnere amico del padre]. Per questo motivo e, forse, per la buona impressione che aveva avuto di lui il velaio di Tabarly, suo rivale alla Fastnet Race del 1971, ottenne un posto nell'equipaggio del *Pen Duick VI* (foto).

E siccome Tabarly, tenente di vascello dell'aviazione di marina, aveva la necessità che vi fossero a bordo quattro marinai impegnati nel servizio militare (lo sponsor era appunto la Marine Nationale) Patrick si fa un anno di leva proprio navigando con lui.

Nelle more della partenza e per continuare a fare esperienza, Patrick entra nell'equipaggio di un'altra barca italiana, il noto *Comet One* di Cino Ricci, con la quale disputa la Half Ton Cup di Hundested, in Danimarca (1973), ove si classificheranno quarti.

E dunque l'8 settembre 1973 prende il via, da Portsmouth, la Whitbread Round the World Race: Patrick starà per tutta la regata nel turno dell'allievo prediletto di Tabarly, Olivier de Kersauson, (l'altro turno era comandato da Marc Pajot, campione mondiale e medaglia d'argento olimpica di FD) che non si dimostrerà particolarmente amichevole con lui.



*L'équipage du Pen Duick VI. De gauche à droite :
Éric Tabarly, 42 ans, Patrick Phelipon, 20 ans ; Jean-Philippe Chaboud, 32 ans ;
Pierre Montsaingeon, 29 ans ; Bernard Rubinstein, 27 ans ; Patrick Tabarly, 30 ans ;*

Quattro tappe: da Portsmouth a Rio de Janeiro (col primo disalberamento), da Rio a Capetown, da Capetown a Sydney (secondo disalberamento), da Sydney ancora a Rio, da Rio a Brest.

A causa dei due incidenti la regata terminerà senza particolare successo: si disse che la chiglia in uranio conferiva troppo momento raddrizzante alla barca.

Dopo la Whitbread Patrick navigò ancora con Tabarly su *Pen Duick VI*, dalla Francia a Newport (Rhode Island), per partecipare alla Bermuda Race.

E in seguito fino a New York, con *Scaramouche*, uno scafo americano [progetto S&S, credo], per rientrare quindi in Francia, dove partecipò alla Half Ton Cup di La Rochelle (1974) su un prototipo di produzione Gibert Marine, in equipaggio con Lionel Péan, un altro grande navigatore francese.

Poi viene in Italia, dove Cino Ricci, che stava seguendo la costruzione [in alluminio] di *Deception*, un 42' progettato da Gary Mull per Vanni Mandelli, lo chiamò con l'obiettivo di disputare l'Admiral's Cup del 1975 [*Deception* non riuscì a qualificarsi nella squadra italiana, ma prese parte all'Admiral's per Monaco battendo tutte e tre le barche italiane].

Nel nostro paese ha poi lavorato per modificare *Arlecchino*, un ¼ tonner di Sciomachen, per la Quarter Ton Cup di Deauville.

Nello stesso anno prende parte anche alla Half Ton Cup di Chicago con un prototipo di Dufour, *Azreal*, ancora skipperato da Laurent Cordelle [si classificò 18°, ma il campionato fu vinto, e per la seconda volta consecutiva, da un half tonner disegnato da "quel" Doug Peterson].

Rientrato in Francia, riesce a coronare il sogno fatto da bambino a soli 23 anni: progetta la sua prima barca, un catboat battezzato *Effraie*, per la prima Mini Ton Cup che vince a mani basse. Ne seguirono polemiche perché l'*Effraie* aveva una superficie velica assai maggiore di quella dei concorrenti, ma la barca era in regola: Patrick



L' "Effraie". Si noti la dimensione della randa, ancorché unica vela, rispetto a quella del minitonner che segue.

aveva semplicemente trovato uno dei tanti "buchi" nel regolamento IOR.

Dopo la Mini Ton Cup Patrick incontra un armatore che gli commissiona la sua prima barca da crociera, un 41', da cui derivò una serie: si chiamava *Grand Duc* e la Blue Water Sailing ne realizzò 20 esemplari.

Nel 1976 segue la costruzione di un one tonner di Scott Kaufman, *Suspence*, con cui partecipa ai campionati italiani e alla One Ton Cup a Marsiglia. Nel frattempo *Deception* era stata venduta ed al suo posto Vanni Mandelli fece realizzare un 44', ancora progettato da Gary Mull, *Vanina*, in vista dell'Admiral's Cup del 1977. La barca stavolta si qualificò nella squadra italiana ed a Cowes, prima dell'Admiral's, partecipò anche a diverse regate del RORC.

Patrick ha poi continuato a progettare catboat: *Effraie 77*, per la Mini Ton Cup di La Rochelle, un 18' oltre ad un ½ tonner per sua sorella ed il marito che fu costruito da loro.

[Alla 100 Miglia del Garda del 1977, con un *Effraie* batte tutti i quarter tonner, barche di dimensioni superiori, *Lariosauro* e *Charlie Papa* inclusi che ai tempi dettavano legge].

Il primo *Vanina* venne venduto nel 1978 e il suo posto fu commissionato un altro 44', chiamato ancora *Vanina* ma questa volta progettato da Scott Kaufman e costruito da Benetti a Viareggio, con cui il team di Cino Ricci partecipò alla prima edizione della Sardinia Cup, a Porto Cervo [il timoniere era l'indimenticato Tom Blackaller, due volte campione del mondo di Star e tre sfide di Coppa America].

Nello stesso anno Patrick aveva progettato un quarter tonner, *P38*, per la ¼ Ton Cup di Sanremo. Il progetto venne poi acquistato dal cantiere Baruffaldi e ne furono realizzate tre versioni: kit di base, kit navigante e scafo completo.

Nell'inverno 1978/79 il nostro partecipa ai lavori di modifica della poppa di *Vanina*, che venne aperta ed a cui venne in parte cambiata la forma per rendere lo scafo più competitivo in vista della campagna di Admiral's Cup del 1979.

La barca entrò nella squadra italiana. Nella competizione si svolse poi la Fastnet Race più dura della storia [quella della "tempesta perfetta" e delle 18 vittime]. Patrick su *Vanina* finì la regata in 10^a posizione fra gli Admiral's cuppers e senza riportare danni.



"Vanina" a Cowes nel '79 sotto spi e blooper: l'armatore, Vanni Mandelli, era tifoso della Juventus ...



Alcuni dei membri dell'equipaggio di "Vanina" al Fastnet 1979. Regatavano tutti con Cino dai tempi di "Comet One". E con alcuni di loro Patrick si ritrova ancora, di tanto in tanto, nella cascina dello skipper, a Predappio.

Di ritorno nel bel paese ha progettato un 60' ULDB, **Italia**, con l'idea di usarlo per partecipare alla Whitbread Round the World Race del 1980. La costruzione della barca fu una vera e propria avventura, realizzata con sei amici, poco materiale e pochi fondi. Sfortunatamente non fu trovato uno sponsor e la Whitbread non si fece, ma la barca venne utilizzata per il primo Maxi World Championship di Porto Cervo e fu in seguito usata per molti anni per il charter ai Caraibi.

All'inizio degli anni '80 Patrick si dedica soprattutto alla progettazione: prima di un 40' da costruire in legno e poi di un 10 metri, **Harfang**, prodotto nel sud della Francia.

Nel 1981 partecipa comunque alla 500×2, in Adriatico, a bordo di un trimarano a progetto Crowther, ed alla Rimini-Corfù-Rimini su di un 50'.

Tra il 1980 e il 1988 disegna alcune barche da crociera e competizione dai 27' ai 55' realizzate in diversi materiali. A questo periodo risale il sodalizio con Paolo Cori, designer di barche da regata hi-tech ed altamente innovative. [Una riflessione personale: **Azzurra** fu varata nel 1982 e disputò le selezioni per l'America's Cup, a Newport, nel 1983. Non sto neanche a ricordare che lo skipper era Cino Ricci, quasi un secondo padre per Patrick che, se solo fosse stato di passaporto italiano, ...].

Cambiando ancora attività il nostro ha poi aperto una veleria a Cesena, filiale della North Sails, per coprire il mercato dell'Adriatico, dove realizzava vele per barche dai 30' ai 59', tra cui **Gulliver**, uno Swan 59' che ha partecipato al Round the World Rally for Cuiser, a cui prese parte nelle ultime fasi contribuendo alla vittoria.

Di conseguenza tra l'1988 e il 1996 ha navigato principalmente nell'Adriatico settentrionale sulle barche a cui forniva le vele, dilettandosi anche a modificare scafi da regata per migliorarne le prestazioni.

Nel 1996 chiude la veleria per dedicarsi a nuovi progetti, tornando a La Rochelle e diventando agente per l'Italia della Z-Spars, per fornire in tale veste alberi a due grossi cantieri: Del Pardo (per i Grand Soleil) e Comar (per i Comet).

In seguito viene ingaggiato nell'equipaggio della Paul & Shark e, per motivi logistici, decide di trasferirsi a Mentone. Con quel team, tra il 1988 e il 2000, partecipa alle più importanti competizioni del Mediterraneo, continuando comunque a commercializzare i prodotti Z-Spars.

Nel 2001 partecipa per la terza volta alla 500×2, nella classe Giro 34, battendo il "rivale" Simone Bianchetti e a fine anno si ritrasferisce a La Rochelle per prendere in mano il negozio di famiglia.

Non essendo soddisfatto da quell'attività, dopo due anni accantona il progetto e torna in Italia, questa volta a Firenze, per partecipare all'iniziativa di un amico che intendeva aprire una fabbrica di alberi in carbonio, la Vega. In questo periodo riceve la visita di un collaboratore di Russell Coutts che gli propone di avviare la produzione del monotipo RC44. Avendo la Vega declinato il progetto, decide di assumerlo in proprio, scegliendo la Riba come cantiere e realizzando così un prototipo. I test, con Russell e parte del suo equipaggio, verranno svolti a Malcesine, sul lago di Garda.

In questo progetto si è occupato della comunicazione tra il team di Russell ed i tecnici Riba e ha supervisionato l'avanzamento dei lavori, scoprendo così un ruolo che ricoprirà anche in seguito, quello del project manager. La collaborazione termina nel 2005 quando si sposta a Pisa, per stare più vicino al mare e da dove continua a vendere alberi francesi (Soromap e AG+Spars) e si riavvicina alla navigazione.

Tra il 2006 e il 2016 ha preso parte ogni anno alle classiche del Mediterraneo, tra cui la Giraglia su **Lolita**, uno S&S 47', la Middle Sea Race su **Moonshine**, un Cori 52', la Swan Cup su **Ondine**, uno Swan 53', tutte le edizioni della 151 Miglia e molte altre ancora. Ma da quando si è trasferito a Pisa, ed ha avuto tre barche, ha partecipato anche a numerose regate locali tra Genova e l'Isola d'Elba.

Ca va san dire che, più o meno dai tempi di Vanni Mandelli, Patrick regata da professionista e come tale ha incrociato i migliori velisti italiani e stranieri, da Mauro Pelaschier ad Alberto Fantini, per citarne due tra i più famosi. Ma se dovessi ricordarne un altro sarebbe senz'altro Ugo Giordano da Napoli. Più avanti scoprirete perché.

Dal 2015 al 2017, dopo avergli presentato Marc Lombard, un amico di gioventù, ha fatto il project manager per la Comar HYT di Fiumicino, nella costruzione in serie di un catamarano da crociera, il C Cat 37.



Patrick al timone di "Elbereth".

Ma, essendo alla ricerca di qualcosa di più stimolante, l'uscita del bando di regata della Golden Globe Race lo ha subito catturato, offrendogli l'opportunità di dedicarsi nella maniera più appassionata al progetto di una regata intorno al mondo, senza scalo e in solitaria, con barche a chiglia lunga e strumentazione non elettronica. La sua sarebbe stata *Elbereth*, un Endurance 35 a due alberi, su cui Patrick iniziò subito a lavorare smontando la cabina di prua per ricavarci una cala vele e rinforzandone la struttura per renderla più rigida. "La cosa bella di questa barca è che, quando sei in dinette, hai una visuale a 360°. È bello ma è anche un fattore di debolezza e quindi ho rinforzato la tuga e le finestrate nell'eventualità di un capovolgimento. Realizzerò anche una timoneria interna e ho modificato l'albero di maestra, che era appoggiato in coperta, in passante. Ho disegnato un timone di rispetto e vorrei avere due timoni a vento, uno dei quali agisca sul timone di rispetto, facilmente riparabile con il materiale che avrò a bordo".

Il successivo declassamento imposto dalla Federazione Francese della Vela della competizione a "veleggiata con record" gli ha poi tolto gli stimoli.

Che ha poi ritrovato, e quasi subito, ideando il progetto di ripercorrere in solitaria, con la medesima barca, la "longue route" di Bernard Moitessier.

E fu in occasione di una delle presentazioni dell'impresa, a Viareggio nel 2018, che il vostro autore lo ha rincontrato, quaranta anni dopo averlo conosciuto (a Porto Cervo, nel 1978).

Ma anche questo progetto è poi abortito per mancanza di sponsor.

E così, mentre continuava la sua abituale attività di attrezzista, alberaio, riparatore, ecc., a fine 2019 Patrick conosce quasi per caso Aldo Fumagalli, un armatore appassionato di multiscafi e off-shore di quello vero.

Lo aiuta a mettere a punto *Minimole*, un trimarano Neel 47 appena varato, e si imbarca con lui ed altri due velisti per la ARC Plus, rally atlantico Las Palmas - Capo Verde - Saint Lucia, del quale vincono entrambe le tappe nella categoria multiscafi.

Da lì è nato un rapporto professionale e di amicizia che per Patrick si è cementato con la partecipazione a sei traversate ARC, di cui una in doppio, due Middle Sea Race e una RORC Caribbean 600.



Qualcosa come 20.000 miglia ...

E siamo ad oggi: Patrick "sbarca" da *Minimole* a fine 2022 per dedicarsi a tempo pieno alla preparazione del sogno rimasto nel cassetto che stavolta si chiama Global Solo Challenge, la regata intorno al mondo senza scalo e in solitaria organizzata da Marco Nannini, che si correrà per la prima volta con la formula "ad inseguimento": le barche partiranno in ordine crescente di rating (IRC) scontando l'handicap in partenza e correndo quindi in tempo reale: chi arriva primo sarà il vincitore.

"Minimole", Neel 47 a progetto Marc Lombard. Patrick è quello in primo piano. Aldo il primo da sinistra, al



Patrick è così rientrato in possesso di uno scafo a spigolo di 10 metri, che aveva progettato parecchi anni fa e che era stato realizzato in tre esemplari, ed ha iniziato ad aggiornarlo e attrezzarlo per lo scopo. E questo, per lui, non è solo partecipare ...

Paolo Cori lo sta aiutando con i calcoli strutturali e la sua rete di fornitori è stata attivata per il reperimento di attrezzature “al costo”. Altri sponsor sono benvenuti e certamente lo spirito competitivo del campione di La Rochelle saprà ricompensarli degnamente.

La prima partenza, da La Coruna, avverrà il 26 agosto 2023 mentre Patrick dovrebbe salpare circa un mese dopo. Avrà quasi 70 anni ma non alzerà il piede dall’acceleratore, se non nei momenti più duri, e ce ne saranno.

Tutti quelli che lo hanno conosciuto o che ci hanno navigato insieme, anche un solo giorno, saranno idealmente là a fare il tifo per lui.

Ah, secondo voi, come avrà ribattezzato questa barca?

Il vecchio nome (“Pelucco”) e quello nuovo, inconfondibile, del 34’ con cui Patrick parteciperà alla GSG.

Note:

(1) Essendosi fatto guidare dalla biografia che Patrick presenta sulla sua home page, l’autore ha usato l’espedito delle [] quando ha inserito informazioni, note, opinioni o quant’altro senza apporre la notazione “n.d.r.”.

(2) La Quarter Ton Cup era il campionato “level class” dei VI classe IOR. Lo IOR (International Offshore Rule) entrò in vigore nel 1970 quale evoluzione ed unificazione dei due sistemi di stazza per barche d’altura esistenti in precedenza, quello inglese del Royal Ocean Racing Club (RORC) e quello del Cruising Club of America (CCA).

La nuova formula per il calcolo del tempo corretto portò anche ad una diversa suddivisione delle imbarcazioni in classi a seconda del rating assegnato: I Classe da 33 a 70 piedi, II classe da 29 a meno di 33, III Classe da 25,5 a meno di 29, IV Classe da 23 a meno di 25,5, V Classe da 21 a meno di 23, VI Classe da 16 a meno di 21 piedi (laddove i piedi costituiscono una misura di stazza, quindi della performance teorica, e non di lunghezza dello scafo).

Ma, ancora vigente in Europa il regolamento RORC, un radicale cambiamento del modo di regatare in altura intervenne quando un autorevole socio del Cercle de la Voile de Paris, Jean Peytel, delegato francese alla International Yachting Racing Union (IYRU, la federazione internazionale della vela), convinse la direzione del suo club a mettere in palio l’antica One Ton Cup per una competizione tra imbarcazioni d’altura.

Così, a partire dal 1965, la coppa diventerà il premio per una regata internazionale di yachts, stazzati secondo la formula RORC, con rating uguale od inferiore a 22 piedi, da disputarsi in tempo reale, quindi senza correzione in base al rating: era stata istituita la prima “level class”, quella degli “one tonner” (anche qui non vi è più alcun riferimento al dislocamento delle imbarcazioni).

Con l’entrata in vigore del regolamento IOR nel 1971 il rating massimo per partecipare alla One Ton Cup fu stabilito a 27,5 piedi.

Alla prima One Ton Cup, disputata a Le Havre, parteciparono 14 barche di otto paesi: scafi già esistenti e/o modificati per rientrare nel rating di 22 piedi. Vinse la danese **Diana III** seguita dall’olandese **Hestia**: due oneste barche da crociera, la seconda delle quali regatava dal 1960 con ottimi risultati. Ma già a partire dalla seconda edizione cominciarono a partecipare imbarcazioni progettate e costruite appositamente per la One Ton Cup e la stessa cosa succederà di lì a breve per le altre level classes, in un crescendo dovuto all’interesse per questi eventi.

D'altra parte a La Rochelle, la Société des Régates Rochelaises, aveva risolto il "problema" delle piccole barche da regata-crociera (la allora Classe C) che non avevano la lunghezza minima al galleggiamento, 7,315 metri, per rientrare nella III Classe RORC, inventando la IV e la V Classe e il battesimo della Half Ton Cup, che all'inizio si chiamò Coupe Internationale Atlantique, avvenne nel 1966, a La Rochelle appunto, tra sette barche con un rating di 18 piedi RORC e con l'affermazione di un Armagnac di serie. Già dalla seconda edizione il numero dei concorrenti aumentava a quindici: era una competizione dove, almeno nei primi anni, potevano partecipare con buone speranze di successo anche barche di serie con le quali si poteva andare poi in crociera. Nella seconda edizione della Half Ton Cup, sempre organizzata a La Rochelle, vinse una barca destinata a divenire famosa, *Arpege*, progettata e costruita da Michel Dufour, che aveva disegnato uno scafo per confortevoli crociere e nello stesso tempo in grado di poter regatare ad alto livello. Con quell'affermazione e gli oltre duemila esemplari poi realizzati aveva centrato l'obiettivo. Sarà con la partecipazione di una barca dello svedese Peter Norlin, *Scampi*, che anche per questa Coppa si iniziano a progettare barche esclusivamente da regata. Scampi, pur con delle successive modifiche, vincerà tre Half Ton Cup in fila, sia con il rating di 18 piedi RORC che con quello di 21.7 IOR. Poi nel 1972, come già detto, arrivò Paul Elvstrom con *Bes*, una vera e propria macchina da corsa, che interruppe le affermazioni svedesi. Da allora gli Half tonner divennero, date le dimensioni e quindi i costi più contenuti rispetto a quelli degli One tonner, la classe dove maggiormente si sperimentarono le soluzioni innovative che venivano poi estese alle altre Level classes. Non a caso tutti i più famosi progettisti dello yachting mondiale si sono cimentati nella classe Half Ton. Nel 1979 il rating fu portato a 22.3 piedi e rimane tale fino alla fine dello IOR.

(3) L'autore ha avuto il piacere di navigare agli ordini di Patrick, su *Minimole*, nella ARC Europe 2021, rally atlantico da St. Georges (Bermuda) a Horta (Fajal, Azzorre): 12 giorni di mare entusiasmanti e, assieme a quelli trascorsi prima della partenza e dopo l'arrivo, una grande esperienza umana: non ho ancora detto che Patrick è una persona deliziosa.

Nel 2022 il piacere si è ripetuto con la partecipazione di *Minimole* alla Middle Sea Race, una delle più ventose e veloci di sempre. In entrambi i casi a bordo c'era anche Ugo Giordano.



Patrick e Nicolette.

GRANDI ARMATORI DELLA VELA D'ALTURA

Il terzo personaggio della serie dei grandi armatori della vela d'altura che Toti Gandolfi sta curando per il Notiziario è il principe thailandese Bira, cresciuto ed educato nei più prestigiosi College inglesi, uno dei più grandi gentlemen-drive del suo tempo noto per la sua eleganza e raffinatezza. Pilota di Formula Uno, velista olimpionico e d'altura, ottimo pilota di aerei e soprattutto "tombeur de femmes": avendo amato molte donne ed avendo collezionato sei matrimoni. Come era prevedibile la rubrica sta raccogliendo ampi consensi tra gli appassionati di storia dello yachting.



BIRABONGSE BHANUDEJ BHANUBANDH

FRANCESCO TOTI GANDOLFI

L'edizione del 1955 della Regata della Giraglia vide alla partenza una barca quanto mai improbabile per una competizione velica: era il *Lelantina*, ex-*Lelanta II*, una goletta di 25 metri disegnata da John Alden e costruita in acciaio da Abeking & Rasmussen nel 1937, più di 22 metri di lunghezza fuori tutto, quasi 17 al galleggiamento, un dislocamento calcolato di 70 tonnellate e nemmeno 350 metri quadri di velatura nelle andature di bolina.



La goletta Lelantina, ex-Lelanta II

Un autentico agnello nella tana del lupo di fronte al futuro vincitore, il *Miranda IV* del Commendator Carlo Ciampi, già oggetto di un articolo su questo Notiziario (N° 92, aprile 2020, pagina 6 e seguenti), che fuori tutto era lungo 16 metri per 10 al galleggiamento, con un dislocamento di 13 tonnellate e randa e fiocco che assommavano 100 metri quadri, 7,70 m2/tonnellata, contro i miseri 5 del *Lelantina*, e infatti, complice anche il pochissimo vento con cui venne disputata la Giraglia del 1955, il *Miranda IV* staccò la goletta di 20 ore in tempo reale e addirittura di oltre 22 in compensato.

Nel 1955 armatore del *Lelantina* era il Principe Birabongse Bhanudej Bhanubandh (foto), nato nel 1914 nel Palazzo Reale di Bangkok e nipote, sia pure un po' "arioso", del Re Mongkut del Siam - un po' arioso perché sembrerebbe che il padre fosse sì figlio del Re ma non della Regina. Come molti membri della famiglia reale del Siam Birabongse Bhanudej Bhanubandh venne mandato in Inghilterra molto giovane, aveva solo 13 anni, per completare la propria educazione, all'inizio frequentò il prestigiosissimo Eton College.

Sin dall'inizio del ventesimo secolo e sino agli anni 70 nell'aristocrazia e nell'alta borghesia britannica le gare in auto e moto e le regate veliche erano passioni molto diffuse; di conseguenza era normale, per chi inglese non era ma dotato di mezzi economici importanti mirava a integrarsi ai livelli sociali più alti del Regno Unito, praticare i due sport. Così fu anche per il Principe Birabongse Bhanudej Bhanubandh che al termine del ciclo di studi a Eton avrebbe dovuto continuare a Cambridge, all'altrettanto prestigioso Trinity College, non si sa bene in quale corso di studi; in realtà Birabongse Bhanudej Bhanubandh a Cambridge non approdò mai, avendo fallito l'esame di ammissione.



Dopo alcuni velleitari periodi in cui cercò prima di diventare scultore e poi disegnatore artistico, naturalmente avendo come docenti i più famosi scultori e disegnatori inglesi dell'epoca, assunti a suo beneficio dal tutore che nella guida del giovane aristocratico aveva sostituito il padre deceduto precocemente, al raggiungimento della maggiore età e della piena disponibilità dei propri ingenti mezzi finanziari decise che la vita da ricco era quanto più gli si confaceva.

Tra le occupazioni preferite dei ricchi inglesi con i quali a Eton si era perfettamente integrato vi erano come detto le gare in auto e in barca a vela, e a esse Birabongse Bhanudej Bhanubandh si dedicò con passione, a partire dal 1935 quando esordì a Brooklands al volante di una Riley Imp, auto che oggi definiremmo "Gran Turismo", una delle più competitive dell'epoca. In quegli anni e sino alla "blasfemia" di Colin Chapman che nel 1968 pitturò le Lotus con i colori dello sponsor Imperial Tobacco, nelle competizioni automobilistiche vivevano i "colori nazionali", per facilitare l'identificazione dei mezzi in gara (rosso per l'Italia, verde per la Gran Bretagna, il classico "verde inglese", blu per la Francia, bianco - l'argento sarebbe venuto dopo - per la Germania, bianco e blu per gli Stati Uniti, ...) ma il Siam non li aveva ancora, fu proprio Birabongse Bhanudej Bhanubandh a stabilire che le auto del suo Paese, e quindi le sue, sarebbero state azzurre e gialle.

Nello stesso periodo cominciò a iscriversi alle gare con uno pseudonimo ottenuto accorciando il proprio nome nel più facilmente pronunciabile "Principe Bira"; gareggiò con le più competitive monoposto, ERA, Delage e Maserati, tutte di sua proprietà, mentre nel dopoguerra utilizzò soprattutto Maserati. La sua ultima monoposto fu una Maserati 250F, con la quale si piazzò 4° e 1° delle Maserati al Gran Premio di Francia del 1954, gara valida per il Campionato Mondiale di Formula 1, e vinse il Gran Premio di Nuova Zelanda del 1955, non valido per il mondiale, battendo tra gli altri il futuro Campione del Mondo Jack Brabham che guidava una Cooper; alla fine del 1955 si ritirò dalle competizioni automobilistiche per dedicarsi molto più di prima a quelle veliche.



Bira su Maserati 250F.

Come velista prese parte a 4 Olimpiadi: con la Star a Melbourne nel 1956, 12° su 12 iscritti e a Roma nel 1960, 19°. Le Olimpiadi del 1956 furono le ultime della nostra coppia magica, Straulino e Rode, che con tre primi, tre terzi e una squalifica peraltro scartata si piazzarono secondi, dietro agli americani Williams e Low; come scritto dallo stesso Straulino nonostante lui e Rode non fossero affatto dei “pesi mosca” i 40 e più chili che rendevano ai due americani li penalizzarono nelle condizioni di vento molto forte in cui si disputarono le regate.



Bira sulla Star alle Regate Invernali di Genova.

Il risultato del Principe Bira a Roma - in realtà come raccontato molto bene in questo Notiziario il campo di regata fu il Golfo di Napoli - fu il suo migliore di tutte e quattro le partecipazioni olimpiche, con il già menzionato 19° posto finì davanti a 7 altre Star, tra le quali quella greca, la spagnola, l'inglese e ai fratelli maltesi Paul e John Ripard, che avevano charterizzato il vecchio e glorioso Merope, la barca del trionfo di Straulino e Rode alle Olimpiadi di Helsinki del 1952. Le Olimpiadi del 1960 videro la partecipazione, sempre tra le ‘Stelle’, di un altro velista-pilota, l'argentino Roberto Mieres che fu 17°, davanti quindi al suo vecchio rivale in auto.

Bira prese poi parte alle Olimpiadi del 1964 a Tokyo, questa volta con il Dragone, classificandosi 22° su 23 partecipanti dietro di lui il solo equipaggio giamaicano. Saltate le Olimpiadi di Città del Messico del 1968 - le regate si disputarono nella prestigiosissima Acapulco - la sua ultima partecipazione fu nel 1972 a Monaco di Baviera, con le regate a Kiel, come era stato nel 1936 quando la sede principale dei Giochi era stata Berlino;

all'età di 58 anni con il Tempest si piazzò 21° su 21 partecipanti. La Classe Tempest fu vinta da Valentin Mankin, al suo secondo oro olimpico dopo quello nei Finn di Acapulco, Valentin Mankin che dal 1990 sino alla morte nel 2014 ha avuto incarichi di grande responsabilità all'interno della nostra FIV.



Bira e signora con Rode su "Lelantina".



Nico Rode con il principe Bira.

Il Principe Birabongse Bhanudej Bhanubandh fu stroncato da un infarto il 23 dicembre 1985 mentre si trovava in una stazione della metropolitana di Londra; non aveva su di sé alcun documento e l'identificazione richiese qualche tempo, fu possibile solo dopo che gli fu trovato in tasca un biglietto redatto con caratteri particolari in una lingua che un esperto di idiomi orientali identificò come thailandese. Il funzionario dell'Ambasciata chiamato in aiuto identificò con enorme sorpresa un Principe della Casa reale.



A destra: Capri 1960. Stabilimento "La Canzone del Mare", sullo sfondo dei Faraglioni Bira raggiunge le sue donne in posa. A sin. Bira e Nino Cosentino circondati da bellezze siamesi.

GRANDI REGATE DEL MEDITERRANEO

Proprio mentre la "Regata dei Tre Golfi" sta per celebrare la sua 68esima edizione (12 maggio 2023) noi prepariamo questo numero del Notiziario che ricorda la regata del 1962. Nulla a che vedere con i numeri e la partecipazione di allora, ma se siamo giunti dove siamo dobbiamo anche essere grati a quei pionieri che hanno creato la Vela d'Altura in Italia e al veterano dei Circoli partenopei, il Circolo del Remo e della Vela "Italia" che tiene in vita una tradizione che è vanto di tutta Napoli. Un pensiero riconoscente anche per gli uomini e le donne della macchina organizzativa, un'impresa e un impegno non indifferente.



1962 - L' OTTAVA EDIZIONE DELLA COPPA SEN. ANDREA MATARAZZO - REGATA DEI TRE GOLFI SERGIO PEPE

L' edizione del 1962 prende il via il 6 agosto con una novità: le barche non attraverseranno, quale terzo golfo, quello di Gaeta, ma dopo quello di Salerno, proseguiranno verso sud, attraversando il Golfo di Policastro: la boa da girare è l'isolotto di Strombolicchio. Solo 5 barche risultano iscritte. In prima Classe *Vagabonda* (foto n. 1), in seconda *Prima Stella* (foto n. 2), *Djinn III* (foto n. 3) e *Union*, in terza Ala di *Sogno* (foto n. 4).



Foto 1. "Vagabonda", dell'ing. Enrico Valenzuela del CRV "Italia".



Foto 2. "Prima Stella", del dott. Sada del C.V. Roma.



Foto 3. "Dijnn III", di Sebastiano Marulli duca d'Ascoli, socio CRV "Italia".



Foto 4, "Ala di Sogno", di Mino Simeone, socio CRV "Italia".

Tali barche, ad eccezione di *Union*, sono già state descritte nei precedenti articoletti, e, dunque, veniamo a *Union* (foto n. 5), cutter marconi del 1935 di m 15 fuori tutto, progettato da Federik Shepherd e costruito da Berton Boat Company – Lymington (UK) per l'armatore E.G. Wardrop. Nel 1959 è in Italia di proprietà di James Ray. Agli inizi degli anni '60, è di proprietà di Roberto Garolla di Bard, Campione Italiano, con i colori del Regio Circolo Partenopeo della Vela, della Classe Beccacini con Enrico De Lieto. Il titolo italiano viene conquistato a Santa Margherita Ligure nell'anno 1942 e non nel 1941, come riportato dall'Albo d'Oro on line del C.R.V. Italia (v. Roma del 26 agosto 1942). Il Circolo Italia riporta tale titolo, in quanto nel 1946 Circolo Partenopeo della Vela, nato nel 1936 dalla fusione tra la Sezione Partenopea del Regio Yacht Club Italiano (1883) e il Sailing Club di Napoli (1899), si fonde con il Circolo Canottieri Italia (1889), dando vita al Circolo del Remo e della Vela Italia, del quale Roberto Garolla di Bard sarà Presidente dal 1988 al 1997. *Union* era stata varata con il nome *Oenone* e maggiori notizie si ottengono tramite i seguenti link:

<https://velestoricheviareggio.org/imbarcazioni/oenone/>

<https://www.zacboats.it/pdf/restoration-projects/Oenone-descriz%20x%20web-rid%20OK.pdf>



Foto 5. "Union" di Roberto Garolla di Bard del CRV Italia.

Nella **foto n. 6**, le cinque barche in partenza. Come al solito, Aniello di Martino su Vela e Motore ci informa della regata e dei risultati con la vittoria della Coppa Sen. Andrea Matarazzo da parte di **Vagabonda**, con a timone il proprietario Enrico Valenzuela, e in equipaggio Ralph Camardella, Gaetano D'Angelo, Raffaele Lauro.

Con questo articolo si conclude la rievocazione delle prime edizioni della Coppa Sen. Andrea Matarazzo, per esaurimento dei servizi fotografici di Riccardo Carbone, che ci hanno permesso di rivedere tante barche storiche, molte delle quali tuttora in navigazione. Non resta, quindi, che ringraziare l'Associazione Archivio Fotografico Riccardo Carbone Onlus, che custodisce, e sinora ha digitalizzato, mettendo on line 57.352 servizi fotografici, non solo di sport nautici, che partono dal 1880 (<https://www.archiviofotograficocarbone.it/>).



Foto 6. La Partenza della Tre Golfi.

STORIA DEL CANOTTAGGIO

La storia del Canottaggio che Sergio Pepe sta raccontando con il supporto delle foto inedite dell'Archivio Carbone non finiscono di stupire, ed i campionati juniores in particolare dove le nuove leve vanno a rafforzare gli equipaggi degli storici clubs, che vantano tutte antiche tradizioni nello sport della voga. In questa puntata viene pure svelata la straordinaria competenza e i tanti ricordi di Sergio Pepe sugli eventi del canottaggio: è stato anche lui un canottiere, come il nonno Eduardo che, agli inizi del '900, era tra i componenti del plurivittorioso 4 con del Savoia "Voga e Toga".



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

(parte quindicesima 29 luglio 1967/31 dicembre 1967 - FINE)

SERGIO PEPE

Dunque, tutti i neo Campioni d'Italia Juniores, tra i quali Andrea Simi e Domenico Arlini freschissimi Maturi, raggiungono Ratzeburg per disputare il 30 luglio 1967 le Regate Juniores FISA. Grazie al solito Vincenzo Palomba, che custodisce le annate de Il Canottaggio, posso indicare i risultati: l'Oro va al collo di un solo equipaggio azzurro, il doppio della Moto Guzzi composto da Umberto Scola e Fabio Cantoni. L'otto del C.C. Napoli/Italsider si aggiudica l'Argento, battuto dallo storico Eton College; ugualmente Argento per il due con della Moltrasino. Nella [foto n.1](#) la medaglia di partecipazione.



Foto 1

Canottieri Roma composto da Gian Piero Galeazzi e Giuliano Spingardi (v. n. 112 dicembre 2021).

Nella foto n. 2 Scola e Cantoni con il loro allenatore, un certo Giuseppe Moioli, che regge un ulteriore diploma di Titolo Italiano Assoluto dei suoi allievi, questa volta è quello del 1969, vinto dal doppio sul Lago di Varese.

Dopo una settimana, il 5 agosto, tutti e sette gli equipaggi sono in regata a Macon per disputare il VI Match delle Nazioni fondatrici della FISA: Belgio, Francia, Germania, Italia e Svizzera.

Altro Oro per Umberto Scola e Fabio Cantoni, Oro per l'otto partenopeo, Bronzo per il 4 con dell'Aniene, per il singolista Adriano Ritossa della Canottieri Saturnia e per il due senza dell'U.C. Livornesi. Il resoconto dell'attività juniores dell'anno 1967 è raccontato su Il Canottaggio del 1967 da Paolo d'Aloja, ricordato lo scorso aprile sul Lago di Piediluco con la disputa del XXXVII Memorial internazionale a lui intitolato.

I tre Ori conquistati al Lago di Patria, a Ratzeburg e a Macon, nel giro di tre settimane, da Umberto Scola e Fabio Cantoni sono il trampolino per i successi internazionali che proseguiranno alle regate di Lucerna nel 1968, 69 e 70, e si condensano in 83 gare con 80 primi posti, 2 secondi e 1 terzo posto, in competizione più volte con il collaudatissimo doppio della

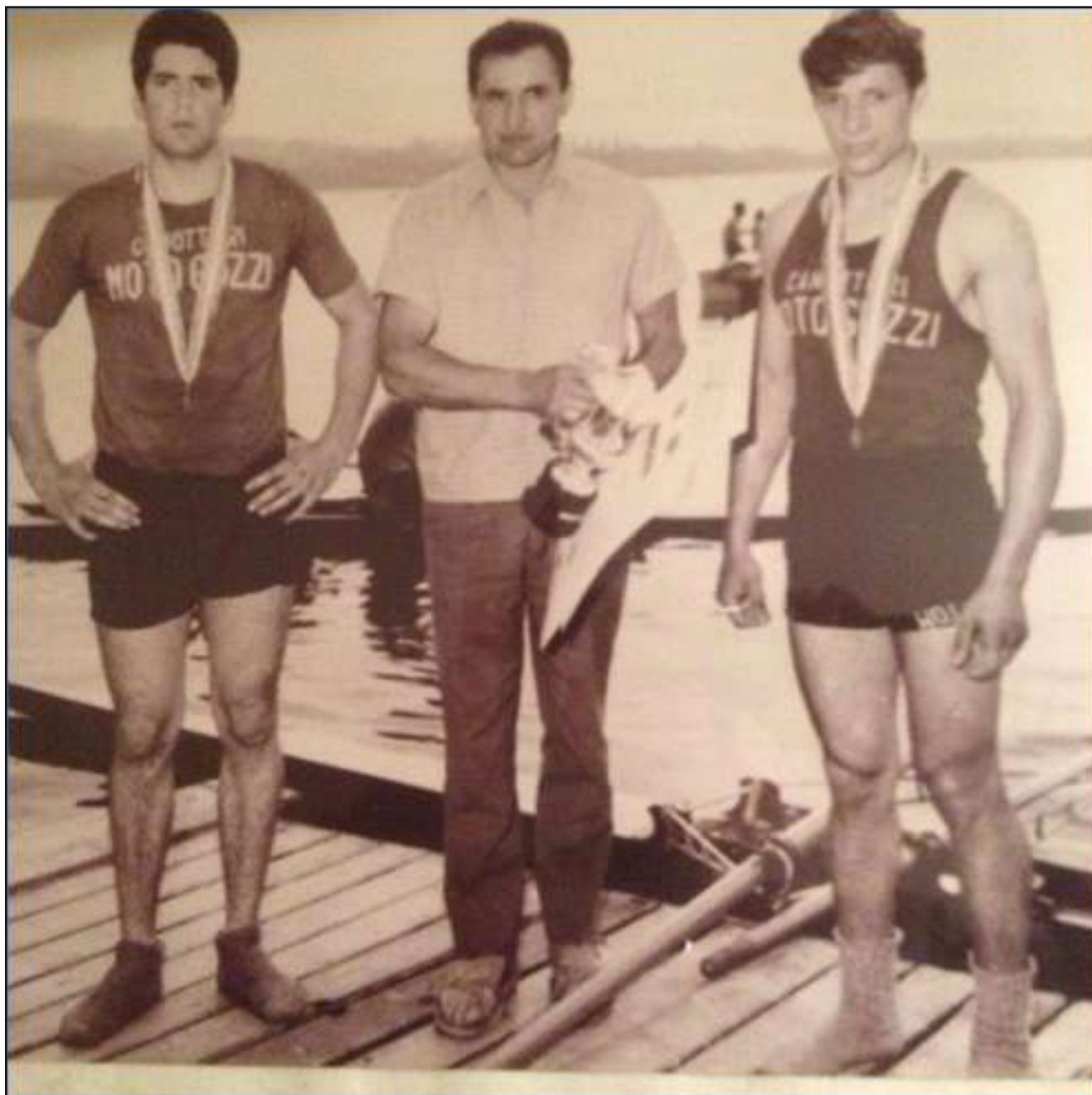


Foto 2

Con questa foto si concludono i 21 articletti sul Canottaggio italiano tra gli anni 50 e 60 del secolo scorso, pubblicati su questa rivista a partire dal n.107-luglio 2021 . Infatti, la **foto n. 2** è il simbolo dell'ininterrotto percorso iniziato proprio da Giuseppe Moioli, capovoga del 4 senza della Moto Guzzi vincitore dell'Oro all'Olimpiade di Londra nel 1948, rinnovato a Melbourne nel 1956 con l'Oro del 4 con, sempre della Moto Guzzi, impostato con il sistema inventato dal geniale ing. Giulio Cesare Carcano (v. n.107-luglio 2021, 108-agosto, 109-settembre), proseguito, sotto la guida di Giuseppe Moioli e di Piero Galli, da Umberto Scola e Fabio Cantoni, e continuato ai giorni nostri con le Medaglie Olimpiche e Titoli Mondiali delle Aquile Rosse Carlo Gaddi, Niccolò e Carlo Mornati (quest'ultimo Segretario Generale del Coni dal 2018 e Responsabile della preparazione Olimpica), Andrea Panizza, Pietro Poli, ma questa è un'altra Storia...

Prima di concludere, però, due annotazioni:

- Presidente della Canottieri Moto Guzzi e Consigliere della FIC è Rossella Scola, figlia di Umberto, ritratta nella **foto n. 3**, in occasione della consegna, nel 2021 a Gavirate, del Titolo Italiano Under 23 P.L al 2 senza della Moto Guzzi composto da Simone Fasoli e Simone Mantegazza. Chi è al centro? Giuseppe Moioli!

- I 4 senza maschile e femminile dell’Australia (*foto n. 4 e 5*) hanno vinto l’Oro Olimpico a Tokyo nel 2021 adottando il sistema ideato nell’estate del 1956 dall’ing. Giulio Cesare Carcano, che forte del suo genio applicato nel progettare i motori delle Moto Guzzi, suggerì all’allenatore Angelo Alippi di posizionare il primo e quarto remo da un lato e i due centrali dall’altro. Dopo l’esordio olimpionico nel 1956 in Australia (v. n. 107- luglio 2021), con Franco Trincavelli, Angelo Vanzin, Alberto Winkler, Romano Sgheiz, tim. Ivo Stefanoni (*foto n.6*), il sistema denominato “Carcano”, anche detto “Moto Guzzi” o “all’italiana”, continua ad essere adottato, con ulteriori successi olimpionici. Essi, Giulio Cesare Carcano era proprio un genio dei motori, del canottaggio e della vela! Al riguardo, vedi Sandro Alessi sui n. 101, 103 e 104 del 2021.



Foto 32



Foto 4



Foto 5



Foto 6



Caccia alla balena (particolare), olio su tela di scuola olandese (anonimo), Museo marittimo Rotterdam".

VOGHE

