



Notiziario CSTN

MARZO 2022
N° 115



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° 115

NOTIZIARIO ON-LINE

marzo 2022

SOMMARIO

- | | | | |
|--|---------|---|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • La letteratura e il mare | pag. 23 |
| • I porti del Regno di Napoli: Trani | pag. 2 | • La Regata dei Tre Golfi | pag. 27 |
| • La vela in Italia (parte X) | pag. 6 | • Una festa sul Vespucci a Stoccolma | pag. 37 |
| • Storia del canottaggio | pag. 16 | • Anniversario AIVE | pag. 39 |

EDITORIALE

Senza abbassare la guardia il Centro Studi ha ripreso a pieno ritmo la sua attività. Stiamo catalogando i nuovi libri, tutti esclusivamente di argomento marinaro, acquistati con il contributo del Ministero della Cultura (4.602 €) che incrementano il patrimonio librario della nostra Biblioteca del Mare. La raccolta delle riviste che costituiscono il nostro patrimonio esclusivo, si è recentemente incrementata con due straordinarie donazioni, entrambe da Roma: la raccolta completa e rilegata della storica rivista "ALTOMARE" (pubblicata a Genova dal 1956-1965) e dieci annate della prestigiosa rivista inglese CLASSIC BOAT.

Il neo Sindaco di Napoli Prof. ing. Gaetano Manfredi accompagnato dall'Assessore Prof. ing. Edoardo Cosenza, con tutto lo staff del Comando Logistico della Marina Militare di Napoli con in testa il Comandante in Capo Amm. di Sq. Giuseppe Abbamonte in visita al Molo San Vincenzo, hanno sostato presso il "Centro Studi" complimentandosi per quanto realizzato. Abbiamo ricevuto anche la gradita visita del Presidente Dott. Giancarlo Lodigiani insieme al Segretario Generale Prof. Luigi Rolandi dell'Associazione Italiana Vele d'Epoca che ha sede a Genova. Abbiamo programmato una serie di attività da svolgere insieme.

Insomma, il CSTN va avanti!

Foto e grafica di copertina di Bleu Passion: "L'intramontabile fascino delle vecchie signore del mare".

Hanno collaborato: **Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Giovanni Iannucci, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Claudio Ressmann, Mario Rastrelli, Paolo Rastrelli.**



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

IL NOTIZIARIO È SU



COME @Tradizioninautiche

Instagram

RITAGLI DI STORIA

Il porto di Trani che già prima dei Borbone era considerato “lo scalo più prospero dell’Adriatico” per il carico di cereali subì in seguito un periodo di crisi. Antonio Formicola magistralmente ricostruisce fatti e personaggi che determinarono la crisi e successivamente la ricostruzione ed i miglioramenti voluti prima da Carlo di Borbone (1741) e poi da Ferdinando II (1847). Per il rapporto di Trani con il mare ricordiamo che nel 1063 vennero promulgati gli “Ordinamenta et Consuetudo maris edita per consules civitatis Trani”, conosciuti anche come “Statuti marittimi” considerati il più antico codice marittimo.



PORTI E APPRODI DEL REGNO DELLE DUE SICILIE

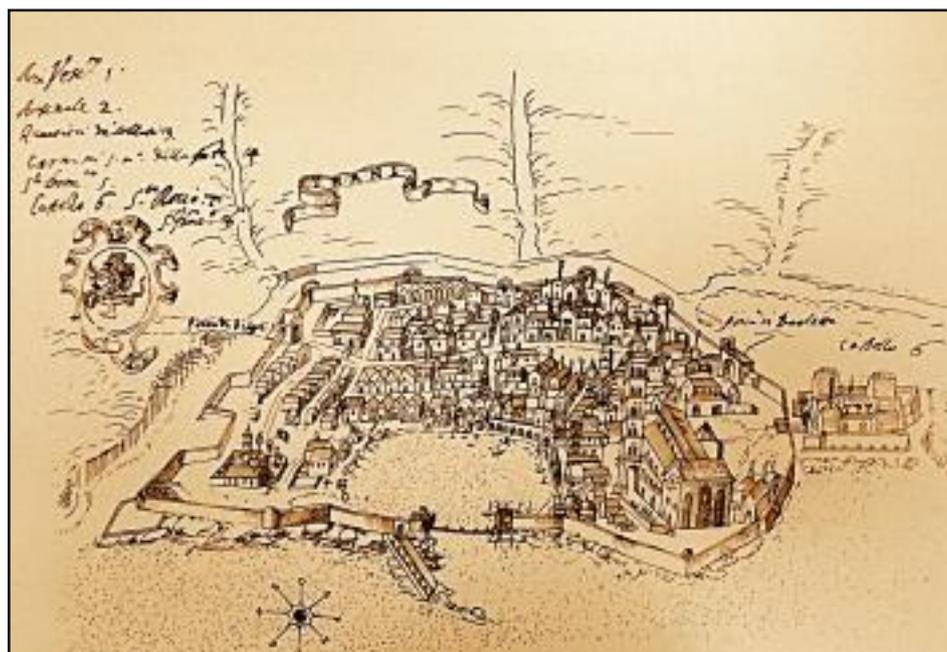
PORTO DI TRANI

ANTONIO FORMICOLA

A settentrione della città di Trani, la morfologia della costa presenta un’ampia rientranza dove il mare, inoltrandosi in essa, da luogo ad un bacino di forma quasi ellittica il cui asse maggiore, posto nella direzione Est - Ovest, misura circa 400 m. ed il minore, perpendicolare al primo, circa 210 m. (1). L’ambito di questo bacino, in parte circondato dall’abitato e dotato di banchine, nei secoli scorsi è stato il porto vecchio di Trani; lo scalo più prospero dell’Adriatico in quanto uno dei maggiori approdi per il carico di cereali (grani ed orzi). Durante il periodo Angioino, con lo scoppio dei Vespri Siciliani (1282), il commercio della città fu seriamente compromesso ed il porto ne uscì notevolmente danneggiato. Di conseguenza i tranesi affrontarono un periodo di crisi, aggravato subito dopo dal dominio spagnolo, e dalla conseguente cacciata degli Ebrei (1541), che per la città, da sempre, avevano costituito il più potente fulcro economico della sua società.

Durante il vicereame spagnolo il porto fu ritenuto sicuro dalle tempeste e dai nemici e capace di ospitare, nel suo ambito, circa cinquanta galere. Ma spesso, buona parte dell’approdo, era inutilizzabile dai bastimenti di grossa portata a causa del costante insabbiamento.

Alla salita al trono di Carlo di Borbone il porto di Trani era in pessime condizioni. Il nuovo Sovrano visitò la città di Trani il 3 marzo del 1741 e constatato che il porto era “ripieno e ruvinato” decise di inviargli il regio ingegnere Casimiro Vetromile ed il tecnico genovese Giovanni Tixi per restaurarlo.



Antica veduta della città di Trani e del suo porto (1586). Bari, Biblioteca Nazionale.



Il porto di Trani nel progetto delineato nel 1746 dall'ingegnere Casimiro Vetromile. Disegno acquerellato, A.S.NA.

I primi lavori di ripristino iniziarono nella primavera di quell'anno e riguardarono la sistemazione interna del banchinamento ed il dragaggio dei fondali, poi si pensò di aumentare anche la superficie dell'ambito portuale. Il 4 settembre del 1746 il Vetromile presentò, alla Camera della Sommaria, una relazione con annessa pianta nella quale erano stati delineati i lavori già eseguiti e quelli ancora da attuare. Il primo intervento suggerito per difendere il porto dalle traversie di Greco e di Levante era quello di ricostruire il "braccio del molo antico", posto a sinistra entrando "...col farvici dalla parte di dentro una nuova controbanchetta di fabbrica, lasciando l'antico per la scogliera". D'altro canto era prevista la costruzione di un muraglione, "largo nel piede palmi 11 e nella cima palmi 9", sulla nuova "controbanchetta" consentendo così ai bastimenti una buona protezione dai venti dominanti (2). Nel disegno acquerellato delineato dal Vetromile è ben visibile il nuovo molo che partendo dal bastione del Fortino di S. Antonio, si protende nel mare fino a proteggere l'imboccatura del porto (molo S. Antonio).

Dall'altro lato dell'imboccatura del porto vi era il piccolo molo di S. Lucia, anch'esso molto rovinato, bisognoso di interventi di restauro e di essere rafforzato. Questi interventi furono realizzati negli anni successivi, con l'apporto tecnico dell'ingegnere A. Bauyn (3), ma non

diedero i risultati sperati pertanto nel 1750 si recò sul posto l'ingegnere idraulico Giovanni Bompiede. Costui approntò un nuovo progetto che prevedeva la realizzazione del banchinamento su tutto l'arco dell'approdo e la costruzione di una scogliera che, radicata ad ovest del porto, si prolungava nel mare per una lunghezza di circa

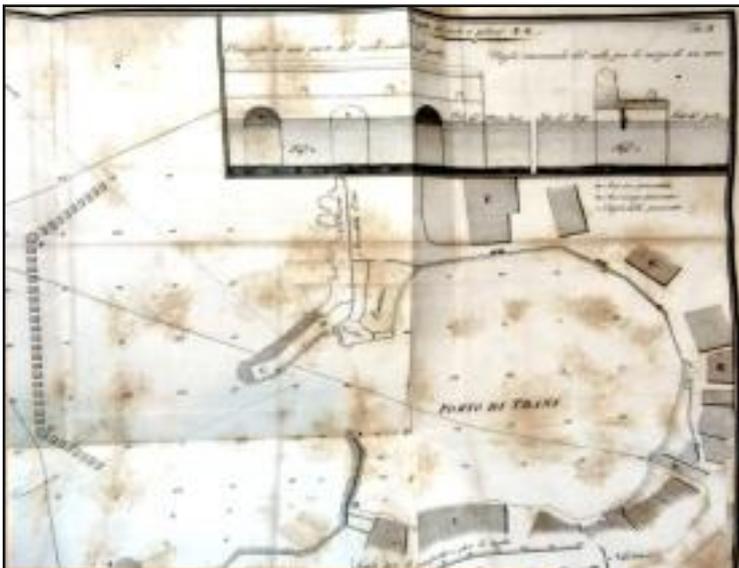


Veduta del porto di Trani (1780 ca). Dall'immagine si rileva che la lunga scogliera progettata dall'ingegnere Bompiede, ad ovest della città per evitare l'insabbiamento del porto, è stata appena iniziata. Disegno acquerellato, Comune di Trani.

860 palmi (226 m.) antepostandosi all'imboccatura, con lo scopo di deviare la corrente litorale, causa principale dell'insabbiamento dell'ambito portuale. (4)



*Una chiara veduta dello specchio d'acqua che per secoli ha rappresentato l'ambito del porto di Trani.
J.F. Hackert, olio su tela, Caserta, Palazzo reale.*



Il molo isolato, dotato di archi e pilastri costituito da tre bracci formanti un arco, progettato dall'ingegnere Giuliano de Fazio, per proteggere il porto di Trani dall'insabbiamento. Giuliano de Fazio, particolare del progetto. Collezione A. Formicola.

Alla fine del '700 della scogliera prevista dal Bompiede ne era stata costruita solo la quarta parte e il problema del cosiddetto "interrimento" del porto non si era affatto risolto. Durante il decennio dell'occupazione francese (1806-15) innanzitutto furono eseguiti diversi lavori di manutenzione alle strutture esistenti ed il dragaggio dei fondali poi nel 1813, con la costituzione del "Corpo di Ponti e Strade", fu incaricato di risolvere il problema dell'insabbiamento dei porti pugliesi l'ingegnere Giuliano De Fazio. Anche qui costui prevede di costruire un molo isolato, dotato di archi e pilastri, costituito da tre bracci formanti un arco che avrebbe consentito una maggiore protezione alla scalo e creato un avamposto dove numerosi bastimenti avrebbero trovato riparo. Partiti, però, i francesi quel progetto non vide più realizzazione.

Nel 1819 fu incaricato l'ingegnere Tommaso Tenore di dirigere i lavori di restauro ai moli già esistenti e di dragaggio dei fondali. Dopo un lungo periodo di abbandono, che fece divenire il porto di Trani simile ad una laguna, nel 1836, con la nomina dell'ingegnere Ercole Lauria a responsabile della cura dei porti della Puglia, furono previsti i seguenti interventi: la costruzione di un cavafondo a vapore per effettuare rapidamente lo "spurgo" dei fondali; attuare una radicale ristrutturazione del molo posto a levante del bacino portuale (detto poi braccio di S. Nicola); la costruzione di vasche di raccolta delle acque pluviali e sedimenti per quasi tutto

l'arco del porto vecchio. (5)

Gli alti costi, però, rallentarono l'intervento considerato che solo per la costruzione dello scafo del cavafondo a vapore fu prevista la spesa di 2.220 Ducati e per raccogliere tale cifra i padroni delle barche s'imposero volontariamente un dazio di Grana 50 a tonnellata. Nonostante ciò la costruzione del cavafondo (Draga) rimase incompiuta essendo troppo alto il costo della macchina che doveva essere importata dall'Inghilterra.

Nella seconda metà del mese di maggio del 1847 Ferdinando II visitò vari porti della Puglia, tra cui anche Trani, per visionarne personalmente le condizioni. Constatato il precario stato del porto di Trani, incalzato anche dalla Deputazione locale, decise "per la sua completa restaurazione". I lavori iniziarono l'anno successivo per portare a termine il molo di levante (oggi molo S. Nicola) e per costruire il progettato prolungamento del molo S. Antonio. Per aumentare la profondità dei fondali, più di una volta, il Ministero delle Finanze inviò una draga a vapore, acquistata proprio per le esigenze dei porti mercantili.

Da una relazione dell'ingegnere dei Ponti e Strade Luigi Giordano, del 1853, sappiamo quale era all'epoca lo stato dei lavori: *"L'entrata del porto guarda il Greco-Tramontana, la sua ampiezza è palmi 250, e rimane tra due moli, l'uno di lunghezza palmi 100, nella direzione da Ponente a Levante, l'altro nel senso opposto della lunghezza di circa palmi 400. Ambedue son forniti di muro di difesa, che sembrano il prolungamento degli antichi muri della Città. Innanzi all'ingresso di questo porto, altri due moli si scorgono, l'uno completo e poco elevato dal livello delle acque, nella direzione di Scirocco-Levante, e distante dal primo molo (molo S. Lucia N.d.A.) circa palmi 500, che vuolsi, come i naturali pretendono, costruito per difendere il porto dalle torbide che le correnti litorali trasportano, l'altro nella direzione di Greco-Tramontana che, diramando dal punto ove parte il secondo molo (molo S. Antonio N.d.A.), si inoltra nel mare, per la lunghezza di palmi 330, e sembra essere destinato a difendere l'entrata della traversia di Levante. La profondità delle acque, all'imboccatura soltanto del porto, varia fra i limiti di 15 a 7 palmi, in tempi di bassa marea; imperocché, nello interno la massima profondità non è che 5 a 6 palmi, tanto han progredito gl'interrimenti, che naturalmente si cumulano in quel bacino, a prescindere dagli altri che son dovuti agli scoli di tutte le acque immonde della città"*. (6)

Negli anni successivi i lavori andarono avanti in economia sotto il controllo del Sindaco e con la gestione amministrativa della Deputazione locale.



Il porto vecchio di Trani in una cartolina dei primi del Novecento. Collezione A. Formicola.

NOTE

- 1) Cfr.: L. Giordano, *Intorno alla struttura di un nuovo Porto in Bari - Memoria*, Fratelli Cannone, Bari 1853, pag. 7.
- 2) A.S.NA., Regia Camera della Sommaria, Processi, pandetta II, n. 163.
- 3) A.S.NA., Sez. Militare, *Segreteria di Marina*, vol. 106.
- 4) A.S.NA., Sez. Militare, *Segreteria di Marina* (Espedienti), vol. 195, f. 213 r.
- 5) A.S.NA., *Ponti e Strade*, I serie, vol. 1096, fol. 18141. Rapporto di E. Lauria ad Fan de Rivera sui porti di Trani e Barletta del 31 agosto 1836.
- 6) Cfr.: L. Giordano, *Intorno alla struttura di un nuovo Porto in Bari - Memoria*, Fratelli Cannone, Bari 1853, pagg. 7 e 8.

LA VELA IN ITALIA



Dopo la Prima Guerra Mondiale la vela riprende la sua attività. Nascono nuovi Club e nuove imbarcazioni vengono ad incrementare le flotte. Cambiano anche le formule di stazza che introducono importanti modifiche tecniche nelle costruzioni cantieristiche (1919). La ricostruzione storica curata di Franco Belloni e Gianni Magnano ci introduce sempre più nella magica storia dello yachting italiano.



GLI ANNI DELLA PRIMA VELA

FRANCO BELLONI E GIANNI MAGNANO

(decima puntata)

Ritornano a navigare le bianche vele

Seppure lentamente, dopo il conflitto mondiale, l'attività riprendeva nei centri tradizionali e contemporaneamente iniziava in altre località. I cantieri terminavano le costruzioni interrotte durante la guerra né impostavano delle nuove, soprattutto delle classi metriche nonché di quelle che avevano ottenuto lo Status internazionale dall'IYRU nella prima riunione del dopoguerra.

Sui nostri campi di regata

Una delle prime manifestazioni nautiche, dopo cinque lunghi anni di forzata inattività sportiva, l'abbiamo avuta a Napoli con le regate bandite dal R. Yacht Club Italiano e dai circoli nautici napoletani nello scorso agosto. Il ricco e interessante programma e la partecipazione ad esso delle migliori unità della nostra marina da diporto, ci hanno fatto assistere a competizioni di prim'ordine, degne di confronto con le più importanti dell'estero.¹

Il programma di questa manifestazione del 1919, presumibilmente la prima del dopoguerra, comprendeva le regate della Sezione Partenopea del Regio Yacht Club Italiano (2-5 agosto), del R. Sailing Club (7 e 17 agosto), del R. Circolo Canottieri "Italia" (14 agosto) con una crociera Napoli-Sorrento. Il programma proseguiva con una regata di triangolo del Club Nautico (20 agosto) con la crociera Napoli-Procida-Vivara-Napoli. Alle regate parteciparono i 6 e 8 metri internazionali, la Serie Napoletana della Lega Navale e i monotipi del Golfo del "Sailing" e del Circolo Canottieri Napoli.

Regate anche sui laghi Maggiore e di Como, nel Golfo di Genova, in Toscana, a Venezia e a Trieste. La ripresa era in atto.

Contemporaneamente alla ripresa delle regate vennero fondati nuovi circoli velici che ricorderemo, di volta in volta, in occasione di eventi da loro organizzati.

Con il trattato di pace con l'Austria di Saint-Germain, 10 settembre 1919, l'Italia ottenne il Trentino il Tirolo meridionale col confine al Brennero, Trieste e l'Istria col confine al Monte Nevoso e con quello di Rapallo, 12 novembre 1920, con l' Jugoslavia Zara, le isole Cherso, Lussino e Lagosta. Con il trattato di Roma, 27 gennaio 1924, tra Italia e Jugoslavia, Fiume passava sotto la sovranità italiana.

L'attività velica nel Golfo di Trieste si sviluppò coinvolgendo le società nautiche delle cittadine che erano diventate italiane, come la Società Nautica Eneo (fondata nel 1905) di Fiume, il Circolo Canottieri Diadora (1908) di Zara, il Circolo Canottieri Libertas (1888) di Capodistria e, la già ricordata, Società Nautica "Pietas Julia" (1886) di Pola. Molte barche austriache delle classi internazionali vennero acquistate nel dopoguerra dai nostri velisti.

a destra: *Guidone società Petras Julia.*

Iniziava sul Garda, ultimo dei grandi laghi alpini, l'attività velica. "In una lontana sera del febbraio 1920, " – scrive Achille Chincarini - "si apprese che, nella vicina Torbole, un cutter affondato nel maggio 1915 dall'Austria, era in vendita a buone condizioni purché si potesse levarlo dal fondo".² Dopo un sopralluogo venne deciso il recupero della barca lunga circa 6 metri che si chiamava Sirio. Il recupero venne fatto il 3 febbraio, portato a Riva del Garda, Sirio venne restaurato e ribattezzato Galeotto.

Il 20-21 settembre sono organizzate le prime regate. Parteciparono, oltre a dodici canotti, il Galeotto e i cutter Maria del principe Scipione Borghese, Elena, del conte Guarienti di Brenzone e Nettuno che vinse la

regata. Dopo queste regate i concorrenti pensarono di fondare un circolo velico. Ma soltanto il 19 febbraio 1928 venne costituita a Riva del Garda la Fraglia della Vela che dal 1951 organizzerà con successo l'Intervela, una Settimana velica internazionale.



Rispetto alla formula precedente era stata abolita la larghezza massima, variato G e d, meno penalizzati, e \sqrt{S} più penalizzata. Inoltre, furono eliminate le classi con poca diffusione. Restano: 6, 8, 10, 12, 14, 17 e 20 metri.

Il Regolamento della stazza internazionale entrò in vigore il 1° gennaio 1920 per sei anni, cioè fino al 31 dicembre 1925.

(vedi formula a pagina seguente)

a sinistra *Guidone Fraglia della vela Riva.*

Londra: la riunione dell'IYRU

A Londra, dal 20 al 24 ottobre 1919, si riunirono i rappresentanti dei Paesi aderenti all'International Yacht Racing Union. L'orientamento generale era quello di rendere più restrittiva la formula di stazza del 1906 e, nello stesso tempo, di apportare alcune modifiche suggerite dall'esperienza. Il primo scopo venne raggiunto stabilendo il massimo dell'immersione, il minimo del dislocamento e la massima altezza del piano velico.

La formula di stazza modificata esprimeva i seguenti valori:

$$R = \frac{L + 0,25 G + 2 d + \sqrt{S} - F}{2,5}$$

dove:

R = rating in metri;

L = lunghezza in metri;

G = catena in metri;

d = differenza fra contorno dello scafo e la catena in metri;

S = superficie velica sotto radice quadra;

F = bordo libero in metri.



Yacht della Stazza Internazionale in regata nel Tigullio.



Vittorio Baglietto laureato in ingegneria a Glasgow è stato il progettista di molte barche famose tra le due guerre nel omonimo cantiere a Varazze.

$$R = \frac{L + 2d + \sqrt{S} - F}{2,37}$$

dove:

R = rating in metri;

L = lunghezza in metri;

d = differenza fra contorno dello scafo e la catena in metri;

S = superficie velica sotto radice quadra;

P = bordo libero in metri.

Rispetto alla formula precedente non era più misurata la catena e cambiato il denominatore. Restò invariata la massima immersione permessa, il minimo dislocamento, mentre la massima altezza del piano velico era il doppio del numero che esprimeva la stazza più un metro ed entrava nel Regolamento la larghezza minima. Le classi vennero ulteriormente ridotte e restarono in vigore i 6, 8, 10, 12 e 14½ metri.

Lo Status internazionale a quattro Classi

Nel corso delle riunioni del 1919 l'International Yacht Racing Union riconobbe lo Status internazionali alle classi francesi di 6,50 e 8,50 metri a quelle inglesi di 18 piedi e al Dinghy 12 piedi. Tutte classi olimpiche per i Giochi del 1920, ma con scarso successo: due concorrenti nei 6,50 metri e nei Dinghy 12 piedi che all'Olimpiade corre con un equipaggio di due persone, nessuno nelle altre due classi.

La Classe 6,50 metri in origine risale alla fine del 1906, quando il Cercle de la Voile de Paris propose una classe con una lunghezza inferiore a 6,50 metri da essere facilmente trasportata sui vagoni ferroviari francesi di allora e del peso minimo di 800 chilogrammi, portato successivamente a 600. Adottata in Francia il 23 aprile 1907, venne chiamata anche *Serie des chemins de fer*.

Alla base di questa Classe c'era una formula e delle limitazioni di progetto abbastanza importanti tra le quali la lunghezza che non poteva superare 6,50 metri e la superficie velica limitata a 30 metri quadrati. Al di fuori delle limitazioni c'era la più ampia libertà, solamente dovevano essere conciliati i diversi fattori della formula affinché il prodotto non superasse 2,8.



Nella pagina Yacht della classe 6.50 in regata a Sturla nel 1920.

Regolamento di stazza:

1 – Questa serie non ha alloggi sotto coperta.

a) Lunghezza massima m 6,50.

b) Lunghezza al galleggiamento [LWL]: la somma degli slanci di prora e di poppa non deve eccedere 1/5 della lunghezza massima. Se eccedente, la lunghezza della linea di galleggiamento avrà un valore uguale a 4/5 della lunghezza massima.

c) Superficie di velatura [S]: Massima m^2 30.

d) Dislocamento [D]: Minimo kg 600.

e) Formula:
$$\frac{LWL \times \sqrt{S}}{3\sqrt{D}}$$
 non deve eccedere 2,8.

f) Bordo libero: Minimo m 0,350.

g) Immersione di yacht con chiglia fissa: Massima m 1,000.

h) Immersione degli yacht con chiglia deriva: Minima m 0,50.

i) L'immersione di un yacht a deriva colla deriva abbassata al massimo punto può eccedere la massima immersione di un yacht con chiglia fissa della stessa serie di una metà della differenza tra la massima immersione concessa ad un yacht a chiglia fissa e l'immersione del yacht a deriva colla deriva alzata.

j) Massima superficie del cockpit: m^2 2,00.

k) Peso massimo della deriva: kg 75.³

La Classe era già nota in Italia essendo stata adottata nel 1912 dal Regio Verbano Yacht Club di Stresa per gli incontri con i velisti del lago di Ginevra. In Italia, i primi 6,50 furono: **Baby** di Fazio Dal Pozzo, **Bambin** di Alessandro Pallavicino, naviga ancora nel 2011 sul lago Maggiore a Cannobio, **Cotia** di Carlo Nigra, **Cabianca** di Pierre Troubetzkoy, **Scintilla** di Alessandro Ferrero Ventimiglia e **Vestale III** di Franco Dal Pozzo, costruiti da Bava-Del Canto a Sturla, Costaguta a Voltri e dal francese Guédeon ad Arcachon, per i soci del “Verbano”.

I primi 6,50 del dopoguerra sono **Eugenia** di Arturo Ascoli, **Gea** di Zaccaria Oberti e **Sylphea** dei fratelli Zerollo, costruiti dal cantiere di Vittorio Beltrami⁴ a Vernazzola (Genova). Le caratteristiche di **Eugenia** del 1920 erano: lunghezza 6,50 metri, lunghezza al galleggiamento 5,18 metri, baglio 1,74 metri, immersione massima 0,99 metri, slancio di prora 0,67 metri, slancio di poppa 0,65 metri, superficie velica 30,00 metri quadrati, spostamento 1,00 tonnellate.

Classe 8,50 metri. Le barche di questa Classe dovevano avere sotto coperta le ordinarie sistemazioni di uno yacht (cabina). Caratteristiche: lunghezza massima 8,50 metri; lunghezza al galleggiamento, la somma degli slanci di prora e di poppa non dovevano eccedere i 3/10 della lunghezza totale. Se eccedeva detta lunghezza, la lunghezza al galleggiamento doveva considerarsi come uguale a 7/10 della lunghezza totale; superficie velica massima 50,00 metri quadrati; dislocamento minimo 1000 chilogrammi.

Il primo, e forse l'unico, 8,50 metri costruito in Italia, è stato **Gai Soleil**, progettato da Vincenzo Vittorio Baglietto per lo svizzero Emilie Lindenmeyer nel 1923. Le caratteristiche erano: lunghezza massima 8,50 metri, lunghezza al galleggiamento 6,10 metri, larghezza 1,86 metri, pescaggio 1,25 metri, superficie velica 49,574 metri quadrati, spostamento 2,450 tonnellate.

La Classe 18 piedi era del tipo a formula con delle limitazioni e delle penalità per la lunghezza, la superficie velica e il dislocamento. Il 18 piedi **Melusina**, costruito nel 1922 dai Cantieri Baglietto per i fratelli Moscatelli, aveva queste misure: lunghezza in coperta 8,25 metri, lunghezza al galleggiamento 5,42 metri, larghezza 1,70 metri, pescaggio 1,21 metri, superficie velica per la stazza 29,00 metri quadrati, spostamento 1360

chilogrammi. Il primo 18 piedi varato in Italia, anzi nel Mediterraneo, fu **Lydia** costruito dal Cantiere Beltrami.

Formula di stazza della serie internazionale dei 18 piedi:

$$S = \frac{L + \sqrt{S}}{4} \quad \frac{L + \sqrt{S}}{3 \sqrt{W}}$$

dove:

S = stazza;

L = lunghezza in piedi, massima 21 piedi, minima 20;

S = superficie velica in piedi quadrati, massima 340 piedi quadrati, minima 310;

W = dislocamento in libbre, massimo 3500 libbre, minimo 3000.⁵

Vi era poi il Dinghy 12 piedi, seconda classe inglese alla quale veniva attribuito lo Status internazionale. Quando nel 1913 l'inglese George Cockshott, un progettista dilettante, partecipò al concorso indetto dalla Boat Racing Association per un dinghy di 12 piedi, certamente non pensava al successo che avrebbe potuto avere la sua barca anche all'estero. Nasceva il Dinghy 12 piedi, una barca per diversi usi, regata e diporto, con il fasciame a clinker lunga 3,66 metri e con una randa a gunter di 9,00 metri quadrati di superficie. Il Regolamento specificava con precisione per tutte le parti dello scafo dimensioni e caratteristiche, oggi costruito anche in vetroresina, la qualità del legname da usare. Fu introdotto in Italia nel 1929 dal Club Nautico Ligure per iniziativa del marchese Emilio Nicolò Reggino.



Piano Dinghy 12'.



Dinghy in regata a Portofino, questa classe è tutt'oggi attiva e molto seguita.

Nasce la “Settimana” di Genova

Nella seconda quindicina del mese di maggio 1923, la Direzione del Regio Yacht Club Italiano decise per l'anno successivo una regata internazionale, senza peraltro comunicare le classi ammesse e la località. Il periodo scelto per l'evento fu l'inverno.

L'intenzione degli organizzatori era quella di far regatare i nostri velisti in condizioni meteo simili a quelle del nord Europa dove si svolgevano altre importanti regate, assai temute dai nostri a causa delle condizioni meteo non proprio “mediterranee”.

Oltretutto negli anni successivi, con l'affermazione di questa regata anche i progettisti si orientarono su progetti sempre più adatti a condizioni dure, come quelle riscontrate a Genova in pieno inverno con la famosa tramontana fredda e rafficosa o con lo scirocco che solleva un'onda corta e insidiosa.

Per la scelta della località, F.A. (Francesco Aponte) non ha dubbi:

Diciamo tout court che le nostre preferenze sono per Genova, poiché, agli effetti della propaganda – che è la cosa che maggiormente ci preoccupa, e che secondo il nostro modo di vedere dovrebbe maggiormente preoccupare una istituzione come il R. Yacht Club Italiano - i risultati che potrebbe dare una riunione internazionale disputata nelle acque del Lido d'Albaro ci appaiono ben più ragguardevoli di quelli che, si potrebbero conseguire facendo svolgere le stesse regate nel Golfo Tigullio.⁶

In una successiva riunione la Direzione del RYCI stabilì di effettuare le regate del 1924 nelle acque del Lido di Albaro dal 17 al 24 febbraio includendo nel programma le classi internazionali 8 e 6 metri SI, 6,50 e 8,50 metri e 18 piedi internazionali, anche se nei nuovi 8 metri SI e negli 8,50 metri SI non vi saranno barche italiane.

La scelta del Lido d'Albaro, dove nell'agosto del 1908 sono corse le ultime due giornate della *Neptunalia*, pose fine alle polemiche con chi preferiva altri campi, quelli del passato nel Golfo di Genova o del Tigullio. Al Lido d'Albaro - lo Stabilimento balneare che prese il nome dalla località, fondato nel 1908 per iniziativa del cavaliere Giuseppe Garibaldi Coltelletti, figlioccio dell'Eroe dei due mondi, vicepresidente del RYCI dal 1885 al 1914 - risultò particolarmente adatto all'evento. Si poteva, infatti, usufruire della balconata dell'edificio per la Giuria e di un grande terrazzo per seguire le regate. Anche in Corso Italia, il lungomare panoramico iniziato nel 1908 e terminato sette anni dopo su progetto dell'architetto Dario Carbone, che unisce i quartieri della Foce e di Boccadasse, nei giorni delle regate, come testimoniano le fotografie, sono numerosi gli appassionati che, nonostante la fredda tramontana, assistono commentando alle regate.



(foto) Lido D'Albaro negli anni Cinquanta.

Fu quello l'inizio di una tradizione interrotta soltanto dalla Seconda guerra mondiale e ripresa nel 1948 fino al 1975 quando l'anno dopo, per l'indisponibilità degli ormeggi al Porticciolo Duca degli Abruzzi, è organizzata ad Alassio con la collaborazione del Circolo Nautico al Mare.

A parte l'interesse generale per queste regate, grande era l'aspettativa per la ripresa della Coppa d'Italia, l'ultima edizione è stata disputata nel 1912 a Sanremo con l'affermazione dell'8 metri SI *Sirdhana*. Furono i francesi che chiesero di disputare questo importante Trofeo con i 6 metri SI.

Il 17 e 18 febbraio, erano in gara l'Italiano *Mebi* progettato dal proprietario e timoniere Francesco “Cesco” Giovanelli e costruito da Baglietto e il francese *Gardenia* di Paul e Henri Lesieur. Due regate e

altrettante affermazioni di **Mebi** che risultò, indiscutibilmente, superiore allo scafo francese.

Leggendo la cronaca delle regate della “Settimana”, 19-24 febbraio 1924 si rileva che le condizioni meteo furono tipicamente invernali come era nella speranza degli organizzatori. Inoltre:

Oggi, prima giornata della riunione di Albaro, abbiamo una tramontana fredda che taglia il viso ci si insinua con rigida implacabilità in ogni poro della pelle; [...] Il vento è violentissimo e a raffiche impetuose che percuotono con inusata veemenza la superficie del mare, tutto a macchie scure rincorrentisi tra loro dalla spiaggia al largo”. [19 febbraio] “Cielo grigio e scuro dalla parte Nord con l’anfiteatro montagnoso del Golfo tutto ammantato di neve. Vento violento di tramontana che flagella il mare senza misericordia con le sue raffiche sibillanti corrugandone la superficie con onde spesse e spumeggianti. [...] In complesso quella di oggi è stata la giornata più rude e forte di tutta la riunione; dura e inclemente in modo tale che gran parte degli yacht in corsa ebbero a soffrire di qualche avaria, che fu per taluno irreparabile”. [23 febbraio] “Giornata magnifica quella di oggi [24 febbraio], anche se la tramontana non ha voluto risparmiarci le sue rudi carezze neppure per questa ultime regate della riunione... Ad ogni a modo il tempo radioso di questa ultima giornata di Albaro ha permesso di chiudere mirabilmente la nostra riunione, e il pubblico foltissimo ha potuto seguire tutte le regate, dando ancora una volta prova dell’interesse grandissimo che questi spettacoli suscitano soprattutto nelle popolazioni delle nostre spiagge.”⁷

Arriverà anche lo scirocco, ma...
“Domani è un altro giorno”.

Partecipano a queste prime regate al Lido d’Albaro 23 imbarcazioni di 5 classi, così suddivise: 8 metri SI tre concorrenti francesi tra cui due barche di Virginie Hériot; 6 metri SI sette concorrenti con il francese **Gardenia** di Paul e Henri Lesieur; 8,50 metri due concorrenti francesi **Feu-Follet** di P. Girod e **Bellita** di De Saavedra e, tutti italiani, gli otto concorrenti dei 18 Piedi e i cinque dei 6,50 metri.

Facile affermazione di **Aile III**, quattro primi, di Virginie Hériot negli 8 metri SI e altrettanto di **Feu-Follett** nei 8,50 metri per la prima volta in gara in Italia. Se l’affermazione di **Mebi** di Francesco Giovanelli era scontata ha però trovato in **Enigma** di Mario Bixio un avversario competitivo. Due affermazioni per ciascuno nei 18 piedi di **Melusina** di Eugenio Moscatelli e di **Zezi** di Angelo Rosini. Indiscussa superiorità di **Eolo** di Carlo Nasi, tre primi, nei 6,50 metri. Vittorie di giornata di **Aile II** (8 metri SI), **Gardenia** (6 metri SI), **Lyda** (18 piedi), **Eugenia** e **Junca** (6,50 metri).



Virgine Heriot ritratto con alle spalle uno dei suoi yacht.



L'8 metri "Aile" in navigazione.

Il difensore delle regate d'inverno del RYCI, Francesco "Cesco" Giovanelli, con lo pseudonimo di Gino Vaelli, scriveva:

*Le regate invernali hanno creato le barche potenti che non permettono più ai nostri amici stranieri di fumare la pipa in coperta come quando noi restavamo forzatamente in porto o uscivamo per seguirle a umiliante distanza. Oggi la pipa in coperta la fumiamo anche noi, ed oggi soltanto, e soltanto per questo, il nostro yachting ha un posto onorevole nel mondo.*⁸

*È d'inverno che gli yachts e gli yachtsmen del Nord vengono alle rive del Mediterraneo, È d'inverno che i tempi ed i venti son decisi. Son duri? Fa freddo? Benone. La regata è maschia. Ma non son sempre tali. Abbiamo in Liguria lunghe serie di splendide giornate invernali, durante le quali la brezza spira da Nord, fresca, sana, uniforme, ed il mare, calmo e soltanto increspato da brevi ondine leggiere che carezzano o scherzosamente schiaffeggiano gli scafi, sembra essersi fatto ridente e buono per il piacere di chi l'ama. È d'inverno che le regate durano meno di due ore perché è soltanto allora che la regata si fa correndo. È d'inverno che il pubblico sente, ammira, capisce la regata, la segue coll'anima e ne attende ansioso la fine e il risultato; perché, oltre tutto, è soltanto d'inverno che la regata non tende a far morire di fame chi la fa e chi sta a guardarla.*⁹

Note

1 "Le regate a vela a Napoli", *L'Italia sul Mare*, ottobre 1919, pp. 152-153.

2 Achille Chincarini, "La Fraglia della Vela sul Garda", *Motonautica*, luglio 1926, pp. 49-51.

3 "Classe Internazionale dei metri 6,50 (Regolamento francese)", Giorgio Croppi, *Sport nautico*. pp. 212-213.

4 L'ingegnere Vittorio Beltrami iniziò l'attività nell'immediato dopoguerra con la costruzione di barche soprattutto da diporto. Dal suo cantiere uscirono, per ricordare alcune sue barche, gli 8 metri *Sylphea II* di Giovanni Mario Zerollo, *Catina V* e *Catina VI* di Enrico Pozzani e i 6 metri *Idi* di Corrado Gandolfo e *Din-Val* di Giovanni Mario Zerollo. Nel Secondo dopoguerra continuò l'attività costruendo barche da regata, era suo il progetto e la costruzione del primo 5.5 metri Serie Internazionale italiano, *Serethea* di Vieri Lasinio di Castelvero, e barche da crociera, tra cui *Pazienza* dell'ingegnere Giacomo Bruzzo e *Nina V*, progettato da John Laurent Giles, di Franco Mazzucchelli. Le barche costruite da Vittorio Beltrami sono sempre state caratterizzate dall'alto grado di finitura e per la precisione della costruzione.

5 "Serie Internazionale dei 18 piedi (m 5,49)", Giorgio Croppi, *Sport nautico*, pp. 216-218.

6 F. A., "Marina da diporto – Notiziario dello Sport Nautico", *Rivista Nautica – Italia Navale*, giugno 1923, p. 164.

7 Ghidan, "Marina da diporto - Le Regate Internazionali del RYCI al Lido d'Albaro", *Rivista Nautica – Italia Navale*, marzo e aprile 1924, pp. 114-116 e 138-140.

8 Gino Vaelli, "Regate d'estate, regate di mezza stagione, regate d'inverno", *Le barche a vela vanno a vela*, p. 244.

9 Gino Vaelli, "Regate d'aprile", *Le barche a vela vanno a vela*, pp. 260-261.



STORIA DEL CANOTTAGGIO

Siamo particolarmente soddisfatti dello spazio che il Notiziario è riuscito a dedicare al Canottaggio e ai Canottieri, sport ed atleti del silenzio perché sempre poco raccontati mentre invece la loro storia è grande e gloriosa. Lo dobbiamo soprattutto a Sergio Pepe e al DNA che gli è stato trasmesso dal Nonno Eduardo e dallo zio Guido, entrambi Presidenti del R.Y.C.C. "Savoia" che vanta una tradizione importante nello sport del remo.



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

SERGIO PEPE
(parte ottava - 1964)

Il 1964 è anno olimpico e, conseguentemente, non si svolgono i Campionati Europei, mentre si svolge ad agosto il Pentagonale Giovanile a Zug, come ci racconta dettagliatamente sulle pagine de *Il Canottaggio* Luigi Bonati, meglio conosciuto come Gigi Bonati, personalità del Canottaggio, che ha dedicato la sua vita alla Marina Militare e a Marisport, insignito della Stella d'Oro al Marito Sportivo. In sua memoria è stata messa in palio l'omonima Coppa challenge, da ultima assegnata a Gavirate l'11 giugno 2021 all'otto del R.Y.C.C. Savoia, vincitore del Campionato Italiano Ragazzi con il seguente equipaggio: Alfredo Bifani, Vincenzo Saverese, Renato Capezza, Emanuele De Dominicis, Gabriele Maria Gallo, Claudio Mangir, Davide Vivo, Antonio Palomba, tim. Sara Liguori (*foto 1 e 2*).

Le foto sono tratte dal sito della FIC e sono state eseguite, come di consueto, da Claudio Cecchin. Sfolgiando il ricco servizio fotografico dei Campionati, mi sono imbattuto anche nella *foto 3*. Nonostante la mascherina, l'avete riconosciuto? 'E la Roccia, con i guzzini Simone Fasoli e Simone Mantegazza, freschissimi Campioni Italiani under 23 P.L., e con Rossela Scola, Presidente della Canottieri Moto Guzzi e Consigliere Federale. Per i giovani lettori, la Roccia è Giuseppe Moioli, copovoga del 4 senza della Moto Guzzi Oro Olimpico a Londra 1948, Campione Europeo nel 1947, 1949, 1950, 1954, 1956, mentre nell'otto ha vinto l'europeo del 1958. (N.B. i Campionati Mondiali si disputano nuovamente dal 1962).



Foto 1.



Foto 2.



Foto 3.

Torniamo al Pentagonale Giovanile del 1964: tra i vincitori vi è il nostro Gian Piero Galeazzi, che è stato ricordato per i suoi successi sportivi, iniziati a bordo di un kayak, nel numero 112- dicembre 2021 di questa rivista. Alla vittoria in singolo si aggiungono quella del doppio (Giorgi e Giuliano Spingardi) e del 4 senza composto da Claudio Zanotta, Fontana, Pozzi, Pierangelo Conti Manzini della Canottieri Falck. Pierangelo Conti Manzini sarà Medaglia di Bronzo in 4 senza all'Olimpiade del 1968 a Città del Messico.

A

La Nazionale Giovanile nell'incontro Pentagonale disputato in Svizzera è riuscita a classificarsi al secondo posto a solo un punto dalla formazione tedesca. Ma con tre vittorie contro due tedesche. Il risultato conferma che alla base si è lavorato sodo. Il prossimo anno l'incontro verrà disputato sulle acque del lago di Castel Gandolfo.

ZUG

ERANO TANTI LEONI IN MAGLIA AZZURRA

CONVOCAZIONE

La rappresentativa è stata convocata alla Stazione di Como per il mattino del 31 luglio — ore 08.00 — secondo l'orario stabilito dalla Federazione. La rappresentativa con gli allenatori è stata puntuale all'appuntamento. Non erano presenti gli atleti della Falck di Dongo in quanto già partiti dalla loro sede in pullmann per Zug. Presente anche il Medico Federale Dr. Carlo Gribaudo.

Alla Stazione era presente anche il nostro Presidente Avv. Lanni che ha rivolto agli atleti parole di incitamento ed il tradizionale «in bocca al lupo». Parole che hanno sensibilmente scosso i presenti.

VIAGGIO

Alle ore 9.03 la rappresentativa ha preso posto sul treno. Durante il viaggio da Como a Zug è stata consumata la colazione nel vagone ristorante. La colazione è stata ottima.

Alle ore 13.15 arrivo a Zug.

Alla stazione erano ad attenderci i Signori Hans Kalt — Presidente del Comitato Organizzatore (ex canottiere vincitore nel due senza alle regate internazionali di Milano 1950) — e Fabio Bomio — Membro del Comitato — che era stato messo a disposizione della nostra rappresentativa.

La rappresentativa ha preso posto in un torpedone di linea ed accompagnata alla Caserma di Zug.

PERMANENZA A ZUG (31 luglio)

Nella Caserma ci è stato assegnato un camerone composto da 40 brande militari. Gli allenatori invece, sono stati alloggiati in una sala con sei brande.

La prima impressione per gli atleti è stata negativa; poi si sono subito acclimatati.

Il Medico Federale Dr. Gribaudo ha rinunciato alla camera già prenotata in Albergo preferendo dormire nel camerone con gli atleti. Ho saputo in seguito dagli atleti come la presenza del Medico nel loro camerone fosse stata molto apprezzata.

Verso le 16.30 gli atleti hanno iniziato i primi allenamenti sul Lago le cui condizioni non erano molto favorevoli. Alla sera ed al mattino successivo sono stati consumati rispettivamente il pranzo e la prima colazione all'Albergo Rosli.

1° AGOSTO

Festa nazionale della Svizzera. Tutto Zug era imbandierata. Tuttavia, poiché la festa è caduta in un giorno feriale la vita lavorativa è rimasta normale ed i negozi erano aperti.

Al mattino sveglia alle ore 7.00. Gli atleti si sono subito avviati al campo per gli allenamenti. Le condizioni del Lago sono state sempre sfavorevoli. Il vento di sud-est ha fatto increspere le acque e così l'allenamento è stato fru-



Giampiero Galeazzi del Circolo Canottieri Roma sulle acque del lago di Zug ha confermato le sue doti di schifista di classe internazionale

strato dalle avverse condizioni meteo. Faceva molto caldo.

A mezzogiorno la seconda colazione è stata consumata nel Salone del Teatro del Casinò. Ogni Nazione ha dei tavoli riservati. Il vitto è stato il seguente: il primo piatto è stato un « brodo indefinito »; il secondo cotoletta con contorno di inzalata, patate rosse e... spaghetti in bianco (agli atleti ha fatto molto meraviglia quest'ultimo contorno specie ai napoletani); mezza bottiglia di acqua minerale (si è dovuto ricorrere a supplementi data l'insufficienza); senza frutta. Durante la colazione il Dr. Ernst Ganz ha pronunciato un discorso di benvenuto agli atleti partecipanti. Dopo colazione gli atleti sono andati a riposare.

CONSIGLIO DELLE REGATE

Alle ore 15,00 si è riunito il Consiglio delle Regate. Per l'Italia presente il sottoscritto ed il Dr. Gribaudo in quanto il Vice Presidente de Gregori è stato impossibilitato ad intervenire per ritardo dei treni.

Dopo i rituali discorsi si è proceduto ai lavori. Sono stati nominati i Giudici di gara, di partenza e di arrivo (il nostro Vice Presidente è stato nominato Giudice nella gara dell'Otto e Giudice supplente nella gara del quattro con - il sottoscritto Giudice di arrivo). Si è proceduto poi alla nomina delle Commissioni per la verifica dei documenti di identificazione degli atleti:

- La Commissione Francese ha controllato i documenti degli atleti italiani.
- La Commissione Italiana ha controllato i documenti degli atleti tedeschi.
- La Commissione Svizzera ha controllato i documenti degli atleti francesi.
- La Commissione Belga ha controllato i documenti degli atleti svizzeri.
- La Commissione Tedesca ha controllato i documenti degli atleti belgi.

Si è proceduto all'appello degli equipaggi nelle singole gare. Vi sono state solo due sostituzioni e precisamente negli equipaggi italiani. Nel due senza al posto di Von Arx Bruno, Cammarot-

ta Antonio; nell'otto al posto di Cammarotta Antonio, Von Arx Bruno.

E' stato stabilito l'orario per il peso dei timonieri e tutte le altre cose inerenti lo svolgimento delle gare.

Tutti i rappresentanti delle Nazioni, tranne la Svizzera, hanno proposto che se dovessero peggiorare le condizioni avverse del lago le gare dovrebbero svolgersi sul Lago di Lucerna. Il Presidente fra presente che detta proposta sarà presa in considerazione soltanto il mattino successivo alle ore 7,00. E' stato autorizzato a partecipare fuori gara l'otto inglese di passaggio da Zug. Dopo altre discussioni di scarsa importanza la seduta è stata tolta.

Nel frattempo gli equipaggi si erano recati al Lago per la consueta seduta di allenamento che era risultata scarsamente proficua per le avverse condizioni del tempo.

ESCURSIONE AL ZUGERBERG

Alla sera tutte le rappresentative sono state invitate a partecipare all'escursione al Zugerberg (alto quasi mille metri) per assistere all'accensione di una catasta di legno (feu de camp) ed arrostitvi poi le salsicce. Il Vice Presidente, il Medico Federale e gli allenatori hanno creduto opportuno non far partecipare gli atleti per i seguenti motivi:

- affaticamento degli atleti (autobus, funicolare ed un chilometro a piedi per raggiungere il campo di fuoco) e riduzione delle ore di sonno a causa del rientro in sede oltre le ore 22,00;
- cibo non confacente erano stati distribuiti nei cestini contenenti: due panini, due salsicce, una mela ed una arancia, mezza bottiglia di acqua minerale o coca-cola).

Così è stato consumato il pranzo all'Albergo Rossli usufruendo come primo piatto degli spaghetti all'olio e pomodoro e formaggio parmigiano opportunamente portati dall'Italia come viveri di conforto e vino toscano.

Dopo il pranzo è stato lasciato a Zug un allenatore con gli atleti, mentre il resto della comitiva, comprese le tre riserve, si sono recate al Campo di fuoco

per fare atto di presenza. Si è constatato che il nostro criterio è stato seguito anche dalle altre rappresentative.

DOMENICA 2 AGOSTO

Alle 7,00 colazione al Casinò e comunicazione da parte dei Dirigenti svizzeri come il lago fosse in perfette condizioni per il regolare svolgimento delle regate.

In effetti a quell'ora il lago era di una calma assoluta, ma; verso le nove, si è alzato il vento e le acque hanno cominciato ad incresparsi. Alle ore 10,00, ora di inizio delle gare, il moto ondoso del lago era già sensibile e progressivamente è aumentato per culminare in una vera... mareggiata verso mezzogiorno. Tutte le gare sono state danneggiate e l'ultima, quella dell'otto addirittura disastrosa. A circa trecento metri dalla partenza è affondato il nostro otto, seguito da quello tedesco, mentre hanno tagliato il traguardo a fior d'acqua e nel seguente ordine, la Francia, la Svizzera ed il Belgio, ma anche queste imbarcazioni subito dopo sono affondate. Naufragio generale.

Ecco i risultati delle gare:

Quattro con: 1. Germania in 5'04"5; 2. Francia in 5'07"8; 3. Svizzera in 5'08"3; 4. Italia in 5'16"; 5. Belgio in 5'28"8.

Due senza: 1. Svizzera in 5'24"8; 2. Francia in 5'26"4; 3. Germania in 5'28"5; 4. Belgio in 5'33"2; 5. Italia in 5'39"8.

Singolo: 1. Italia (Galeazzi G. P.) in 5'58"; 2. Belgio in 5'59"3; 3. Germania in 6'08"; 4. Svizzera in 6'08"6; 5. Francia in 7'16".

Due con: 1. Germania in 5'58"; 2. Italia in 6'01"8; 3. Belgio 6'02"8; 4. Svizzera in 6'24"3; 5. Francia in 6'29".

Quattro senza: 1. Italia in 5'12"5 (Zanotta, Fontana, Pozzi, Conti); 2. Svizzera in 5'17"8; 3. Germania in 5'21"6; 4. Francia in 5'22"9; 5. Belgio in 5'29"4.

Due di coppia: 1. Italia (Giorgi e Spingardi) in 5'41"3; in 5'41"3; 2. Germania in 5'45"; 3. Svizzera in 5'48"7; 4. Francia in 6'00"3; 5. Belgio in 6'16"7.

ATTILIO SALVANESCHI

CARTE DA GIOCO - ARTICOLI DA REGALO

GENOVA

Piazza De Marini n. 3 int. 18

Tel. 208.756

Otto: Risultato non considerato agli effetti della classifica generale. 1. Francia in 5'13"6; 2. Svizzera in 5'23"4; 3. Belgio in 5'30"3.

Sino alla sesta gara la classifica generale era la seguente: Germania p. 27; Italia p. 26; Svizzera p. 22; Francia p. 16; Belgio p. 13.

Alle ore 13,00 colazione degli atleti al Casinò.

Alle ore 13,00 rinfresco per i Dirigenti offerto dalla Società Veterani Canottieri. Alle ore 13,30 banchetto in onore degli ufficiali delle rappresentative consumato presso il City Hotel Ochsen Zug.

Ore 15,30 riunione Consiglio delle Regate. Ha preso la parola il nostro Vice Presidente de Gregori Giudice di gara nell'otto per dichiarare che la gara in questione non era ritenuta valida e che tale dichiarazione era stata da lui redatta subito dopo l'arrivo. Nonostante la dichiarazione di irregolarità fatta sul campo di regate prima, ed in seguito durante la seduta il Consiglio ha ritenuto regolare la gara, però non valida agli effetti della classifica generale con conseguente non assegnazione della coppa Challenge, de Gregori ha proposto la ripetizione della gara con sostegno delle barche. Tale proposta non è stata approvata. Su insistenza del rappresentante svizzero si è preferito dare un premio agli equipaggi arrivati nell'otto.

Subito dopo il Consiglio delle Regate ha avuto inizio l'assemblea dei Delegati del Pentagonale, sulle cui deliberazioni il Dr. Vitte compilerà un verbale che invierà anche alla nostra Federazione. Ad ogni modo l'Assemblea ha deliberato che il prossimo incontro pentagonale 1965 verrà organizzato dall'Italia sul lago di Castelgandolfo. La data è stata fissata per il 7 agosto. Il nostro Vice Presidente ha fatto presente che tale data sarà subordinata ai Campionati Europei.

Ore 18,30: banchetto generale al Casinò e distribuzione dei premi. Si sono riuniti tutti nel salone del teatro del Casinò. Discorsi ufficiali del Dr. Ganz, del sig. Speck, del Sindaco di Zug e di altri oratori. La Cerimonia è finita alle ore 21,00. Gran caldo nel salone.

1 AGOSTO

Colazione alle otto al casinò. Subito dopo l'equipaggio della Falck è partito in torpedone per Dongo.

Alle ore 9,00 si sarebbe dovuto partecipare all'escursione al Rigi. Dato il cattivo tempo è stato di non aderire all'invito. Tale decisione è stata presa in comune accordo con il nostro Vice Presidente. Gli atleti sono stati lasciati liberi. Alle ore 12,00 pranzo all'Albergo Rosoli. È stato invitato anche Mons. Primo Ricci della Missione Cattolica Italiana di Zug il quale alla fine del pranzo ha voluto offrire 10 bottiglie di spumante. Brindisi per la bella affermazione ottenuta ed allegria generale.

Alle ore 16,11 partenza da Zug. Il viaggio è stato ottimo. La rappresentativa si è sciolta in parte a Como (equipaggi della Lecco e dei Vigili del Fuoco di Trieste) ed a Milano.

ELOGI

Durante il viaggio di andata e ritorno e nel corso della permanenza a Zug, i nostri atleti hanno mantenuto un contegno esemplare: educati, disciplinati ed una cordialità massima è regnata tra di loro. Il Sig. Fabio Bomio mi ha comunicato il suo compiacimento e quello dei Dirigenti di Zug per l'ottimo comportamento dei nostri ragazzi.

MEDICO FEDERALE

Sento il dovere di segnalare l'esemplare comportamento del Medico Federale Dr. Carlo Gribaud. Durante la permanenza a Zug ha vissuto la vita degli atleti e le sue prestazioni, quando se ne è presentata l'occasione, sono state sempre tempestive (in special modo agli atleti dell'otto arrivati al capannone intraluciti dal freddo).

ALLENATORI

Un ringraziamento anche agli allenatori che hanno svolto il loro compito con passione, assecondandomi quando ce n'è stato bisogno.

OSSERVAZIONI GENERALI

— Ricovero imbarcazioni ed attrezzature varie

Federation Internationale des societes d'aviron

I Delegati della Federation Internationale des Societes d'Avron riuniti a Congresso ad Amsterdam il 4 agosto hanno adottato, tra l'altro, le deliberazioni seguenti:

1) Approvazione del rapporto finanziario. La quota di affiliazione per il 1965 sarà riportata a 500 fr. sv. in luogo del 750 dello scorso anno.

2) L'esame delle domande di affiliazione della Rodessa del Nord e dell'India è stato rinviato.

3) I Campionati d'Europa 1965, maschili e femminili, sono stati assegnati alla Germania che li farà disputare a Duisburg nella seconda metà d'agosto.

4) I Campionati d'Europa 1967 sono stati assegnati alla Francia che li farà disputare a Vichy.

5) I Campionati d'Europa femminili del 1966 non sono stati assegnati non avendoli richiesti, né voluti alcuna Nazione. Una pressione fatta sui delegati della Jugoslavia, che organizzerà il Campionato mondiale 1966, non ha avuto esito favorevole in quanto i delegati stessi non avevano i poteri per decidere sull'argomento.

Il ricovero è stato insufficiente. Quasi tutte le imbarcazioni sono state pogiate su cavalletti all'aperto.

Esistevano docce fredde ed una calda. Per fare una doccia calda era necessario introdurre una moneta di 20 cmt. di franco! Oltre al fastidio di dovere reperire le monete di tale taglio, gli atleti erano sottoposti a lunghi turni di attesa per lavarsi.

— Pontone di sbarco ed imbarco

Ne esisteva uno solo e di piccole proporzioni, quindi insufficiente.

— Campo di Regate

Cinque battelli ancorati per la partenza. Il Campo era tracciato da boe alla distanza di 250 metri l'una dall'altra. Boe piccole che con il moto ondoso si distinguevano pochissimo. La spiga di arrivo (una sola dal lato banchina) era rappresentata da una decina di fiaschi in vetro spogliati e pitturati in rosso. La spiga terminava... a 50 metri dallo arrivo. All'arrivo nessuna boa di segnalazione. Non esisteva pavese come traguardo quindi gli equipaggi non potevano avere un esatto punto terminale.

— Posto di gloria

La Gloria di Arrivo di cui facevo parte era alloggiata in una baracca fatta per l'occasione e costruita in tavole di legno grezzo. L'interno molto angusto, poteva misurare metri 3 x 3 ed alto 2,50, era arredato con due tavoloni da tre tavole (palanche) messe su cavalletti e due panche, su una delle quali, a cavalcioni, sedevano i Giudici di Arrivo.

— Alloggiamento

Era sistemato in un camerone di una vecchia caserma. Esistevano tre latrine ed i lavandini di modello antiquato.

— Escursioni

Le escursioni, gite ecc. devono svolgersi dopo l'effettuazione delle gare. Naturalmente all'atleta che si vuol condurre su una montagna come il Rigi, alto quasi 2.000 metri, non gli si può poi somministrare un vitto come quello preparato: due panini, tre fette di salame, un pacchetto da circa 50 gr. di patate fritte, una mela ed una banana...

— Banchetto generale e premiazione degli atleti

La premiazione è stata coronata da... troppi discorsi. In un locale non vasto come il teatro del Casinò non possono tenersi rinchiusi per circa tre ore oltre 200 persone. Ad un certo momento gli atleti hanno iniziato un martellamento sui tavoli divenuto poi assordante. Ho ragione di credere che quel martellamento significasse « sarebbe l'ora di piantarla », ...e così la pianta anch'io.

LUIGI BONATI

La partecipazione italiana alle regate remiere è limitata alle barche lunghe. Il 4 senza, composto dai ben noti guzzini (*foto 4*) Romano Sgheiz, Fulvio Balatti, Giovanni Zucchi, Luciano Sgheiz, giunge quinto, mentre agguanta la Medaglia d'Argento il 4 con della Falck composto dagli altrettanto noti Renato Bosatta, Emilio Trivini, Franco De Pedrina, Giuseppe Galante e Giovanni Spinola timoniere, allenati da Pietro Galli (*foto 5*).



Foto 4.



Foto 5.

L'otto è composto da due Carabinieri (il capovoga Dario Giani e Orlando Savarin), quattro Marinai (Sergio Tagliapietra, Francesco Glorioso, Giuseppe Schiavon, Sereno Brunello), due vogatori del G.S. Moto Guzzi (Giampietro Gilardi, Pietro Polti), così come il timoniere Ivo Stefanoni, alla terza Olimpiade. come Romano Sgheiz. L'otto (*foto 6*). è stato preparato da Mario Bovo e nel bacino di Toda, realizzato accanto il fiume

Arakawa, giunge sesto Sulla finale dell'otto e su Francesco Glorioso si veda <http://www.cefalusportevents.it/gloriecefaludesi/francescoglorioso> dal quale è tratta la foto n.6.



Foto 6.

E il sistema Carcano? Presente nei nostri 3 equipaggi come da foto n. 4, 5 e 6, ma non basta. Questo filmato della Pathè attesta che nella gara dei 4 senza la Danimarca si aggiudica l'Oro con il sistema Carcano, così come gli USA il Bronzo. <https://www.britishpathe.com/video/oly12-tokyo-olympics-athletics-and-rowing-tokyo-olympics-rowing/query/camera>.

Tra gli otto, il sistema Carcano è presente a centrobarca della Germania, Argento, e della Cecoslovacchia, Bronzo, come dal filmato della finale;

<https://www.youtube.com/watch?v=hryNI4DvTF8>.

Addenda al precedente articolo:

Il lettore dott. Giovanni Sicola ha cortesemente segnalato che nel numero 114 il cognome dei fratelli Luciano e Romano Sgheiz era stato riportato come Sghelz. Ahimè, c'era anche un altro errore: Giovanni Zucchi è diventato Zucchini! Davvero esiste il diavoletto della tipografia! Anzi del passaggio da word in pdf! Non mi resta che sperare che ora si sia distratto e non compaia nuovamente Sghelz e Zucchini!



LA LETTERATURA ED IL MARE

Torna la rubrica "la letteratura ed il mare" curata da Maria Sirago e Mario Rastrelli, amici del "Centro Studi" e del Notiziario. Il giovane Mario, studioso di letteratura italiana, ci porta questa volta a spasso nel '500 europeo, sulle orme dei nostri "padri letterari" legati al mare come Cervantes e Tasso.



POESIA E STORIA NEL MEDITERRANEO DEL CINQUECENTO: I POETI SOLDATI, MIGUEL DE CERVANTES E TASSO.

MARIA RASTRELLI

Dalla seconda metà del Quattrocento, dopo la conquista di Costantinopoli, o Bisanzio (1453), detta poi Istanbul, da parte del sultano Mehemed II, il Mediterraneo è entrato in uno stato di guerra permanente. Dai primi del Cinquecento il Mezzogiorno fu coinvolto nella guerra tra Francia e Spagna che si contendevano il territorio. Dopo l'occupazione spagnola del vicereame napoletano (1503) Ferdinando il cattolico diede ordine ai viceré di organizzare la difesa marittima per contrastare il pericolo barbaresco. In quegli anni erano iniziate le mirabolanti imprese dei fratelli Aruj e Hair el Din, marinai di Lesbo, detti Barbarossa dal colore della barba, che cominciarono una feroce "guerra di corsa" terrorizzando le popolazioni meridionali e sicule.



In breve i due fratelli divennero potentissimi, tanto che nel 1516 Aruj divenne governatore di Algeri, carica ereditata dal fratello due anni dopo, quando egli morì in battaglia. Un momento di crisi si ebbe nel 1528 quando la flotta francese sconfisse a Capo d'Orso (presso Salerno) quella napoletana con l'aiuto dell'ammiraglio genovese Andrea Doria. In quel frangente fu preso prigioniero Alfonso d'Avalos, cugino acquisito di Vittoria Colonna e suo allievo, portato a Genova. Qui, con i suoi buoni uffici, convinse Andrea Doria a stipulare con Carlo V un contratto per fornire 12 galere da aggregare alla flotta spagnola. In pochi anni la guerra coi turchi divampò, anche perché il Barbarossa, aveva riorganizzato la flotta ottomana, di cui era diventato ammiraglio, riuscendo a scacciare da Rodi nel 1522 i cavalieri Gerosolimitani, che si rifugiarono a

Malta. Dopo una serie di aspre battaglie nel 1535 Carlo V decise di impadronirsi di Tunisi, covo del Barbarossa, organizzando una campagna vittoriosa che gli valse il titolo di Novello Africano, il ricordo di Scipione è evidente. Barbarossa riuscì a fuggire, rifugiandosi a Istanbul, dove in breve riorganizzò la flotta turca¹.

L'impresa di Tunisi venne cantata da Lodovico Dolce in un poema in ottava rima (metro usato nei poemi cavallereschi²) in cui veniva esaltata la figura di Cesare/Carlo vincitore contro Barbarossa, descritto in tutta la sua potenza:

... *La barba, onde ha il cognome, è tutta rossa,
la quale infino al petto ondeggia e cade
è persona robusta e di gran possa ...
pieno e d'astuzia, onde ad Ulisse è paro;
fatto grande e invecchito sopra il mare*³.

Nella corte rinascimentale nel corso del Cinquecento si sviluppò la figura del poeta soldato, ben rappresentata da Alfonso d'Avalos, marchese del Vasto, allievo della poetessa Vittoria Colonna, che accompagnò Carlo V a Tunisi⁴. Alfonso nel suo seguito aveva anche il poeta Bernardo Tasso, padre di Torquato, che in quella occasione conobbe Ferrante Sanseverino, principe di Salerno, di cui divenne segretario. Egli ebbe anche modo di frequentare la corte di Vittoria Colonna, divenuta sua mecenate, con cui strinse una duratura amicizia⁵.

Un famoso sonetto sulla battaglia è quello di Garcilaso de la Vega, dedicato all'amico Juan Boscani. Il poeta spagnolo, che aveva combattuto a Tunisi, era amico di Alfonso d'Avalos ed aveva frequentato la corte napoletana: perciò aveva voluto esaltare la vittoria dell'imperatore, trasponendo il presente storico dell'impero spagnolo al glorioso passato romano, quando Publio Cornelio Scipione sconfisse Annibale distruggendo Cartagine:

*Boscàn, las armas y el furor de Marte,
que, con su propia fuerza el africano
suelo regando, hacen que el romano
imperio recverdezca en esta parte,
han reducido a la memoria del arte
y el antiguo valor italiano,
por cuya fuerza y valerosa mano
Africa se aterrò de parte a parte.
Aquì donde el romano encendimiento
Donde el fuego y la llama licenciosa
sòlo el nombre dejaron a Cartago,
vuelve y revuelve amor mi pensamiento,
hiere y encende el alma temerosa,y en llanto
y en ceniza me deshago*⁶.

¹Maria Sirago, *La penna e la spada. Bernardo e Torquato Tasso, da Tunisi a Lepanto*, D'Amico ed., Nocera Superiore (Salerno), 2021, pp. 17-25.

²Giancarlo Alfano, *Una forma per tutti gli usi: l'ottava rima*, in *Erminia Irace*, a cura di, Atlante della letteratura italiana, Torino, Einaudi, 2011, II vol., pp. 31-57.

³Lodovico Dolce, *Stanze di M. Lodovico Dolce composte nella vittoria africana nuovamente havuta dal sacratissimo Imperatore Carlo Quinto*, Romae, MDXXXV, poi in Marina Beer e Cristina Ivaldi, 4 voll., IV, *Guerre contro i Turchi (1453-1570)*, Istituto di studi rinascimentali, Edizioni Panini, Ferrara Modena, 1988, pp.457-505, ristampa anastatica.

⁴Tobia Toscano Tobia R., *Due allievi di Vittoria Colonna: Luigi Tansillo e Alfonso d'Avalos*, in Tobia R. Toscano, *Letterati corti accademie. La letteratura a Napoli nella prima metà del Cinquecento*, Loffredo ed., Napoli, 2000, pp. 85-120.

⁵Maria Sirago, *La penna e la spada. Bernardo e Torquato Tasso*, cit., pp. 95ss.

⁶Garcilaso de la Vega, *Obras completas*, Madrid, ed. E. L.Rivers, 1981 sonetto 33, "Boscan, las armas y el furor de Marte", pp. 151-153.

Altro poeta soldato, amico di Alfonso d'Avalos e allievo di Vittoria Colonna, è Luigi Tansillo, uno dei "continui di don Garcia di Toledo, figlio del viceré don Pedro, generale della flotta napoletana, che accompagnava il suo signore sulle galere, descrivendo i pericoli del mare infestato dai corsari⁷.

Ma il più famoso "poeta soldato" è senza dubbio Miguel de Cervantes Saavedra, che aveva combattuto nella battaglia di Lepanto (1571) nella flotta del generale papalino Marcantonio Colonna: ferito alla mano sinistra dopo la battaglia aveva trascorso sei mesi a Messina in convalescenza, e qui secondo le fonti aveva iniziato a pensare a quello che sarà il suo capolavoro *El Don Quijote*. Da quel momento fu conosciuto anche con il soprannome di "El monco de Lepanto". Qualche anno dopo, di ritorno in Spagna, fu preso prigioniero col fratello e portato ad Algeri dove trascorse cinque lunghi anni⁸. In quegli anni iniziò a comporre *Los tratos de Argel* (*Vita ad Algeri*)⁹, una "comedia de cautivos", un genere letterario spagnolo, che trattava di cristiani catturati da musulmani, pubblicata nel 1582: qui il personaggio principale è Saavedra, cognome che Cervantes assumerà stabilmente dal 1587.

La sua "avventura" a Lepanto è minuziosamente descritta nel romanzo *Don Chisciotte*¹⁰: nei capitoli XXXIX e XL del romanzo raccontava anche le mirabolanti avventure di Ucciali, un rinnegato calabrese divenuto ammiraglio turco e governatore di Algeri¹¹. Questi nel 1574 aveva occupato Tunisi e la fortezza de La Goletta, strappandole agli spagnoli, stabilendosi poi a Istanbul dove era stato accolto con grandi onori, come raccontava lo stesso Cervantes nella novella *El Cautivo* inserita nel suo romanzo¹². Il racconto della prigionia era presente anche nella commedia in tre atti in versi *Los Banõs de Argel* (*I bagni d'Algeri*) pubblicata nel 1615 dove veniva descritta la dura vita dei prigionieri in attesa dell'invio del riscatto¹³, una impresa quasi impossibile per le povere famiglie cristiane, che spesso si dovevano affidare ai buoni uffici dei religiosi¹⁴.

*A la marina, a la marina, amigos
Que los turcos se embarcan muy apriesa
Si aguijáis, dejarán los enemigos
la mal perdida y mal ganada presa.
(Miguel de Cervantes, Los Banõs de Argel vv. 111-114).*

Nella seconda parte del *don Quijote* (1615), nelle pagine finali (capitolo LX) i nostri due protagonisti, Don Chisciotte e Sancio, arrivano alla porte di Barcellona e assistono ad una cruenta battaglia navale sulle coste catalane contro i pirati turchi, ma il nostro eroe si limita a guardare e non ne prende parte, osserva l'inseguimento e le cannonate della marina militare spagnola; sta per ritornare l'Alfonso Quijano che un tempo fù.

Il pericolo turco era presente anche nell'immaginario di Torquato Tasso, acuito enormemente nel 1558, quando fu assalita Sorrento, la sua città natale, dove viveva la sorella Cornelia: una flotta turca di centoventi galere comandata da Dragut¹⁵, luogotenente del Barbarossa e poi suo successore¹⁶, dopo il saccheggio di Reggio

⁷Maria Sirago M., *La navigazione con le galere nelle opere di Luigi Tansillo e Bernardino Baldi*, Atti del Convegno La Letteratura e il mare, Napoli 13-16 settembre 2004, Salerno Editrice, Roma, 2006, pp. 733-749.

⁸Fernando Arrabal F., *Uno schiavo chiamato Cervantes*, Spirali, Milano, 1996.

⁹Miguel Cervantes de Saavedra, *El trato de Argel*, Independently Published, Madrid, 2019.

¹⁰Miguel de Cervantes Saavedra, *Don Chisciotte della Mancia*, a cura di Segre Cesare e Moro Pini Donatella, Mondadori, Milano, 1974.

¹¹Mirella Mafri, *Ucciali dalla Croce alla Mezzaluna. Un grande ammiraglio ottomano nel Mediterraneo del Cinquecento*, Rubbettino ed., Soveria Mannelli (Catanzaro), 2021, p. 10

¹²Emilio Sola José F. de la Peña, *Cervantes y la Berbería, Cervantes, mundo turco – berberisco y servicios secretos en la época de Felipe II*, Fondo de Cultura Económica, Madrid, 1995, p. 79.

¹³Miguel de Cervantes Saavedra, *Los Banõs de Argel*, Independently, Published, United States, 2020.

¹⁴Michele Bosco, *Il commercio dei captivi nel Mediterraneo di età moderna (secc. XVI-XVIII, Orientamenti e prospettive di ricerca*, in «Cromohs -Cyber Review of Modern Historiography», 18, 2012, pp. 1-26.

Calabria, si era diretta alla volta di Napoli, devastando il 13 giugno Massalubrense e Sorrento. Si racconta che furono catturati circa 12.000 prigionieri, portati in Barberia e Costantinopoli, in parte poi riscattati. La sorella di Torquato, Cornelia, riuscì a salvarsi con il marito ed i figli fuggendo sulle montagne circostanti, ma la sua casa insieme alle altre fu distrutta. L'episodio, che sconvolse tutto il regno, vista la vicinanza di Sorrento alla Capitale, restò profondamente impresso nell'animo del poeta, preoccupato per le sorti della sorella e per i terribili racconti che gli arrivavano sulle distruzioni operate dall'armata turca. E di questi avvenimenti, che avevano permeato l'immaginario collettivo, fece poi materia del suo poema epico¹⁷. Anche Lepanto rimase indelebile nella sua mente, tanto che infine nella *Gerusalemme conquistata* (114 stanza) ricordava la battaglia con intensi versi: «Cerca il drago crudel speco o latebre;/ copre Bisanzio ed Asia horror funebre»¹⁸. Egli scrisse anche due sonetti in onore di don Giovanni d'Austria, il comandante in capo dell'esercito congiunto, colui «che l'Europa con mirabil ponte/all'Asia giunse»¹⁹.

Quando parliamo di poeti soldati, questo concetto di certo non ci è nuovo: nel corso del Novecento tale affascinante figura riemergerà con la prima Guerra mondiale. Si parla infatti specialmente in ambito britannico di "war poets", Owen ne è l'esempio più famoso. Nelle trincee italiane il poeta soldato è sicuramente Giuseppe Ungaretti, che tra le tante scrisse la poesia *Soldati* (1918).

*Si sta come
d'autunno
gli alberi
le foglie.*



Questo articolo è stato scritto grazie ad i preziosi consigli dell'amica e studiosa Maria Sirago, il suo ultimo lavoro *La penna e la spada. Bernardo e Torquato Tasso, da Tunisi a Lepanto* (2021) è un prezioso contributo per lo studio della storia e della letteratura di età moderna.

¹⁵Jaques Heers, *I Barbareschi corsari del Mediterraneo* (1a ed. Perrin, Paris, 2001), Salerno Ed., Roma,

¹⁶Camillo Manfroni, *Storia della marina italiana dalla caduta di Costantinopoli alla battaglia di Lepanto*, Forzani e C., Tipografia del Senato, Roma 1896, pp. 305-420.

¹⁷Bartolomeo Capasso, *Il Tasso e la sua famiglia a Sorrento*, cit., pp.107ss.

¹⁸Torquato Tasso, *Gerusalemme conquistata*, a cura di L. Bonfigli, in *Scrittori italiani*, Laterza, Bari, 1934.

¹⁹Torquato Tasso, *Lettere di Torquato Tasso ordinate dal prof. Giovanni Rosini*, presso Niccolò Capurro, Pisa, 1825, tomo I, sonetto n.23.

LE GRANDI REGATE DEL MEDITERRANEO

La Regata dei Tre Golfi, inserita nel prestigioso circuito Rolex, in Mediterraneo seconda per anzianità soltanto alla "Regata della Giraglia", è giunta quest'anno alla sua 68ª edizione, un'edizione davvero speciale inserita nella "Tre Golfi Sailing Week" con l'abbinamento del Campionato Europeo Maxi e il Campionato del Mediterraneo ORC eventi che si svolgeranno a Sorrento dove dalla fine dell'800 alla metà del '900 il Circolo del Remo e della Vela Italia ha avuto la sua sede estiva. Un ritorno significativo e carico di storia che non può essere assolutamente sottovalutato.



1954 - LA PRIMA EDIZIONE DELLA COPPA SEN. ANDREA MATARAZZO - REGATA DEI TRE GOLFI NELLE FOTO DI RICCARDO CARBONE

SERGIO PEPE

Nel 2019 il Reale Yacht Club Canottieri Savoia, Presidente Carlo Campobasso, Segretario Generale Alberto Lezzi, ha sponsorizzato la digitalizzazione di numerosi servizi fotografici di Riccardo Carbone riguardanti gli sport del mare, in modo da permettere la visione a tutti on line, tramite il sito www.archiviocarbone.it. I servizi finora pubblicati on line, anche grazie al concorso dell'UNASCI - Unione Nazionale Associazioni Sportive Centenarie d'Italia (www.unasci.it), sono 95 e partono dal 15 luglio 1946, con l'arrivo nel porticciolo di Santa Lucia dell'8 m. S.I. *Miranda III*, appena acquistato dal Circolo Savoia. I servizi digitalizzati proseguono, tra gli altri, con i Campionati Europei e Mondiali della Classe Star (1953 e 1956), con l'Olimpiade della Vela, tutti illustrati in questa rivista partire dal numero 73 del settembre 2018.

Tramite il seguente link <https://www.ryccsavoia.it/it/video-archivio-carbone/> è possibile vedere 5 video realizzati dall'Archivio Carbone, contenenti una selezione delle foto di eventi nautici nel Golfo di Napoli, come il Campionato Europeo Classe Star del 1947 vinto da Tito Nordio e Nico Rode, nonché i successivi Campionati Europei e del Mondo del 1953 e 1956 tutti vinti da Tino Straulino e Nico Rode.

Per quanto riguarda il canottaggio sono stati digitalizzati e messi on line 77 regate, a partire dalla Coppa Lysistrata del 1951.

Tra i servizi on line digitalizzati dal Circolo Savoia non manca la prima edizione della Coppa Senatore Andrea Matarazzo (*foto di lato*), che fu messa in palio da Paolo Matarazzo per ricordare il padre Senatore Andrea scomparso il 13 settembre 1953.

Ebbe così vita la prima Regata dei Tre Golfi, organizzata dal C.R.V. Italia, che si svolse, con partenza alle ore 11 del 9 agosto 1954, lungo il percorso Napoli, giro dell'isola di Ponza, Canale di Procida, giro dell'Isola dei Galli, con arrivo alla Marina Piccola di Capri, per complessive 150 miglia.



Il Circolo Italia. In occasione del cinquantenario della regata, ha pubblicato “*Regata Internazionale dei Tre Golfi 1954 - 2004*” ed. Yachting Library.

È ora il momento di aprire lo scrigno on line dell’Archivio Carbone, ed ecco nella **foto 1** un equipaggio in posa prima di lasciare il pontone del Circolo Italia. Purtroppo, non sono in grado di individuare i componenti, ma a destra, sul pontile, credo di riconoscere uno dei figli di *Bicchiere* (Giuseppe De Lella), Salvatore (*Savacchione*), e il marinaio del Circolo Italia Vincenzo, mentre sullo sfondo si scorge la prua del *Miranda III*, scafo in mogano a vista, che quando passava davanti al Circolo Italia veniva chiamato ‘o commò. A dispetto del soprannome, anche nella prima Tre Golfi *Miranda III* dimostrerà di essere estremamente veloce.



Foto 1.

Nella **foto 2** due barche escono dal porticciolo e si nota un Lightning, ormeggiato al pontile, e un doppio canoe.



Foto 2.

Sulla terrazza della Rari Nantes Napoli il Comitato di Regata è all'opera (*foto 3*), con al centro il Presidente del C.R.V.I. Italia Gennaro Carafa di Roccella.



Foto 3.

Nella *foto 4* Astra il 23mR, poi convertito in J Class (n.v. K2), progettato da Charles E. Nicholson, costruito a Gosport da Camper & Nicholsons e varato nel 1928.



Foto 4.

Nella **foto 5**, la poppa di *Astra* con al centro Paolo Matarazzo tra i due Vice Presidenti del C.R.V. Italia e la signora Ada Signorini, moglie di Mario, che sarà l'armatore del ben noto, progetto e costruzione n.112 Sangermani 1960 n.v. 1361.



Foto 5.

Nella **foto 6** *Ella* di Luigi Carola con al timone Guido Di Marzo.



Foto 6.

La **foto 7** riprende la goletta *San Guido* e *Baldanza*.



Foto 7.

Nelle **foto 8** *Natael* con al timone G. Venturi.



Foto 8.

Nelle *foto 9* e *10* altre due barche partecipanti alla regata (*Giovinetta* e *Sirdhana?*)



Foto 9.



Foto 10.

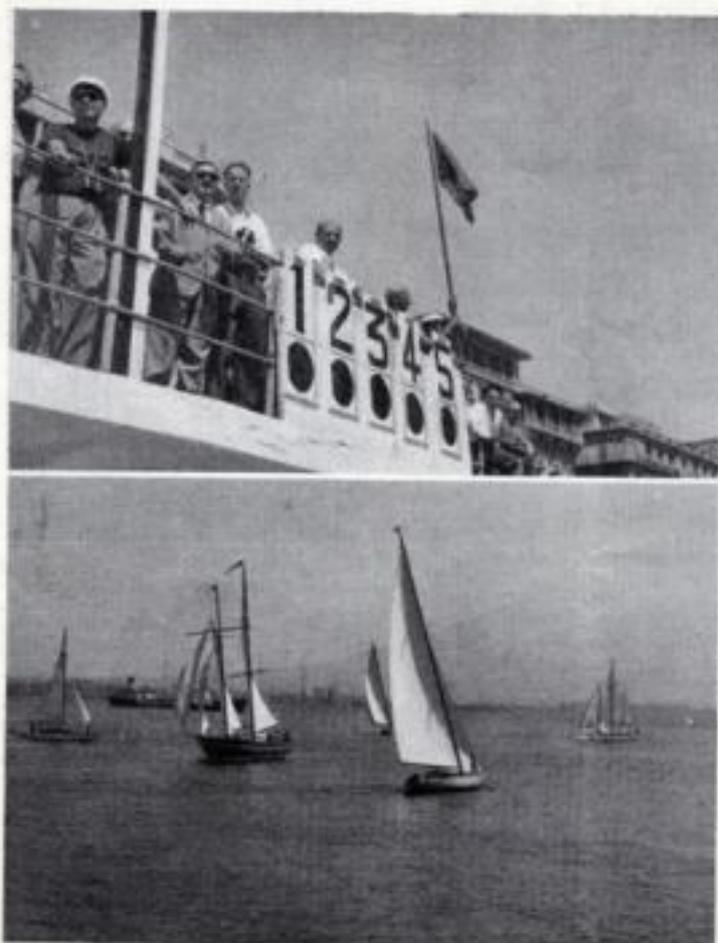
Nella **foto 11** la barca vincitrice della regata *Miranda III* (8 m S.I., stazzato I Classe R.O.R.C.) del Circolo Savoia, con al timone Carlo De Zerbi e in equipaggio Ugo de Concillis, Guido Caroselli, Aurelio Cinquegrana, Cippi De Zerbi, Antonio D'Alessio, Mariano Esposito.



Foto 11.

Grazie alla Biblioteca del nostro Centro è possibile riprodurre il resoconto della regata a firma di Aniello Di Martino, pubblicato su *Vela e Motore* del 1954, e dal quale ho potuto trarre buona parte di quanto sopra.

Il resoconto di Carlo De Zerbi pubblicato su *Yachting Italiano* del 1954 è stato riprodotto in *Regata Internazionale dei Tre Golfi 1954-2004* ed. Yachting Library, che contiene anche i ricordi dell'allora quindicenne Paolo Signorini, imbarcato su *Astra*.



Alcune istantanee della ruscitissima Regata dei Tre Golfi. A sinistra in alto il palco della Giuria con il regolare dispositivo per la partenza; a sinistra in basso alcuni protagonisti della bella manifestazione (da sinistra) «Natali» classificatosi 3o, «S. Guido», «Miranda III» vincitore e «Baldanza» terminato al terzo posto di classe — sopra, il maestro «Astra», secondo classificato in navigazione. (Foto Agenzia Napoli).

La prima edizione della Regata Internazionale dei 3 Golfi

Al decano dei Circoli Nautici partenopei, l'«Italia» è toccato il gradito incarico di organizzare la «Regata Internazionale dei Tre Golfi», per la disputa della «Coppa A. Matarazzo», e che ha avuto luogo nei giorni 9, 10 e 11 agosto. La regata sarà effettuata ogni anno su un percorso di almeno 120 mg. interessante i golfi di Napoli, Gaeta, Salerno per l'aggiudicazione della Coppa offerta dal dottor P. Matarazzo per onorare la memoria del suo illustre Genitore. La Coppa è una challenge perpetua, da disputarsi ogni anno, e verrà assegnata al concorrente che avrà coperto il percorso di re-

gata nel minor tempo complessivo.

La regata è retta dal Regolamento R.O.R.C. e si è svolta sotto il patronato del Comando M. Militare del Basso Tirreno (come sempre la M. Militare è stata larga di aiuti) e con la collaborazione degli E.P.T. di Napoli, Latina e Salerno e delle A. A. di Cura, Soggiorno e Turismo di Napoli, Capri e Positano, nonché dell'Ente per la valorizzazione dell'Isola d'Ischia.

Percorso di circa 135 miglia con rotta Napoli, giro dell'Isola di Ponza, Ischia, Canale di Procida, Isola dei Galli con traguardo di arrivo alla Marina piccola di Capri.

La partenza alle imbarcazioni partecipanti, questa volta tutte italiane ad eccezione di *Astra* che batteva bandiera estera, è avvenuta alle ore 11 del 9 agosto nello specchio d'acqua antistante la sede dell'«Italia».

Partenza in gruppo delle nove imbarcazioni presenti. Condizioni atmosferiche buone all'inizio, ma che durante lo svolgimento della regata hanno avuto notevoli cambiamenti.

Nel primo tempo le condizioni di vento favoriscono le barche più leggere come *Miranda III*, *Giovinetta* e *Sirahana* che si sono subito avvantaggiate nella loro spettacolare andatura.



A sinistra il «Baldanza», terzo classificato nella Regata dei Tre Golfi in una inquadratura tipicamente partenopea - A destra il Dr. P. Matarazzo tra i due Vice-Presidenti del C.R.V. «Italia» e la Signora A. Signorini a bordo dell'yacht «Astra».

di stretta bolina. Nel primo pomeriggio il tempo incomincia ad impermalirsi e la navigazione per quasi tutto il percorso è delle più laboriose. Nel canale di Procida invece bonaccia.

Verso sera il vento si mette di scirocco fresco conducendo le barche a lasco a Ponza. Il giro dell'Isola con le sue secche ed il suo frastagliato fondale, per la notte alta ed in luna, trova non poche difficoltà, e, per qualche imbarcazione è davvero drammatico. Il Faro della Madonna della Guardia è doppiato in tempo reale (il cronometro segna ore 0.45') per primo da *Miranda*, indi si susseguono con distacchi di ore *Gloriosetta* (che per avaria alla vela è costretta al ritiro), *Astra*, *S. Guido* (che finirà anche esso per ritirarsi), *Baldanza*, *Tokay*, *Sirdano* (che abbandona), *Natuel* e *Vistro*.

Ormai Palmarola, Zannone, lo scoglio La Botte sono lontane. Il tratto della regata è terminata. Lasciata la isola di Ponza sulla destra ha inizio il bordeggio nel Golfo di Gaeta per riguadagnare quello di Napoli con rotta per l'Isola dei Galli in quello di Sa-

lerno, indi su Capri meta ultima della regata.

Al ritorno la differenza di orario e le variazioni di vento fanno dirottare le imbarcazioni in due gruppi, *Miranda* ed *Astra* che hanno compiuto il giro prima dell'alba del giorno 10 incontrando vento di scirocco-levante sono costrette a tirare un bordo fin sotto Gaeta prima di poter navigare per il Canale di Procida. Le altre imbarcazioni, invece, che hanno effettuato il giro nelle prime ore del giorno, favorite da vento di scirocco-mezzogiorno puntano direttamente su Ischia. A sera inoltrata coi soliti distacchi viene scapolata la punta della Campanella; e dopo un lungo periodo di bonaccia, mossosi il vento, l'Isola dei Galli è toccata alle ore 23 da *Miranda III* seguita da *Astra*; indi via via dalle altre imbarcazioni. Finalmente alle ore 1.22' del 11 agosto *Miranda III* taglia per prima il traguardo di arrivo in tempo reale e con un margine di vantaggio tale da consentire di classificarsi prima anche in tempo compensato.

La folla cosmopolita in attesa fin dalle prime ore della sera sul molo della Marina Piccola di Capri saluta con vivissimi applausi C. de Zerbi — che oltre ad essere uno dei più bravi timonieri napoletani è anche un assertore a Napoli della regata di alto mare al cui sviluppo e studio da anni va dedicando la sua passione di sportivo del mare — e i suoi compagni di manovra: G. Caroselli, A. Cinquegrana, U. de Conciliis e Cippi de Zerbi. Marinar: A. D'Alessio e M. Esposito.

ANELLO DI MARTINO

La classifica: (tempo reale e tempo compensato tra parentesi).

1. *Miranda III* T. C. De Zerbi (Y.C. C. Savoia) 38.24'21" (33.37.18); 2. *Astra* t. B. Postiglione (pr. P. Matarazzo) 39.54'35" (39.9.19); 3. *Baldanza* t. G. Di Marzo (pr. L. Carola) 41.26'10" (33.56.17); 4. *Tokay II* t. L. Gaspari (C. V. Venezia) 42.53'36" (36.29.4); 5. *Natuel* t. G. Venturi (Y. C. C. Savoia) 43.21'58" (34.32.41); 6. *Vistro* t. U. Di Marzo (pr. M. Diaz) 44.20'32" (37.56.00).



A sinistra un gruppo di partecipanti alle Regate dei Tre Golfi ed a destra i ricchi premi ed i loro fortunati vincitori (da sinistra) De Conciliis, Cinquegrana, Caroselli (in piedi), il timoniere Carlo de Zerbi col figliolo Cippi e costoro di ammiratrici.

Postille

- su *Astra* si veda Giovanni Iannucci “Una giornata a vela su *Astra* ” sul numero 48-49 dell’agosto-settembre 2016 di questa rivista, Riccardo Villarosa *Astra* - il ritorno dei J Class nel n.64 del dicembre 2017, e, soprattutto, Massimo Minervini “Sedicimila miglia a vela con il J Class *Astra* nelsupplemento al n.64 del dicembre 2017.

- *Miranda III* n.v. I-21 è un 8 metri S.I. progettato e costruito da Attilio Costaguta nel 1938, ed è una evoluzione del progetto, sempre di Costaguta, dell’Olimpionico *Italia* n.v. I-20 fu progettato per le condizioni meteomarine di Kiel mentre *Miranda III* fu commissionato da Carlo Ciampi per il Mediterraneo. *Miranda III* fu acquistato dal Circolo Savoia nel 1946, in previsione della conferma degli 8 m S.I. quale Classe Olimpica ai XIV Giochi di Londra del 1948, ma ciò non avvenne, perché fu ammessa quale unica Classe a formula quella dei 6 m S.I..

Nel 1948 *Miranda III* venne scelto per difendere i colori italiani nella Coppa di Francia con a timone il grande marinaio Franceschiello (Francesco Cioffi) e nell’equipaggio Mario Farina. E’ l’ultima partecipazione degli 8 metri S.I. a questa prestigiosa competizione. A differenza di quanto pubblicato su alcuni siti web, non risulta che *Miranda III* abbia vinto la Coppa Italia nel 1950, in quanto la sfida si svolse a Sandhamn (Stoccolma) tra l’8 m. S.I. e fu vinta dal finlandese *Vagspel* (FIN-6 disegno Birger Slotte, costruzione Wilenius, 1943) e lo svedese *Wanda* (SWE -3 disegno e costruzione Tore Holm, 1937). Nel 1951 e 1952 la Coppa Italia non fu disputata, mentre fu messa nuovamente in palio nel 1953 per la Classe 5.50 m. S.I., con le vittorie nel 1953 e 1954 di Max Oberti su *Twins VI* (I-9, disegno e costruzione Pietro Baglietto, 1954). *Miranda III*, *Vagspel* e *Wanda* tuttora navigano. Su *Miranda III* e *Miranda IV* si veda Francesco Gandolfi sul n.92 aprile 2020 di questa rivista.

- L’edizione del 1938 della *Coppa di Francia*, vinta da *Bona* (I-16) su *France* (F-24) è visibile qui: <https://patrimonio.archivioluca.com/luce-web/detail/IL5000029254/2/la-coppa-francia-vela.html&jsonVal>.



La Coppa di Francia

LA NAVE PIÙ BELLA DEL MONDO

La Nave più bella del Mondo, onore e vanto della nostra Marina, è anche la nave più raccontata che ci sia, anche se i racconti scritti da bordo sono piuttosto rari. È il caso dell'amico Claudio Ressimann, ex Ufficiale di Marina, componente dello Stato Maggiore della nave e apprezzato direttore per vent'anni della rivista "Lega Navale". Claudio racconta, come solo lui sa fare, la storia di una festa sul Vespucci a Stoccolma nel 1965.



UNA FESTA SUL "VESPUCCI" A STOCCOLMA

CLAUDIO RESSMANN

Crociera estiva 1965 - Sosta a Stoccolma - Trattenimento danzante a bordo - 4 settembre - Cielo molto nuvoloso - Temperatura 6 gradi - 350 invitati

Nonostante le condizioni meteorologiche non siano le più invitanti, ma tanto qui la gente non se ne preoccupa, fin dal primo pomeriggio un folto pubblico aspettava in banchina un'ora decente per salire a bordo ospite del trattenimento, annunciato ed enfatizzato dalla stampa locale, in particolare dallo *Svenska Dagbladet* che aveva dedicato ampio spazio all'arrivo e alla sosta della nave scuola italiana.

A bordo si erano vissuti momenti di trepidazione per la pioggia ormai imminente e vi era stato un gran daffare per montare le "tende all'acqua" affinché non si verificasse quello che era successo qualche settimana prima ad una nave scuola straniera: durante un cocktail ebbe le tende stracciate dal vento e dal peso dell'acqua che aveva travolto orchestra, ospiti e tutto il resto. E non avevano fatto una bella figura...



Ormai tutto era pronto ed i primi invitati cominciavano ad affluire puntuali. Più puntuale di loro la temuta pioggia, degenerata presto in un vero e proprio diluvio, come spesso si verifica a Stoccolma in questa stagione. Per fortuna le tende "all'acqua" facevano il loro dovere e così pure lo "sceicco" che è la più grande di quelle del cassero, a strisce bianche e rosse. All'entrata del barcarizzo era stato sistemato un tendaletto che però lasciare

trafilare un rigagnolo e siccome il posto era proprio quello dove il Comandante (nella fattispecie il capitano di vascello Agostino Straulino), com'era suo dovere, riceveva gli ospiti ed evidentemente non poteva farlo indossando la tenuta di navigazione. Proprio per questo il maestrino a intervalli regolari gli portava una giacca di ricambio, brontolando come di consueto. Meno male che diluviava poiché alle sette e mezzo gli invitati raggiungevano quota 400, un terzo in più del previsto (evidentemente i portoghesi esistono dappertutto), e poiché le cortine laterali erano state abbassate si erano create ad un paio di metri di altezza dalla coperta delle formazioni di vapore fortemente impregnate dei profumi delle ospiti. E questo lo si capiva dal fatto che tutti erano un po' storditi ed eccitati al tempo stesso, complice anche il Chianti, che a queste latitudini gode di particolare considerazione e viene apprezzato senza riserve ad ogni ora del giorno.

Il servizio di guardaroba, dal canto suo, aveva un bel daffare ad ammassare sul tavolo della sala nautica soprabiti, impermeabili ed ombrelli. I marinai improvvisatisi guardarobieri erano zelantissimi al punto che uno di loro consegnava agli ospiti la contromarca ancora prima che avessero depositato la loro roba, per cui qualcuno, complice la barriera linguistica, avrà certamente pensato che si trattasse del biglietto di una lotteria a favore degli orfani dei marinai.

Nel frattempo soprabiti e impermeabili passavano di mano in mano e si ammuchiavano in disordine data la carenza di spazio, lasciando sull'indumento il solo spillo, per cui veniva da chiedersi come avrebbero potuto gli ospiti ritrovare le loro cose. Ma tant'è, meglio affidarsi in questi casi alla Provvidenza, che non è poi da sottovalutare.

Inutile aggiungere che in poco tempo il cassero risultava stipato fino all'inverosimile.

Per fortuna, verso le nove, gustate le pizzette del forno- Vespucci e bevuto uno o più bicchieri di Chianti, qualcuno aveva cominciato ad andarsene lasciando un po' più di spazio non solo ai ballerini, ma anche ai ragazzi di mensa che avrebbero potuto più facilmente transitare con i vassoi carichi di pizzette appena sfornate, tenuti ben in alto in maniera che non subissero rapine nel percorso forno-cassero.

L'orchestrina di bordo si dava da fare con encomiabile zelo cimentandosi con un repertorio non davvero da *hit parade*, ma tentando comunque di imitare il *sound* di Ray Conniff o di Chet Parker, non proprio *à la page*, ma sempre e comunque gradito. Del resto tale mancato aggiornamento del repertorio non veniva notato né dalle coppie più o meno avvinghiate che ballavano facendosi largo in quella calca né dai soliti romantici che insistevano per far visitare gli alloggi alle ospiti single, per la verità non sempre ricalcitranti.

Alle undici i musicisti erano distrutti ed anche la pianola denunciava chiari sintomi di surriscaldamento dei circuiti; soltanto un sergente continuava imperterrita a soffiare nella sua tromba, perché da quando l'avevano promosso (da poco) voleva dare il buon esempio anche se era travestito con la maglietta a righe degli orchestrali.

A mezzanotte ecco le note di Fratelli d'Italia diffuse da un altoparlante sistemato sulla coffa di mezzana: via tutti ed un sacco di appuntamenti per l'indomani.

Per tornare all'improvvisato guardaroba, gli abiti alla fine erano stati sciorinati a caso su due tavoli da rancio supplementari disposti nel corridoio, per cui gli ospiti che lasciavano la nave dovevano necessariamente collaborare nella avventurosa ricerca, anche perché nella calca quasi tutti avevano perso anche la contromarca, quindi occorreva comunque arrangiarsi. Il zelante marinaio dispensatore all'inizio dei "biglietti della lotteria" nel frattempo era entrato di nuovo in scena e si ostinava a infilare sulle spalle delle signore il primo soprabito che gli capitava sottomano, insensibile al loro disappunto, borbottando tra sé che la gente non è mai contenta e che non era il caso di fare tante storie.

Tuttavia tutto filò liscio, ulteriore segno che non bisogna mai disperare e che la Provvidenza funziona. Anzi funzionò talmente bene che avanzarono due soprabiti da donna, per cui affiorò il dubbio che le legittime proprietarie fossero rimaste quella sera a bordo per cui se le sarebbero viste spuntare fuori alle prime luci dell'alba, vive e vegete. Anzi vegetissime, perché sul trattamento di bordo nessuna ha mai avuto niente da ridire.





ASSOCIAZIONE ITALIANA VELE D'EPOCA

Non capita tutti i giorni di vedere riunite tutte insieme le “capitali” della Vela Italiana: le storiche (Genova, Napoli, Trieste, Venezia, le Sezioni Veliche della Marina Militare) e le *nuovelle arrivées* (Gaeta, Imperia, La Spezia, Livorno, Monfalcone, Porto S. Stefano, Viareggio). C'è riuscita l'AIVE (Associazione Italiana Vele Epoca) che per festeggiare i suoi primi 40 anni (1982-2022) ha accolto a Roma, in una serata indimenticabile, Soci, armatori, stampa, simpatizzanti, presidenti e rappresentanti dei Club impegnati nel circuito delle Vele d'Epoca con in testa il Presidente della FIV, Francesco Ettore, che non si risparmia mai per le manifestazioni che hanno un ritorno per lo sport del vento. I circoli organizzatori hanno presentato, con il supporto di video stupefacenti, il calendario delle regate AIVE 2022.

L'incontro di Roma era anche la prima uscita pubblica del neo Consiglio Direttivo AIVE (eletto a dicembre 2021) che vede Presidente Giancarlo Lodigiani e Segretario Generale Luigi Rolandi (per la squadra completa vedi aive-yachts.it/2021/12//28/a.i.v.e.-cambio-di-vertici/).

Lo scoop della serata è stata la dichiarazione ufficiale di MARIVELA, tramite il suo Capo Ufficio Vela, Capitano di Vascello Giuseppe Cannatà (anche Vice Presidente AIVE), che ha comunicato la recente acquisizione della Marina tra le Sue unità veliche d'epoca, dell'imbarcazione più vecchia esistente in Italia: il cutter *Sorella* varato nel 1858 in Inghilterra. Non poteva esserci occasione migliore per comunicare una decisione così importante che onora tutta la mariniera italiana e della quale la nostra Marina Militare ancora una volta si è fatta garante.

Il CSTN, che ha già avuto l'onore di ricevere la visita nella sua sede di Napoli del Presidente e del Segretario Generale AIVE, ha partecipato alla riunione romana.

IL “NOTIARIO CSTN” dà il benvenuto a *Sorella* nella flotta d'epoca della MARINA MILITARE italiana.



Foto Paolo Maccione