



www.cstn.it

NOTIZIARIO CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE
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 VIII - N° 88

NOTIZIARIO ON-LINE

dicembre 2019

SOMMARIO

- | | | | |
|----------------------------------------|---------|--------------------------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Galere e Vascelli del Mediterraneo | pag. 17 |
| • Intervista a Colivicchi | pag. 2 | • Archivio Carbone ed ... altro | pag. 20 |
| • Attualità | pag. 5 | • <i>Pierino</i> al Galata | pag. 28 |
| • One Ton Cup 1973 | pag. 6 | • Libri in Vetrina | pag. 31 |
| • Vedute marinaresche di Hackert | pag. 11 | • Immagine del mese | pag. 32 |

EDITORIALE



1583, Al largo dell'isola di Terceira gli attrezzatori riparano le manovre di un galeone spagnolo. .

Siamo oramai alla fine dell'anno, punto in cui si tirano le somme.

La diffusione e il successo del nostro NOTIZIARIO CSTN è in continua crescita così come i visitatori del sito www.cstn.it che da gennaio a novembre 2019 sono stati oltre 10.000. Tra le realizzazioni più significative ricordiamo la convenzione con l'Università L'Orientale di Napoli che ci riconosce la facoltà di organizzare stages formativi per laureandi (il primo è stato già concluso) e la convenzione con la Biblioteca dello Yacht Club Italiano di Genova per scambi di materiale e ricerche soprattutto sulla storia dello yachting. Per migliorare ed accrescere il successo del Notiziario chiediamo ai lettori più attenti di non farci mancare suggerimenti, iniziative, argomenti di studi e ricerche che saranno accolte e sviluppate con la massima attenzione.
AUGURI PER LE PROSSIME FESTIVITÀ

Hanno collaborato: *Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Giovanni Iannucci, Massimo Minervini, Giuseppe Peluso, Sergio Pepe, Francesco Rastrelli, Paolo Rastrelli, Carlo Rolandi*

INTERVISTA

Il mondo della Vela agonistica ha totalmente cambiato i suoi tradizionali mezzi di comunicazione: le regate, i grandi eventi, i personaggi, le barche. . . più che per iscritto su quotidiani e riviste periodiche vengono raccontate su blog e siti web e commentata in diretta con immagini e riprese spesso mozzafiato. Tra i non molti giornalisti italiani specialisti del settore velico spicca Fabio Colivicchi, "vecchio" del mestiere, una lunga militanza per mare e in Federazione, in Italia e all'Estero. Tra i tanti interessi di Fabio c'è anche la passione e l'attenzione per la storia della Vela e dello Yachting e il suo impegno in questa direzione lo ha già dimostrato tangibilmente organizzando convegni e dibattiti. Anche il suo interesse ed il suo appoggio incondizionato per l'attività del CSTN, sin dalla sua fondazione, sono un chiaro legame che esiste tra noi.



Nel momento in cui il CSTN sta facendo il bilancio soddisfacente dei suoi primi 20 di vita e sta cercando di tracciare la giusta rotta per il futuro, abbiamo pensato di fare all'amico Fabio qualche domanda per trarre dalla sua indubbia esperienza segnali per noi illuminanti.

QUATTRO DOMANDE A FABIO COLIVICCHI : "LA VOCE DELLA VELA"

a cura della Redazione

D Con la sua istituzione il CSTN è riuscito con soddisfacente successo a promuovere e diffondere la cultura marinaresca ed in particolare la storia dello yachting, un settore con un grande passato sempre troppo negletto nel nostro paese.

Alla luce della tua esperienza e dei tentativi da te messi in campo in questa direzione, quali iniziative ritieni si possono avviare per fare in modo di fare crescere, soprattutto fra i giovani, l'interesse per la materia?

R Domandona! Grazie intanto per averla pensata, e per tutto quello che fate con il CSTN: conservare e riproporre la storia è il primo modo per promuovere un settore perchè ne tramanda i valori. La difficoltà sta nei tempi che viviamo, ed è sotto gli occhi di tutti: la velocità è il "karma", tutti corriamo sempre e comunque, facciamo molte cose contemporaneamente, ovviamente sempre più di corsa, e quasi sempre meno bene. La velocità è entrata anche nelle dinamiche dello sport velico: non solo vanno più veloci (quasi tutte) le barche, ma in generale le regate (tante al giorno), gli eventi, le organizzazioni.

La conseguenza più grave di questo gran correre, anche se non ce ne accorgiamo subito, è che ricordiamo sempre meno le cose che facciamo. Non le fissiamo nella memoria, non restano ricordi forti e indelebili. Questo meccanismo è stato persino studiato scientificamente, e dovrebbe essere la base di partenza per la rivalutazione della storia, che a maggior ragione può e deve essere un'opportunità anche per rilanciare la cultura del mare.

In fondo, se parliamo di "cultura", a cosa ci riferiamo se non ai libri, alle pubblicazioni, alle memorie storiche, anche agli articoli delle riviste? Tutto ciò che aiuta a ricostruire e rivivere momenti e passaggi importanti della storia della nautica da diporto, per stare al nostro settore, può aiutare. Solo tornando a dare importanza ai momenti chiave della nostra storia, potremo riappropriarci anche del valore di ciò che facciamo oggi. E per farlo abbiamo bisogno di conoscerli, di qualcosa o qualcuno che ci aiuti a ricordarli.

D Pensi sia utile, con uno specifico programma (video, immagini, interventi di campioni, concorsi a premi, etc . . .), divulgare la storia della Vela negli istituti scolastici e nelle scuole Vela dei principali club velici?

R Messa così sarebbe un sogno! Pensare a dei momenti per sottolineare la storia del mare, della marineria, dei grandi marinai, e quindi anche della vela e dei grandi velisti, che possano arrivare alle scuole... Forse possiamo arrivarci per gradi: cominciamo da noi. I circoli velici e le scuole di vela, come giustamente proponete. Quanti club o scuole hanno nel programma una parentesi "storica"? Secondo me, nessuno... Certo: la storia puo' essere noiosa, nelle nostre giornate di corsa a fare tantissime cose, come trovare un momento di sosta, di riposo, e godersi i racconti che ci offre la storia?

Un segreto è raccontare bene: esistono per fortuna molti esempi, programmi e canali TV, che offrono spaccati storici, rievocazioni, personaggi mostrati come non li avevamo mai visti. Oggi si parla tanto di "storytelling" anche per vendere dei prodotti commerciali, ecco: lo storytelling di qualità, confezionato bene, con immagini e parole a livello scientifico e professionale, puo' catturare ancora il pubblico.

Tornando a noi, si potrebbe, anzi si dovrebbe!, realizzare dei prodotti che raccontino fatti, uomini, barche, eventi decisivi della storia velica, e proporli alle scuole di vela e ai club. Poi al progetto Velascuola, che ci fa entrare negli Istituti scolastici...

D È indubbio il successo ottenuto del nostro mensile on-line "NOTIZIARIO CSTN", rivista esclusiva di cultura, storia e tradizioni marinare, giunta al suo ottavo anno di vita ed inviato gratuitamente a migliaia di nominativi in tutta Italia e in vari paesi del mondo (mailing list propria e varie mailing list collegate).

Il merito di questo successo va doverosamente attribuito alle firme autorevoli che collaborano appassionatamente e con costanza ed alla tenacia ed al lavoro inesauribile del ristretto team redazionale.

Cosa ci puoi suggerire per tradurre e capitalizzare ulteriormente questo brillante risultato in un settore come quello della stampa sempre più in crisi?

R Non mi permetto di suggerire alcunchè a dei maestri come siete voi del CSTN, state facendo cose notevoli e il successo lo conferma. E' vero i media sono in crisi, ma la qualità riesce a emergere. Voi dimostrate che le firme autorevoli e il lavoro inesauribile portano risultati: penso che sia arrivato il momento in cui gli utenti riconoscano questo lavoro e ne consentano la continuazione. O attraverso forme di abbonamento o acquisto online di copie digitali.

Mi piacerebbe in un futuro non troppo lontano, anche una collaborazione in rete tra CSTN e altre realtà, ammesso che ve ne siano, che hanno la stessa missione di tutela e condivisione dei patrimoni storici e culturali della nautica, e le stesse istituzioni, penso a UCINA Confindustria nautica, alle federazioni sportive, al CONI... Da questa collaborazione puo' nascere anche un prodotto editoriale periodico, cartaceo e digitale, che funga da riferimento e guida per orientarsi in questo mondo.

D Tralasciando ovviamente il calcio per ovvie ragioni, esiste in Italia una fiorente bibliografia sulla storia dell'automobilismo e sul motociclismo sportivo (mezzi e campioni). Sulla vela agonistica solo di recente si è fatto qualche passo in questa direzione. Il CSTN ha già contribuito pubblicando alcuni volumi e libretti tematici. A tuo giudizio c'è spazio e c'è mercato per avviare una collana sull'argomento?

R C'è ampio spazio, e c'è proprio bisogno, di libri sulla vela, la sua storia, i suoi campioni, anche nascosti. Con Saily ci troviamo a collaborare insieme all'editore Nutrimenti che ha una collana Mare molto vasta. E' un editore curioso e sempre alla ricerca di storie, autori, nuovi modi di raccontare. Di recente ha pubblicato la biografia di un velista ex olimpico come Luca Saidelli (Il Senso della Rotta, di Bruno Cianci), oppure l'edizione italiana di un autore francese che ripercorre anche con disegni "Le barche che hanno scoperto il mondo", di Jean-Benoit Heron, che praticamente restituisce alla navigazione e ai navigatori il ruolo di grandi scopritori e quindi di iniziatori di civiltà o epoche storiche.

Ma anche senza esagerare, restando con i piedi per terra, abbiamo giovani atleti di vela olimpica che a stento conoscono le vicende di Tino Straulino, Leone Reggio, persino di Dodo Gorla, Luca Devoti o Diego Romero... Anche qui c'è spazio e mercato per intervenire! E poi, lancio un preview: nel 2020 ricorreranno i 20 anni delle Olimpiadi di Sydney 2000, le più vincenti nella storia della vela azzurra (un oro e un argento): stiamo preparando un modo per ricordarle al meglio...

Grazie Fabio come sempre per la tua disponibilità.

Nato con lo scopo di raccogliere, conservare e catalogare ogni tipo di materiale (libri, riviste, giornali, foto, filmati, documenti, . . .) idoneo a testimoniare la storia e le tradizioni marinare il "CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE - CSTN" della Lega Navale Italiana con la sua biblioteca aperta al pubblico (8000 volumi e 15000 numeri di periodici del settore nautico (15000) e visionabile on-line (per settore, titolo, autore, editore) è una realtà unica nel suo genere in Italia. Quotidianamente studenti, appassionati e studiosi si rivolgono al CSTN per effettuare ricerche e porre quesiti. Il CSTN è impegnato, tra l'altro, a dare voce alla storia dello Yachting e della mariniera in generale.



3° CONVEGNO INTERNAZIONALE DI CULTURA NAVALE E MARITTIMA *a cura della Redazione*

La Sezione di Napoli dell'ATENA (Associazione Italiana di Tecnica Navale) ha organizzato nella nostra Città il 14-15 novembre 2019 la terza edizione del convegno nazionale CNM (CULTURA NAVALE E MARITTIMA) dopo che i precedenti si erano tenuti a Genova. Questo incontro è uno dei maggiori eventi scientifici italiani nell'ambito della cultura navale e marittima; essa ha l'obbiettivo di promuovere relazioni tra studiosi, professionisti e quanti sono impegnati, a vario titolo e competenze nella ricerca, nello sviluppo, nella promozione e nella valorizzazione della cultura marittima e nautica.

I lavori, articolati su due giornate, hanno registrato numerosi interventi di esperti ricercatori delle diverse materie attinenti alla cultura del mare nella sua totalità: dall'ingegneria navale alla storia passando per l'archeologia marittima e subacquea.

L'incontro è risultato particolarmente utile per aver posto in comunicazione le diverse discipline e le diverse cognizioni del mondo scientifico e culturale relativo al mare, segnando l'inizio di un proficuo cammino verso un approccio interdisciplinare e di comunicazione tra studiosi che gioverà ulteriormente alla ricerca in tale ambito.

Il CSTN ha partecipato attivamente al convegno, sia appoggiando con il proprio patrocinio l'evento e sia con la relazione del giovane studioso Luigi Prisco che ha intrattenuto i numerosi presenti sui risultati di una sua ricerca sul tema "Le tecniche di varo, alaggio e conservazione delle imbarcazioni negli arsenali del Mezzogiorno medievale". Per il suddetto lavoro si è servito anche delle informazioni fornite dalla ricca biblioteca del Centro Studi che vanta più di 7000 volumi dedicati "esclusivamente" a tematiche attinenti il mare.

Interessante anche il contributo di Maria Sirago, collaboratrice scientifica del CSTN, che ha esposto una ricerca dal titolo "Il progresso degli studi nautici nel sud Italia tra il 1734 e 1861.



LE GRANDI REGATE RACCONTATE DAI PROTAGONISTI

Tra i trofei più prestigiosi della vela agonistica italiana c'è sicuramente la vittoria dell'antica e gloriosa ONE TON CUP - equivalente a un campionato del mondo della vela d'altura - conquistata nel 1973 da "Ydra" (I-5583), armatrice Marina Spaccarelli Bulgari con al timone Tino Straulino. Questa regata, ampiamente descritta e commentata dalle più autorevoli firme dello yachting dell'epoca, non è stata mai raccontata "da bordo". L'occasione per colmare questa lacuna viene offerta, dopo 50 anni, al Notiziario CSTN dall'amico com.te Massimo Minervini che in quella regata ha fatto parte dell'equipaggio di "Ydra" vincitore di uno strepitoso trofeo per l'Italia con il guidone dello S.V.M.M.



ONE TON CUP 1973 - PORTO CERVO

IN REGATA CON IL COMANDANTE STRAULINO

MASSIMO MINERVINI



La copertina del Bando di Regata

Per partecipare ad una regata di qualsiasi livello è necessaria una adeguata preparazione sia della barca sia dell'equipaggio. Preparazione che diventa lunga, minuziosa, determinante, quando la regata da affrontare è la One Ton Cup (OTC), una delle più prestigiose regate al mondo e lo Skipper è il Comandante Straulino, uno dei più forti timonieri, ma anche uno dei più esigenti nella preparazione della barca e dell'equipaggio.

Dopo aver lasciato le regate di triangolo con le Star ed i 5,50m S.I, con i quali aveva vinto Olimpiadi e Campionati del mondo, il Comandante Straulino si era dedicato alle regate d'altura con le imbarcazioni che Marina Spaccarelli Bulgari, vedova di un ufficiale di Marina, metteva a disposizione del Comandante e che battevano bandiera della Marina Militare ed il guidone dello Sport Velico Marina Militare (S.V.M.M).

Dopo le prime regate in Medio e Basso Tirreno, con l'intento di provare e selezionare i componenti dell'equipaggio e provare le imbarcazioni, il Comandante e l'armatrice decisero di affrontare regate più impegnative ed in particolare la OTC, che si sarebbe svolta nelle acque sarde di Porto Cervo a fine Agosto del



44

Ydra, progettata da Dick Carter e costruita in alluminio è lunga fuori tutto m. 11,25 e al galleggiamento m. 8,81. Qui sotto l'equipaggio:



Marina Spaccarelli Bulgari



Agostino Straulino



Lucio Bayer



Massimo Minervini



Marco Baffigo



Gigio Russo

Ydra ed il suo equipaggio

1973. Furono affidate la progettazione e la costruzione di nuove imbarcazioni agli architetti ed ai cantieri più prestigiosi. Furono varate così, in successione, *Kerkyra IV* e *Paxos* su progetto di Olin Stephens e *Ydra* costruita, in alluminio, da un cantiere tedesco, su progetto dell'architetto Dick Carter.

Il Comandante, in base alla sua esperienza e sensibilità, fra le tre imbarcazioni disponibili, scelse *Ydra* e stabilì l'equipaggio, composto, da Gigio Russo e Marco Baffigo come prodieri, che avevano dimostrato di saper gestire le vele di prua. All'albero il Capitano di Lungo Corso Lucio Bayer di Lussino che, con braccia poderose, avrebbe aiutato i due agili e giovani prodieri o il pozzetto, a seconda della manovra da effettuare e avrebbe contribuito a bilanciare la barca con la sua notevole stazza. In pozzetto l'armatrice ed io, come ufficiale di rotta e secondo timoniere, nei rari momenti in cui il Comandante lasciava la barra. Tutti i componenti l'equipaggio conoscevano bene le abitudini e l'esigenza del Comandante per aver navigato a lungo con lui e gli allenamenti si svolsero partecipando alle regate in programma prima della OTC.

Ydra prese parte alla regata della Giraglia, vincendo anche in tempo reale, corsa con venti sostenuti che raggiunsero i 50 nodi. Gli allenamenti continuarono con una regata di avvicinamento alla Sardegna, la Cannes – Porto Cervo, che consentì la navigazione nelle Bocche di Bonifacio, nelle cui acque si sarebbero svolte le prove di altura della OTC.

Gli allenamenti si conclusero con la partecipazione alle regate del Campionato del Mediterraneo, organizzate dallo Yacht Club Costa Smeralda (YCCS), nello stesso braccio di mare che avrebbe ospitato la OTC. Regate, queste ultime, che servirono per la selezione della squadra italiana. Il regolamento in vigore prevedeva, infatti, la partecipazione di un massimo di tre imbarcazioni per nazione. Per l'Italia, oltre a *Ydra*, che vinse il Campionato, furono selezionate *Sumbra* di Max Boris e *Ornella* di Rasini.

La regata per l'assegnazione della OTC, organizzata dallo YCCS, in collaborazione con Yacht Club Italiano (YCI), prevedeva tre prove di triangolo, una prova di media altura di 130 miglia, sul percorso Porto Cervo – Asinara – Porto Cervo ed una prova di altura con lo stesso percorso, da compiere due volte. Per la classifica finale ogni barca concorrente poteva eliminare il risultato peggiore.

Tutte le 23 imbarcazioni partecipanti furono ormeggiate al molo vecchio di Porto Cervo, non essendo ancora ultimato il nuovo marina, ed in banchina fervevano le attività di preparazione alle imminenti regate. Noi dell'equipaggio curiosavamo fra le barche e cominciammo a conoscere gli altri equipaggi, mentre, il nostro skipper, non lasciava mai *Ydra* e non sembrava interessato a tutto quello che avveniva intorno. Ma non era così, sono certo che non gli sfuggiva niente e valutava le novità nelle attrezzature e negli scafi dei nostri prossimi avversari, così come, durante le uscite di allenamento prima dell'inizio delle regate, valutava gli avversari, navigando in loro vicinanza per paragonare le velocità, ma senza mai condurre *Ydra* al massimo, per non scoprire le nostre carte. Per il Comandante era fondamentale conoscere gli avversari per impostare la propria tattica di regata, controllando i più pericolosi.

Tutte le imbarcazioni iscritte erano progettate dai migliori architetti del momento eccetto una, il *Gambare*, disegnata da un giovane e sconosciuto ingegnere californiano, Douglas Peterson e costruita limitando al massimo le spese. Il *Gambare*, con la sua semplice attrezzatura di coperta e l'assenza di strumentazione elettronica, quasi sfigurava accanto alle altre imbarcazioni. Le sue quotazioni erano molto basse ed appariva il punto debole della squadra americana, composta dal *Robin* del famoso velaio Ted Hood e dal *Lightnin*, reduce dall' Admiral's Cup; imbarcazioni queste ultime che, si diceva, avessero equipaggi fortissimi. L'unica carta vincente del *Gambare*, riportavano le voci di banchina, era la presenza a bordo, come timoniere, di Lowell North, che aveva fornito tutte le vele e che aveva già regatato sulle Star contro il nostro timoniere.

Ma il *Gambare* aveva qualche novità che ci incuriosiva: avevamo notato il montaggio sullo strallo di prua di un estruso in alluminio di cui non capivamo l'utilità. Era la prima versione dello strallo cavo che, in poco tempo, sarebbe diventato attrezzatura indispensabile su tutte le barche a vela, in sostituzione dei garrocci. Altra novità presentata dal *Gambare* era il fiocco terzarolabile ma questa innovazione, provata anche dal nostro timoniere, non ebbe successo.

Malgrado le scarse quotazioni date dai frequentatori delle banchine, *Gambare* aveva cominciato a far parlare di se fin dalla prima regata, un triangolo olimpico, su tre boe, di 25 miglia. Vento sostenuto in partenza che diminuì nel corso della regata. *Gambare* vinse, seguito a breve distanza da *Ydra*, con il resto dei concorrenti molto distanziati. Il nostro timoniere, commentando con l'equipaggio la regata, definì il *Gambare* la barca da battere. Erano state sufficienti quelle poche miglia, quei pochi incroci, per capire che la barca americana era molto veloce, ma concluse dicendo che noi avevamo un'arma vincente: l'equipaggio ed una brava cambusiera! Parole che, dette dal Comandante, sempre così parco di elogi, ci colpirono e ci stimolarono.

I commenti sulla regata si intrecciarono, animando la banchina e la serata e furono commenti contrastanti fra i pochi che giudicavano la barca vincitrice molto veloce ed i molti che ritenevano la vittoria conseguenza di un bordo favorevole. Ma il nostro Comandante aveva visto giusto, il *Gambare* era la barca da battere.

Il giorno seguente, partenza della seconda prova sul percorso di 130 miglia da Porto Cervo all'isola dell'Asinara, nelle cui acque era posizionata una boa da lasciare a dritta, per rientrare a Porto Cervo. Regata con vento medio che vide rinnovarsi il duello *Ydra* – *Gambare*. Le due barche compirono tutto il percorso una vicina all'altra manovrando come se fosse una regata fra le boe. Il nostro timoniere lasciò la barra solo per pochi minuti e tutto l'equipaggio seguì il suo esempio, saltando i turni che avevamo stabilito.

A notte inoltrata eravamo in prossimità della boa, il *Gambare* girò la boa in prima posizione ma lasciando la boa a sinistra, cosa che fu rilevata da noi, che seguivamo a breve distanza, ma anche dalla giuria, imbarcata sul dragamine di scorta. Passata la boa ripercorremmo le Bocche per rientrare a Porto Cervo, dove era posto il traguardo. Le posizioni delle due imbarcazioni di testa non cambiarono, malgrado i tentativi di liberarsi dalla copertura del nostro avversario. *Gambare* tagliò la linea di arrivo pochi minuti prima di *Ydra*, ma venne penalizzato dalla giuria per l'errore commesso alla boa. *Ydra* risultò così vincitore di questa seconda prova, ma nessuno dell'equipaggio e tanto meno il Comandante, festeggiò per una vittoria conseguita a tavolino.

Il giorno seguente fu di riposo. Raggiungemmo il Comandante, che era a bordo dalle prime luci e controllammo attrezzatura e vele sotto la sua direzione. Come sempre il controllo dell'albero era di sua stretta competenza anche se vi erano a bordo giovani agili e preparati. Il bollettino meteo prevedeva vento molto forte per il giorno seguente ed i controlli furono, anche per questo motivo, necessari ed accurati. Non si poteva compromettere una regata per una coppiglia male inserita od un piccolo strappo in una vela, non riparato.

Il maestrale soffiò impetuoso per tutta la notte e nelle Bocche si registrarono venti di burrasca. Il comitato di regata decise di spostare il campo verso sud dove il vento, con il ridosso della costa sarda, scendeva a 30 nodi. Vento comunque sostenuto che avrebbe messo a dura prova equipaggi ed imbarcazioni in una regata a triangolo di 25 miglia che prevedeva, oltre alle andature di bolina e poppa, due laschi.

Tutti i commentatori, con questa situazione di vento sostenuto e di mare con onde frangenti, davano per scontata la riscossa degli equipaggi stranieri, come australiani, neozelandesi, inglesi ed americani, più abituati a simili condizioni. Ed invece fu una vittoria di *Ydra* che, con un equipaggio addestrato, affiatato, che conosceva la barca ed un timoniere eccezionale, aveva fatto manovre perfette, specialmente con lo spinnaker. *Gambare* tagliò il traguardo in terza posizione, non perché la barca non rendesse in queste condizioni, ma per errori in



manovra. In un lato portante *Gambare* riuscì ad alzare lo spinnaker solo a metà lato, mentre l'equipaggio di *Ydra* faceva delle manovre da manuale, come riportarono i giornali il giorno seguente.

Altra giornata di riposo prima della regata di 260 miglia. Riposo perché non si regatava, ma l'equipaggio fu impegnato a preparare la barca per la prossima lunga navigazione sotto l'occhio vigile e critico del Comandante che intervenne perfino sui viveri da imbarcare, a suo giudizio ingombranti e troppo pesanti.

Con due primi ed un secondo posto *Ydra* non aveva ancora la certezza della vittoria finale, ma aveva il vantaggio su *Gambare* di non avere una prova negativa. Il nostro avversario con un primo posto, un tredicesimo, dovuto alla penalizzazione, ed un terzo, doveva arrivare primo, sperando che *Ydra*, almeno in una



prova, finisse molto male.

Passata la burrasca, la regata lunga si svolse con vento leggero e con lo stesso copione. *Ydra* e *Gambare* si portano in testa al gruppo, virando quando di bolina e strambando quando in poppa l'uno sull'altro in continuazione. Verso sera le due imbarcazioni girarono la boa dell'Asinara con *Gambare* in testa di pochi minuti. Durante la notte il vento diminuì ulteriormente, le posizioni cambiarono nelle retrovie ed in testa, e *Ydra*, sopravanzò *Gambare*. Era stata una lunga notte, alla ricerca delle poche refole di vento, in questo tratto di mare, le Bocche di Bonifacio, famose per i suoi venti impetuosi, tanto che tutti i naviganti, per scaramanzia, evitano di pronunciare il nome di questo passaggio fra Corsica e Sardegna. Nelle acque antistanti Porto Cervo, dove era posizionata la boa, passò per primo *Ydra* seguito da *Gambare* a pochi minuti e si riprese la rotta per l'Asinara. Seconda notte in mare con venti leggeri ed il nostro timoniere colpì tutto l'equipaggio per la sua resistenza. Lasciò il timone solo per brevi intervalli di riposo,

mettendosi a ridosso in coperta e continuando a riprendere il timoniere se era troppo alla puggia o troppo all'orza. Il giorno seguente nel primo pomeriggio, *Gambare* tagliò il traguardo seguito da *Ydra*. Su un percorso di 260 miglia le due imbarcazioni avevano navigato sempre a breve distanza, alternandosi al comando.

Ma la regata ebbe un seguito, *Gambare* sporse protesta contro *Ydra*, sostenendo che la barca italiana aveva impiegato una vela fuori stazza. La tensione rimase viva fino al responso degli stazzatori che riscontrarono la dimensione corretta della vela. Fu questo l'ultimo tentativo per il *Gambare* di spodestare *Ydra*. L'ultima prova non ebbe storia, per assenza di vento.

La prestigiosa coppa, cesellata nel lontano 1898 per il Circolo della vela di Parigi, venne assegnata a *Ydra*, prima imbarcazione, con bandiera ed equipaggio italiano, ad aggiudicarsi il premio. Vittoria che andò ad aggiungersi ai tanti titoli che il Comandante aveva conquistato nella sua lunga carriera di velista. Vittoria che è stata conseguenza delle capacità del timoniere, ma anche delle capacità organizzative dell'armatrice e dall'affiatamento dell'equipaggio. Il titolo di un giornale comparso qualche tempo dopo recitava "I magnifici sei dell'*Ydra*".

Gambare, il cui nome significa "forza, coraggio" in giapponese, pur non vincendo la prestigiosa coppa, ebbe un grande successo. La barca aveva dimostrato di essere veloce in ogni condizione di vento e fu venduta, sul posto, ad un armatore italiano ad un prezzo, si dice, molto elevato. Il suo giovane e sconosciuto progettista, per le idee innovative applicate nelle linee dello scafo e per il sistema di costruzione adottato, divenne, dopo la regata, uno dei progettisti più richiesti ed in seguito entrò nei team di progettazione di imbarcazioni dell'America's Cup.

LE VEDUTE MARINARESCE DI HACKERT

Innamorato di Napoli e dei suoi paesaggi marini, il grande vedutista tedesco fu pittore di Corte dei Borbone. Una grande mostra della sua ampia produzione gli è stata dedicata nel 2008 nella Reggia di Caserta. La prestigiosa rivista "Arte Navale" in occasione dell'evento ha pubblicato l'articolo che riportiamo.

LE VEDUTE MARINARESCE DI HACKERT

Paolo Rastrelli - foto di Francesco Rastrelli

La mostra dedicata a Jacob Philipp Hackert - la più ampia ed articolata che mai si sia realizzata della sua opera e non solo in Italia - allestita nella Reggia di Caserta (dal 14 dicembre al 13 aprile 2008), concepita e curata da Cesare de Seta, ha dato agli amanti della pittura di paesaggio l'opportunità di ammirare, in un unicum eccezionale, una collezione assolutamente straordinaria.

Nella sua imponente produzione Hackert, artista infaticabile e grande viaggiatore, spazia dalle vedute di panorami, monumenti e siti naturalistici alle scene campestri e bucoliche, ai porti, alle baie e perfino alla singolare rappresentazione delle specie arboree come nella serie *Prineipes des arbres*.

Nei paesaggi marini e nella iconografia portuale di Hackert il caratteristico "realismo iperdescrittivo attento alle sottigliezze dei particolari" diviene prova superba del valore dell'artista e della sua arte esaltata dalla tecnica *à la gouache* della quale fu sublime maestro.

Accanto alla capacità non comune nel delineare il paesaggio circostante con una rappresentazione ariosa ed equilibrata sia sotto l'aspetto cromatico e sia sotto quello compositivo, un eccezionale valore storico e documentaristico assumono i personaggi e le imbarcazioni che sono al centro della scena.

Infatti, dall'esame attento e ponderato della vasta produzione hackertiana



Jacob Philipp Hackert nel suo atelier ritratto da Augusto Nicodemo (1797, Berlino, Staatliche Museen)



Veduta della Marina Piccola di Sorrento (1794, Caserta, Palazzo Reale)



Particolare del porto di Trani (1791, Caserta, Palazzo Reale)

dedicata alla veduta marina, è possibile osservare e studiare le tipologie d'imbarcazioni di grande e di minore dimensione, le forme degli scafi e le velature, le tecniche di voga e di pesca, "il vario e colorito affaccendarsi popolare", i costumi dell'epoca, la cantieristica ed i vari dei vascelli, le attività commerciali e tutto ciò che anima la vita di un porto.

Nelle tele raffiguranti i principali porti del Regno borbonico, animate e ricche di particolari, sorprende una sorta di dinamismo che caratterizza le figure togliendo staticità alla loro rappresentazione: i gesti e gli atteggiamenti degli uomini e perfino degli animali sono in movimento, i bastimenti sotto vela e le barche a remi sembrano avanzare lentamente. "Soltanto oggi" ha scritto Claudia Nordhoff (*Jakob Philipp Hackert alla ricerca dell'Italia sconosciuta in J.P. Hackert la linea analitica della pittura di paesaggio in Europa*, a cura di Cesare de Seta, Electa Napoli, 2007, p.55) "siamo in grado di stimare l'opera di Hackert quasi nella sua compiutezza; le fotografie dei disegni e dei quadri ci permettono di ricomporre almeno nella riproduzione le tappe di un viaggio, le soste del pittore su un sentiero oppure seguirlo a percorrere una strada sempre di nuovo durante gli anni, completando la sua immagine ogni volta con nuovi disegni. In questo modo Hackert ci regala ancora oggi una visione dell'Italia che fu - e che sorprendentemente esiste ancora oggi immutata in molti luoghi scoperti dal pittore più di duecento anni fa".

Il pittore Jacob Philipp Hackert viene, a giusta ragione, collocato tra i più grandi vedutisti che hanno operato nella seconda metà del Settecento fino ai primi anni del secolo successivo.

Nato a Prenzlau (Germania) il 15 settembre 1737 evidenzia fin da ragazzo la sua passione e predisposizione per l'arte. Dopo avere appreso i primi rudimenti dell'arte pittorica nella bottega del padre ritrattista, a sedici anni arriva a Berlino presso lo zio, anch'egli decoratore d'interni, dove frequenta l'Accademia di Belle Arti.

Conclusi gli studi all'Accademia si trasferisce e vive a Parigi, dal 1765 al 1768 dove fa il copista per vivere, con la collaborazione del fratello Johann Gottlieb (1744- 1773) che lo ha raggiunto in Francia. Nella capitale francese incontra e frequenta l'incisore tedesco naturalizzato francese Johann Georg Wille ed il maestro Claude-Joseph Fernet: entrambi avranno notevole influenza sulla sua formazione artistica che già nell'età giovanile si era ispirata anche alla scuola olandese. Compie viaggi in Normandia, Picardia, Maine e Provenza e nel 1764 visita la Svezia.

Nel 1768. con una buona fama e risorse finanziarie sufficienti per un buon tenore di vita, Hackert, con il fratello, si trasferisce a Roma che diventa la sua residenza principale fino al 1786 senza, tuttavia, rinunciare a numerosi viaggi alla ricerca di diversi tipi di paesaggio per la sua produzione.

Nel 1770 visita Napoli che con le sue bellezze naturali e i suoi tesori culturali è stata da sempre una tappa irresistibile per artisti e viaggiatori.

Nel 1771 è alla Corte di San Pietroburgo dove Caterina II di Russia gli commissiona una serie di sei tele di

quadri per immortalare la vittoria della flotta russa al comando del conte Alexej Orlov sui Turchi (battaglia di Tschesme o Cesmè) avvenuta il 5 e 7 luglio del 1770. Le opere sono ancora oggi esposte nella grande sala del castello di Petherof nei pressi di Leningrado.

Grazie ad un incontro puramente casuale con il re Ferdinando IV di Borbone, mentre era intento a dipingere in un sito di caccia reale. Hackert nel 1786 si trasferisce a Napoli in un appartamento a palazzo Francavilla a Chiaia e studio a Palazzo Cellammare, divenendo "fidato e stimato" pittore di corte.

Il monarca infatti, che sin dagli inizi degli anni ottanta aveva dato inizio ad un progetto per la documentazione del suo regno, intravede nell'arte di Hackert la possibilità di dare impulso al suo disegno.

Anche il fratello minore Georg Hackert (1755-1805) viene assunto al servizio del re come incisore e direttore di una scuola di incisioni. Entrambi contribuiscono ad organizzare una Calcografia e una Stamperia Reale che avranno in seguito larga fortuna.

La possibilità di intraprendere lunghi viaggi pittorici e coltivare la sua passione per la rappresentazione di paesaggi lontani dalle città, luoghi sconosciuti e poco visitati lungo le coste del Regno delle Due Sicilie apre una nuova stagione della pittura hackertiana.

Hackert esplora la penisola sorrentina con il suo entroterra e la costiera amalfitana sin dai primi anni settanta eseguendo una grande quantità di disegni di paesaggi.

Su specifico incarico di Ferdinando IV, tra gli anni 1788 e 1794, realizza i quadri delle vedute dei porti del Regno di Napoli: una completa e monumentale serie di diciassette porti compresi tra Campania, Sicilia e Puglia. La serie oggi si trova nella Reggia di Caserta ad eccezione del Porto di Castellammare (1788) che appartiene a collezione privata a seguito di una vendita Sotheby's nel 1990.

Come quest'opera sia arrivata sul mercato resta un mistero tutt'ora insoluto. Per gli avvenimenti bellici legati alla fallita costituzione della Repubblica partenopea, nel 1799 Hackert fugge da Napoli e si trasferisce a Firenze. Tre anni dopo compra una tenuta vicino a San Pietro di Careggi dove riprende il suo lavoro e le sue escursioni rivolte adesso prevalentemente ai boschi della Toscana attratto dalle specie diverse della bella e selvaggia natura. Nella tranquillità della sua nuova dimora lo coglie la morte nel 1807. Johann Wolfgang Goethe, amico, estimatore e frequentatore di Hackert, che in vita aveva contribuito ad accrescerne la fama, nel suo Biographische Stizze ha raccontato la biografia del pittore prussiano.



Particolare del porto di Barletta con ormeggiata la Squadra borbonica (1790, Caserta, Palazzo Reale)



La flotta borbonica ancorata nella rada di Napoli (1787, Caserta, Palazzo Reale)



Varo del vascello "Partenope" della flotta borbonica al Cantiere di Castellammare di Stabia , nell'agosto 1786 (1787, Caserta, Palazzo Reale)



Vascello sotto vela attraversa il canale di comunicazione nel porto di Brindisi (1789, Caserta, Palazzo Reale)



Reggio Calabria, particolare del porto con i monti dell'Aspromonte sullo sfondo. (1792, Caserta, Palazzo Reale)



Porto interno di Brindisi (1789, particolare, Caserta, Palazzo Reale)



Castellammare di Stabia, particolare del taglio delle travi destinate alla costruzione dei vascell. (1789, Caserta, Palazzo Reale)

NAVI STORICHE

Va dato merito alle antiche riviste di tanti anni fa di avere tra i propri scopi principali quello di fare cultura. Così sfogliando la rivista "Lega Navale", della quale il "Centro Studi" custodisce la raccolta completa della Presidenza Nazionale dal 1897, capita di trovare articoli molto interessanti come questo che proponiamo ai lettori che descrive vari tipi di imbarcazioni, le loro caratteristiche e la loro evoluzione attraverso i secoli.

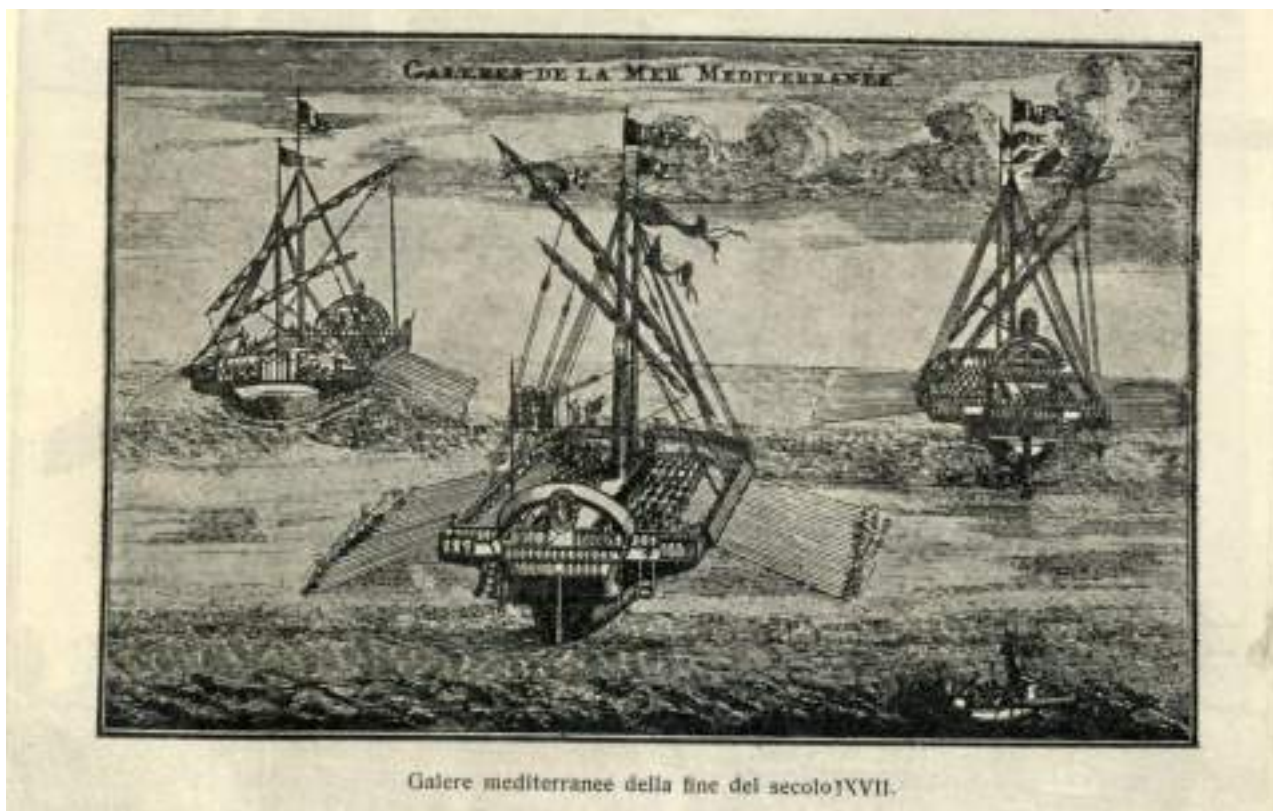
(da "LEGA NAVALE" 2a quindicina dicembre 1913)

GALERE MEDITERRANEE E VASCELLI DEL NORD

di Arturo Pedrazzoli

La galera e la cocca: due tipi di nave, due necessità, due ideali, due storie.

Dalla nave pelasgica mossa da cinquanta remi - il pentacòntero - destinata alle lotte di mare, nacque la romana liburna, il bizantino dromone, la galera italica infine; navi tutte sveltissime e snelle; su le altre agilissima, la galera delle nostre repubbliche, la quale nel nome istesso ricordava il sottile e veloce galeos, il pesce-spada dal formidabile rostro.



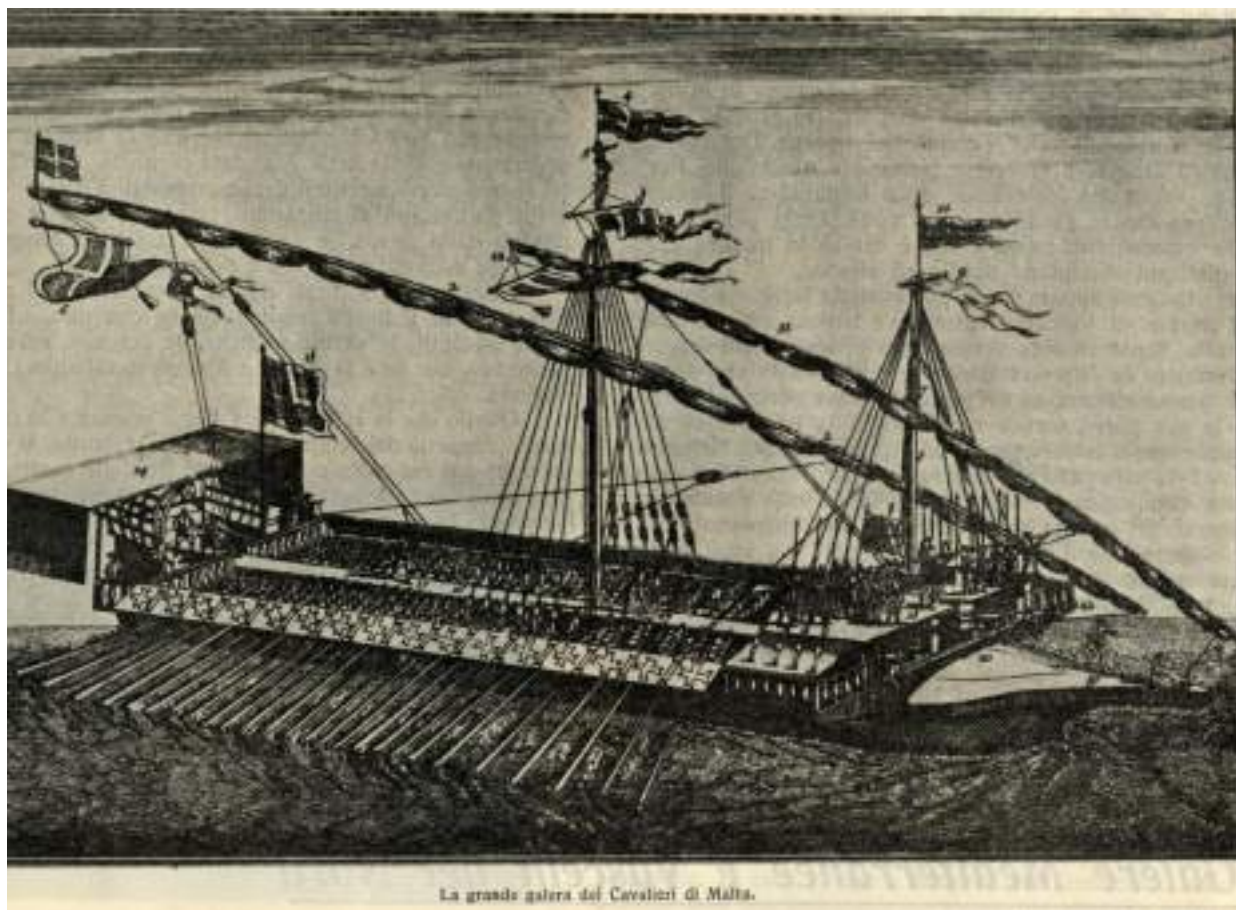
Galere mediterranee della fine del secolo XVII.

Nave da remo e da vela, la galera misurava cinque metri d'altezza - due ne pescava - larga sei metri, dieci col palco dei rematori, lunga quaranta, aveva la portata media di mezzo migliaio di tonnellate. Il suo equipaggio contava centocinquanta uomini in pace, cinquecento in guerra. Mossa da cinquanta, talvolta da sessanta remi, lunghi oltre un decametro, manovrati da cinque o da sei rematori ciascuno, la galera recava le vele triangolari latine ed il trevo, sorta di vela quadrata per le fortune. L'albero maestro era alto venticinque metri all'incirca, trentotto la sua antenna; venti metri il trinchetto, trenta la sua antenna. Assai raro era l'albero di mezzana.

A destra e a sinistra, i banchi dei rematori. In mezzo, dalla camera del capitano - situata a poppa, alla piattaforma di prua, la corsia, luogo di transito e di di vigilanza. A prua tre cannoni: quel di mezzo, il maggiore. A poppa, tra la stanza del capitano ed i banchi dei rematori, si apriva la spalliera, uno spazio che da ciascun lato aveva un piccolo sporto per montar su la nave o per uscirne.

La rembata, situata a prua - formante un castello di difesa e d'offesa - era una caratteristica delle galere cristiane. Dalle rembate movevansi sui nemici gli assalti e manovravansi le artiglierie.

Erano queste agilissime navi l'espressione fedele del genio mediterraneo: leggerissime, snelle, veloci,



La grande galera dei Cavalieri di Malta.

dominavano il nostro mare, così pieno di pericoli palesi e nascosti. Per la loro struttura e per la disciplina degli equipaggi, potevano considerarsi come strumenti mirabili della volontà individuale. I marinai su le rembate s'addestravano in pace, combattevano in guerra; dalla corsia, gli aguzzini dominavano la ciurma con lo scudiscio. Dal castello di poppa il capitano su tutto e su tutti vegliava. Nè la galera era schiava dei capricci dell'aria, poiché la libera forza dei remi le permetteva di navigare anche quando i venti contrarii confinavano i grandi velieri entro i porti.



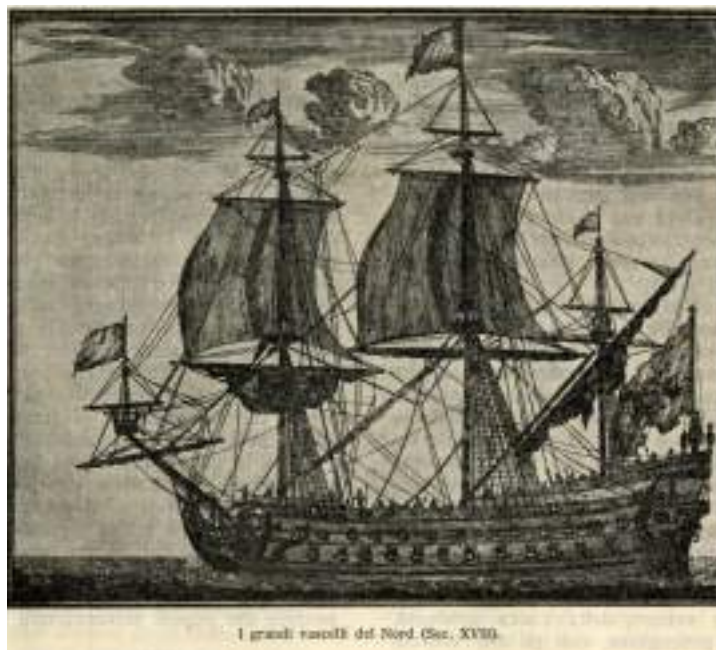
Il vascello ammiraglio legno della flotta nel secolo XVII.

Chiamavansi uniremi, biremi, triremi, a seconda delle coppie di rematori. A seconda della grandezza, galeazze, galeotte, galeoni. I genovesi costruirono per Luigi IX di Francia - il re santo - un'immensa galera che restò memorabile, detta Paradiso, capace di trasportare oltre mille persone. Le repubbliche marinare italiane usavano, in tempo di pace, trasformare in galere da trasporto le navi da

battaglia. Cantieri per la loro costruzione rimasti famosi vantano Venezia, Costantinopoli, Genova, Marsiglia, Barcellona.

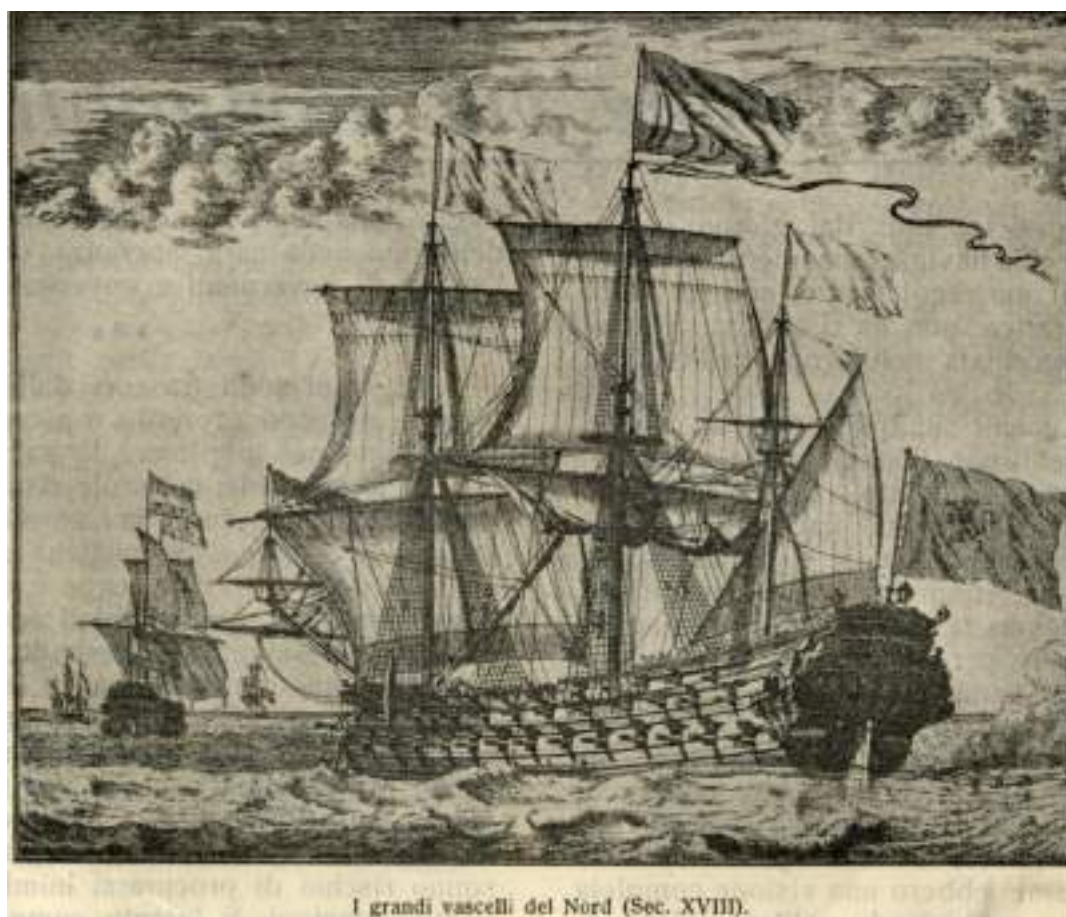
Ma sull'Oceano la navigazione più facile, la frequenza dei lunghi viaggi, lo spirito d'associazione degli anglosassoni, la potenza economica dei grandi stati settentrionali, determinarono il trionfo del grande-vascello esclusivamente veliero, della cozza opulenta, tondeggiante di gran pescagione, con gli alti castelli di poppa e di

prua. Nell'Atlantico e nei mari del Nord l'agilità delle nostre galere poco valeva, e la forza dei remi era povera cosa. Nei mari dalle grandi tempeste, che avevano distrutta l'invincibile Armada, occorreva il massiccio vascello che la forza del vento, non quella dei remi poteva condurre. Nel secolo XVIII entrarono i grandi velieri nel Mediterraneo: ma contro di essi la galera - nave da battaglia per eccellenza - rimase sino al principio del secolo XIX. La scoperta di Fulton, in principio, non trionfò su la vela. Le barche a vapore, nei primi tempi, erano utili soltanto per la navigazione fluviale contro corrente. L'imperfezione delle macchine, il costo del legno di pino, rendeva anti-economica e non veloce la navigazione a vapore, Ma l'industria dei grandi velieri fu invasa dal timore di una vicina sconfitta. La nuova invenzione servi di



pungolo e determinò un rapidissimo progresso nella marina velica. I vascelli d'America avevano ottenuta la preminenza. E se l'Inghilterra volle riconquistare il primato, dovette perfezionare la macchina di Fulton e scavare le sue vaste miniere di carbon fossile. Col perfezionamento della cocca sparve la galea mediterranea; col perfezionamento della vaporiera e il basso prezzo del combustibile, il grande veliero fu destinato ad un progressivo decadimento.

Ma la galera e la cocca furono, nei tempi loro, meravigliosi tipi di nave che meglio d'ogni altro tipo seppero corrispondere, rispettivamente, alle necessità del Mediterraneo e dell'Oceano. E furono la fedele espressione di due temperamenti etnici diversi: la galea, dell'istinto dominatore del singolo, proprio dei popoli greco-latini; dello spirito d'associazione la cocca proprio dei popoli settentrionali d'Europa.



ALLA SCOPERTA DELL'ARCHIVIO CARBONE

Non finisce di stupire l'amico Sergio Pepe che riesce a scovare notizie e particolari sul mondo dello yachting davvero straordinarie, un mondo ancora tutto da scoprire, e che grazie alle sue pubblicazioni il Notiziario sta raccogliendo.



Gli yacht che concorsero all'organizzazione dei Giochi Velici della XVII Olimpiade nelle foto di Riccardo Carbone

ADDENDA

Sergio Pepe

Nel precedente articolo avevo evidenziato i successi di *MAIT II* e, in particolare, la prima partecipazione, nel 1959, di una barca italiana alla regata del Fastnet.

Franco Belloni nel n. 37 - settembre 2015 di questa rivista ci ha informati che in precedenza, tra le barche italiane, solo l'8 m. S.I. *Cheta* di Francesco Giovanelli e *Chiar di Luna* della M.M. avevano regatato nel Solent. Carlo Tagliafico in "Genoa Jib" ricorda che ancor prima di *Cheta*, nelle acque del Solent vi era stata *Sappho*,

foto 1



THE YACHT "SAPPHO" OF NEW YORK.

acquistata nel 1876 del Principe Matteo Sciarra Colonna (**foto n.1**).

Sappho, durante la sfida per la Coppa America del 1871, aveva sostituito vittoriosamente nelle ultime due prove il defender *Columbia*, che durante la terza prova aveva subito un'avarìa al timone, permettendo così al

foto 2



Livonia di James Lloyd Ashbury di vincere una regata della Coppa, risultato che sino al 1920 non riuscì a nessun altro sfidante: infatti, solo nel 1920 *Shamrock IV* vinse la prima prova della sfida per avaria di *Resolute*, come documentato da questo filmato: <https://www.youtube.com/watch?v=Y3A7scTDILk> *Shamrock IV* vinse anche la seconda prova, lasciando *Resolute* a 9' 27" e, in tempo corretto, a 2' 26"; dopo le prime 4 regate, le barche erano a pari punteggio: per la prima volta era stato

messo in serio pericolo da Sir Thomas Lipton il dominio degli americani.

Carlo Tagliafico indica anche *Bona* dell'allora ventiquattrenne Luigi Amedeo di Savoia, Duca degli Abruzzi, quale altra barca con bandiera italiana che regatò nelle acque del Solent. *Bona*, lunga m. 31,10, era un progetto di George Lennox Watson, costruito nel 1897 dal cantiere Handerson di Glasgow. (foto 2)

La Rivista Nautica del 1897 (1^a e 2^a quindicina di Giugno) ci informa che il varo avvenne il 3 giugno e che il debutto avvenne in acque scozzesi il 26 giugno con a bordo l'equipaggio di *Ailsa* agli ordini del Capitano Edward I. Sycamore, considerato uno dei migliori comandanti inglesi di grandi yacht.

Nel mese di agosto *Bona* era nel Solent, battendo, avversari del calibro di *Meteor II*.

Tuttavia, come ha annotato Carlo Tagliafico, "si trattava quindi di due scafi di progetto e costruzione stranieri, *Cheta* è invece tutta italiana!"

Cheta (I-2), progetto di Francesco Giovanelli e costruzione Baglietto, varata il 10 gennaio 1925, nel successivo febbraio vinse a Genova il più prestigioso trofeo velico italiano, la "Coppa Italia", battendo *Aile IV* di Virginie

Hériot. Carlo Tagliafico a pag. 179 di "70 anni della Federazione Italiana Vela" segnala che il Secolo XIX del 7 febbraio aveva riportato che nel corso della prova del 6 febbraio *Cheta* mantenne per quasi tutto il lato di bolina il fiocco pallone. Secondo Tagliafico, Francesco Giovanelli (forse su suggerimento del suo capace marinaio Angelo Parodi) per primo intuì e sperimentò le possibilità boliniere dei fiocchi pallone, concepiti per essere impiegati solo nelle andature al lasco: è l'embrione di una innovazione eccezionale, il genoa. Tuttavia, Giovanelli nel suo "Le barche a vela vanno a vela" (Ed. Off. Grafiche di Genova - 1937) dedica al Genoa un intero capitolo, dal titolo "L'empiastrò", che così riepiloga: "il Genoa Jib è un cattivo pallone, se con vento largo; è un pessimo fiocco, se di bolina" e così conclude: "il Genoa Jib è un empiastrò!"

foto 3



A sua volta, *Aile IV*, sempre nel 1925, vinse la prima edizione della “Coppa Rylard”, la nota industria di vernici marine, tuttora messa in palio dallo Y.C.I.

(<http://www.brava.it/home/storia.html>) (foto 3).

Dal 28 al 30 luglio dello stesso anno 1925 *Cheta* è a Ryde, sull'isola di Wight, per partecipare alla prima edizione della Cumberland Cup “Con magnanimo e nobilissimo gesto sportivo... per tentare la conquista della Coppa Cumberland, ma soprattutto per portare sul più famoso campo di regate a vela del pianeta, il tricolore italiano...” (v. Franco Belloni in “70 anni della Federazione Italiana Vela”, pag. 209). La vittoria non



arrise all'equipaggio di *Cheta*, composto da Francesco Giovanelli, Leone Leone, Rodolfo Pallavicino, sostituito alla seconda prova da Francesco Roncallo, Max Oberti e Angelo Parodi, a causa di un'avaria e un incaglio. Vinse l'avversaria di sempre *Aile IV* (ibid.).

Allan O' Mill così ha immaginato *Cheta* in regata nel Solent (foto 4).

Il quadro fa parte della collezione di yacht portrait del R.Y.C.C. Savoia, ma non a caso: *Cheta* concluse la sua lunga e onoratissima carriera nel golfo di Napoli, acquistata nel 1934 dal C.R.V. Italia. Eccola in regata negli anni 50 contro *Licea* (I-12), *Vega* (I-4), *Bona* (I-16), ??? (K-16). (foto n.5 - archivio Geppino Martinelli).

Chiar di Luna è stata l'altra barca italiana indicata da Franco Belloni, ad aver regatato nel Solent, partecipando, al comando del Colonnello delle Armi Navali Gianni Pera, alla settimana di Cowes del 1954, che, essendo anno pari, non includeva il giro del Fastnet, ma la Cowes-Cork di 330 miglia per gli yacht maggiori e la Wolf Rock Race di 345 miglia, alla quale prese parte *Chiar di Luna*, che fu costretta al ritiro per avaria.

Il numero 69 – maggio 2018 di questa rivista riporta l'articolo pubblicato su *Vela e Motore* n. 9 del 1959 riguardante tale partecipazione, mentre l'Archivio on line dello Y.C.I. contiene i piani (progetto e costruzione Cesare Sangermani 1950) e questa bella foto in regata (foto 6).

Alle 4 barche italiane sopra indicate che navigarono nel Solent, occorre, però, anche aggiungere *Artica II* che, come ci ha informato l'Amm. Giovanni Iannucci (n.8- aprile 2013) partecipò vittoriosamente nel 1956 alla Regata Torbay- Lisbona. Ecco anche la pagina di “Altomare” dell'autunno 1956 pubblicata sul sito dello Y.C.I.

foto 5



Ma le barche sopra indicate, come raggiunsero il Solent? *Sappho* era come una nave a vela, con traversate atlantiche alle spalle, *Bona* era stata varata in Scozia, *Cheta*, barca da regata, sicuramente fu trasferita via terra o imbarcata, probabilmente anche *Chiar di Luna*, 24 piedi, non raggiunse con mezzi propri Cowes, *Artica II* certamente, come ci ha raccontato l'Amm. Iannucci: "Lasciammo la barca a Marietto che avrebbe fatto con lei il lungo viaggio in autotreno per carichi speciali fino a Portsmouth e avrebbe provveduto a rimetterla a mare e ad armarla."

Dunque, *MAIT II* fu, con ogni probabilità, il primo yacht italiano a raggiungere il Solent navigando.

Giusto qualche giorno fa, ho trovato in una libreria un volume, fresco di pubblicazione, dal titolo "Il senso della rotta - Luigi Saidelli: velista, imprenditore, uomo". L'autore è Bruno Cianci, giornalista, già condirettore di *Arte Navale* e autore di libri di nautica e saggi storici, la casa editrice è Nutrimenti. Il libro oltre ad essere la biografia sportiva di Luigi Saidelli, storico prodriere di Luigi Croce (europeo Star nel 1963 e partecipazione all'Olimpiade di Tokio nel 1964), è uno spaccato della marineria sia della Trieste da asburgica a oggi, sia della Liguria. Infatti, il libro si apre con l'origine di una famiglia che ha dato moltissimo alla nostra vela: de Manicor. La mamma di Luigi Saidelli era la sorella di Luigi de Manicor, olimpionico a Kiel su *Italia*. A tanto si aggiunga che la zia Marina sposò il marchese Pietro (Pierino) Reggio, 8° nel 1952 alla Olimpiade di Helsinki a bordo del 6 m *Ciocca II* e 11° a timone del suo 5,50 *Voloira II* alla Olimpiade di Roma.

Il libro illustra gli esordi di Luigi Saidelli nelle acque della Sacchetta fino all'AC Shosholoza, passando, tra le altre, da *MAIT* a *MAIT II* e da *Gitana V* a *Gitana VII*.

Luigi Saidelli fece parte dell'equipaggio che compì nel 1959 l'impegnativo trasferimento (non c'era il GPS!) di *MAIT II* dal Porticciolo Duca degli Abruzzi a Cowes, e il libro riporta la seguente cartina che illustra il percorso compiuto.

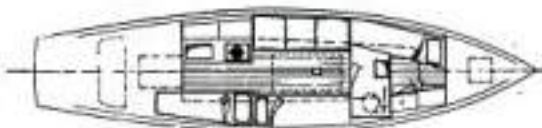
L'Archivio on line dello Yacht Club Italiano contiene il servizio fotografico della partenza, avvenuta il 4 luglio 1959, dalla banchina dello Y.C.I. Ecco alcune delle 20 foto che ritraggono Luigi (**foto 7**) e il papà Alfredo (**foto 8**), che aveva già compiuto il percorso inverso nel 1951 per trasferire a Venezia il brigantino a palo da carico del 1896 *Fantome II*, che sarebbe diventato la nave scuola *Giorgio Cini*, e che, ceduta nel 1979 ad una

fondazione francese, ha ripreso l'originario nome *Belem* (<https://www.barchedepocaclassiche.it/marineria/velieri/328-il-veliero-belem,-ritorno-a-venezia-dopo-35-anni.html>).

Nelle **foto n. 8 e 9**, di fianco a *MAIT II* è l'avversaria di tante regate: *Ea*.

Ed ecco *MAIT II* che con equipaggio familiare, a parte gli storici marinai Angelo Ghirlanda e Alfredo Pianini, ha mollato gli ormeggi (**foto n. 10 e 11**). Il libro ci informa che Luigi, in quanto il più giovane (appena ventenne!) fu sbarcato per le regate della Settimana di Cowes, mentre fu imbarcato Francis Chichester. E' anche riportato quanto l'armatore Italo Monzino scrisse sul diario di bordo in merito all'apporto di Chichester nella regata del Fastnet (**img. 12**)

foto 6



Sistemazioni interne alternative.





foto 7



foto 8



foto 9



foto 10



foto 11

il *Kiff* II classe, il che ci lascia pessimisti sulla nostra posizione, purtroppo dobbiamo pensare che quasi tutti ci siano di prora [...]. Nessuna barca all'orizzonte né di prua né di poppa; dove sono andate? [...] Il sig. Chichester si è chiuso in un ermetico silenzio e non si pronuncia sui pronostici; risponde "forse sì" "forse no"! [...] Forse avremmo dovuto seguire un po' meno alla lettera il consiglio del sig. Chichester, navigatore inglese a bordo; particolarmente il famoso "bordo a terra" nella baia di Portland avrebbe dovuto essere discusso un po' più lungamente. Forse se la nostra sensibilità fosse rimasta un po' più mediterranea noi – alla testa del gruppo – avremmo continuato a mantenere la rotta, senza cercare delle varianti, che alla luce dei fatti sono state un errore. Ma potevamo noi, con nessuna esperienza di regate di questo genere, delle loro correnti, delle loro maree, non ritenere che quella del bordo in terra fosse una soluzione giusta?

Il sig. Chichester, carta delle correnti alla mano, ci fa vedere che a quell'ora a terra la corrente è solo di miglia 1,5 mentre sulla nostra rotta raggiungerebbe le miglia 3,5. Interpello de Manincor, segue una breve discussione con il sig. Chichester che avendo fatto già due volte il Fastnet – ultimamente sul *Figaro* nel 1957 – consiglia il bordo a terra. Accettiamo questo consiglio e viriamo per la costa [...]. Unica barca in vista il *Marabu* I classe n. 625, compagno di sventura, che con noi ha fatto la navigazione a terra nella baia di Portland [...]. Abbiamo avvistato una barca, è

Postille

- La *Rivista Nautica del 1897* è interamente consultabile tramite il link:

https://books.google.it/books?id=tPFdtRayyJMC&pg=PA265&lpg=PA265&dq=rivista+nautica+1897+bona&source=bl&ots=_UTrdA_XpY&sig=ACfU3U3vIf4L1YoL0YDOuoWhZHKWl_YAjw&hl=it&sa=X#v=onepage&q=rivista%20nautica%201897%20&f=false

- su *Bona* vedi :

“*Yacht del XX secolo Volume I – 1850/1920*” Ed. *Yachting Library*, 2000;

Luigi Lang “*Grandi yacht a vela*” Gruppo Banca Italease, 2003;

- sul Capitano Edward I. Sycamore vedi

http://america-scoop.com/index.php?option=com_content&view=article&id=1025:sycamore-capt-edward-1855-1930-usa&catid=220:skippers-crews&Itemid=182&lang=en

- su Virginie Hériot vedi “*Sul mare – impressioni e ricordi*” di V. Hériot ed. *Mare Verticale*, 2017;

- sul Colonnello delle Armi Navali Gianni Pera e sulla moglie Mary Blewitt vedi su questa rivista:

Giovanni Iannucci “*La Meloria , tra vacanze e regate*” n. 34 - giugno 2015

Giovanni Iannucci “*Chiar di Luna e la mia prima Tre Golfi*” n. 47- luglio 2016

Giovanni Iannucci “*1967 – La Meloria – la sua prima regata*” n. 57 – maggio 2017

Giorgia Gessner “*L'esemplare storia marinara di Mary Blewitt*” n.60 - agosto 2017

Franco Belloni “*Gianni Pera, una vita per le regate d'altura*” n.63 - dicembre 2017

- su MAIT II segnalo l' articolo “ *Yacht in altomare*” sul numero 8 - agosto 1960 de “*La tecnica industriale*” che può essere scaricato in pdf dal seguente link

http://www.introni.it/pdf/La%20Tecnica%20Illustrata%201960_08.pdf

- segnalo, infine, un' altra recentissima pubblicazione di Bruno Cianci “*Scompare e indimenticabili - Barche a vela da leggenda nei documenti d'archivio (1885-1951)*” Ed. *Nutrimenti*, novembre 2019.

STORIA DI BARCHE

Riassumiamo brevemente la storia ultra centenaria di una piccola-grande barca nata agli inizi del secolo XX per diletto e divenuta in breve tempo classe olimpica. Arrivata in Italia agli inizi degli anni '30 del Novecento conquista rapidamente un grande successo nei club nautici di tutta la Penisola diventando per molte generazioni la barca scuola per antonomasia e la barca per singolo che ha generato i grandi campioni del passato. La storia di questa barca non è finita ed oggi che il primo Dinghy italiano del 1929 è stato ammesso in esposizione permanente al Museo Galata di Genova, ne tracciamo un ricordo per quanti non hanno avuto l'occasione di conoscerne la storia.



LE TAPPE SALIENTI DI UNA BARCA INTRAMONTABILE

PIERINO (I-1)

IL PRIMO DINGHY 12' ITALIANO DEL 1929 AL MUSEO GALATA DI GENOVA

PAOLO RASTRELLI

Il Dinghy 12 piedi nato in Inghilterra nel 1913 dalla matita di un progettista amatoriale, l'avvocato George Cockshot, ebbe subito una vasta diffusione, soprattutto nei Paesi del Nord Europa, tanto da essere designato classe olimpica nel 1920 ad Anversa e nel 1928 in Olanda.

All'Olimpiade olandese del 1928 i giochi velici si svolgono nello Zeedersee e l'Italia è presente con il timoniere azzurro Tito Nordio, triestino. Numerosi sono i genovesi presenti: nell'equipaggio del 6 metri Stazza Internazionale "Twins II" e tra gli accompagnatori. Tra quest'ultimi il marchese Emilio Nicolò Reggio, fratello di Giovanni Leone Reggio timoniere di Twins II, il quale colpito dal brillante risultato del nostro rappresentante triestino (6° su 20 concorrenti di altrettante nazioni) ed avendo avuto l'occasione di osservare il comportamento di un Dinghy timonato tranquillamente per diporto da eleganti signore nei canali olandesi, intuisce che la barca può essere adatta per avviare allo sport velico suo figlio Pierino di sette anni.



Il marchese Reggio con "Pierino" a Genova.

Tornato in Italia il marchese Reggio si procura i piani di costruzione ed ordina al Cantiere Depanher di Capodistria, esperto costruttore di barche da regata, il primo Dinghy 12' italiano al quale, con il nome di *Pierino*, la Federazione della Vela nel 1929 assegna il numero velico I-1.

Piero Reggio con il suo *Pierino* cresce e diventerà un campione conquistando un notevole palmares: due titoli italiani della classe Dinghy, sei titoli italiani nella classe Snipe, due presenze ai Giochi Olimpici della Vela: nel 1952 ad Helsinki (equipaggio *Ciocca II* classe 6 metri S.I.) e nel 1960 a Napoli (timoniere *Voloira II* classe 5.5 S.I.).

Arrivato tardi in Italia il Dinghy si rifà alla grande. Per molti decenni - anni '30/'60 - su tutto il territorio italiano, dai Laghi Prealpini alla Sicilia, è la barca con il maggior numero di esemplari costruiti ogni anno: barca scuola, ma soprattutto fucina di campioni.

Nel 1931, per la popolarità e la rapida diffusione raggiunta, la Federazione bandisce il primo Campionato Italiano, oggi, giunto alla 84esima edizione, il più datato in assoluto tra quelli disputati in Italia.

Ogni centro velico nazionale e perfino l'Accademia Navale di Livorno e le Sezioni dello Sport Velico della Marina Militare hanno una flotta Dinghy. Tutti i migliori cantieri navali nazionali (Baglietto, Costaguta, Mostes, Postiglione, Russo . . .) si cimentano nella costruzione del 12 piedi.

Negli anni '60, al culmine della sua diffusione, arrivano le barche di vetroresina, leggere e plananti, soprattutto FJ e FINN, e per i vecchi e gloriosi Dinghy inizia un lungo ventennio d'oblio. Gli irriducibili dinghisti liguri, chioggiotti e gardesani resistono come possono e quando stanno per soccombere per difendere la barca dell'inevitabile estinzione totale costituiscono l'Associazione Italiana Classe Dinghy 12' - AICD: siamo a Rapallo 27 settembre 1969.

L'illuminata intuizione dei padri fondatori dell'AICD rappresenta una svolta che ben presto dà i suoi frutti. L'introduzione dei primi scafi di vetroresina, la comunicazione con la pubblicazione di un Notiziario periodico ed in fine la FIV - auspice il suo presidente, ex dinghista, Carlo Rolandi - che riammette il Dinghy tra le barche d'interesse federale, portano alla decisiva ripresa degli anni 90 e poi al boom degli anni 2000.

Oggi la classe Dinghy, con un sito web (www.dinghy.it), una news letter (Dinghy News), la pubblicazione di Annuari illustrati e libri sulla sua storia, le flotte in tutta Italia ed oltre 100 regate nazionali ed internazionali disputate ogni anno, è una splendida realtà nel panorama velico nazionale ed è la più attiva tra le Nazioni dove il Dinghy è attualmente presente (Austria, Francia, Germania, Giappone, Inghilterra, Monaco, Olanda, Slovenia, Svizzera e Turchia).

La Classe italiana ha festeggiato il 100° del Dinghy (1913-2013) con la pubblicazione del volume "Dinghy 12' un bordo lungo 100 anni", con l'emissione da parte di Poste Italiane di un francobollo commemorativo dedicato al Dinghy e un Campionato Italiano Open con 106 concorrenti di 10 nazioni.

DULCIS IN FUNDO. Una conquista lungamente perseguita e meritata.

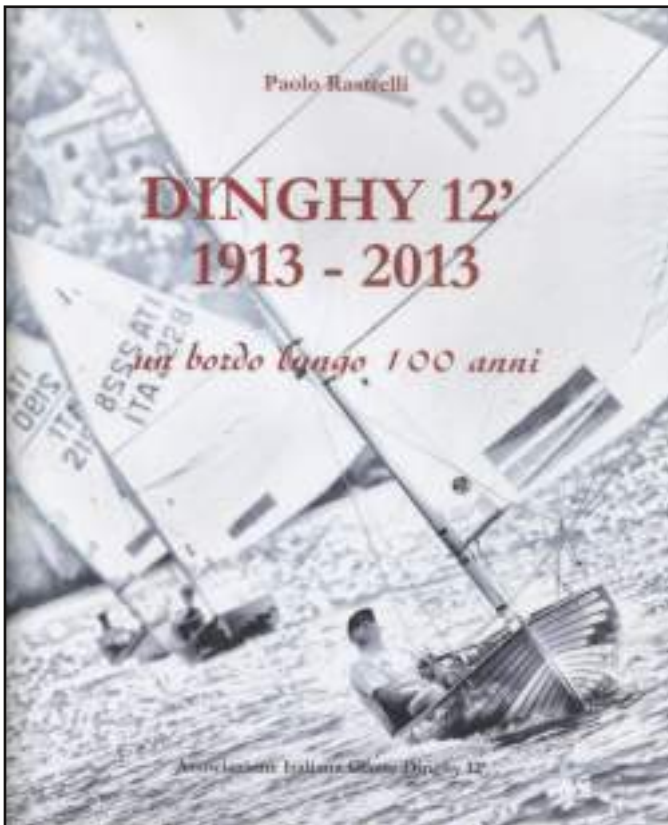
Grazie alla disponibilità degli eredi Reggio e per tutti all'ing. Nico Regio, attuale presidente dello Yacht Club Italiano, ai quali va il merito di aver conservato gelosamente *Pierino* (I.1), il primo Dinghy italiano è stato ammesso in esposizione perenne al Galata, il Museo del Mare di Genova.

Ai Genovesi il merito di aver portato per primi il Dinghy 12' in Italia. A Genova, dove la "leggenda" del Dinghy non finisce mai, in mostra un pezzo di storia della vela agonistica italiana.

E mentre scrivo queste brevi note l'AICD compie i suoi primi 50 anni: AUGURI



“Pierino” (I-1) Il primo Dinghy italiano in mostra al Museo del Galata di Genova.



Copertina del libro del 100°.



Il francobollo Dinghy di Poste Italiane.

LIBRI IN VETRINA . . . da leggere



GUIDA PRATICA PER LA COSTRUZIONE DI BARCHE

di Mario Corsico

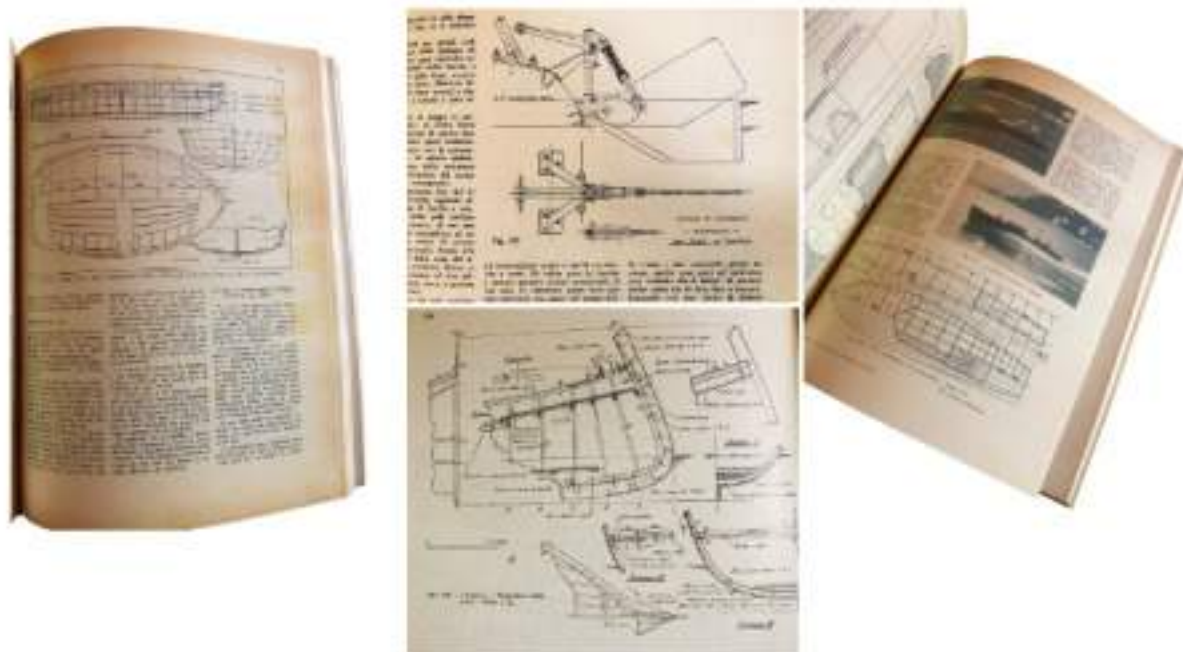
La "guida pratica per la costruzione di barche" di Mario Corsico è un testo a tratti "mitologico" per gli appassionati del settore... considerato pressochè introvabile è stato pubblicato negli anni '30 e riproposto nel primo dopoguerra contando oltre quattro differenti pubblicazioni di altrettanti editori.

Dopo due lunghi anni di ricerca e restauro finanziati dall'Associazione Vele d'Epoca Verbano in collaborazione con lo scrittore genovese Giovanni Panella è finalmente disponibile la copia anastatica perfetta e completa in ogni sua parte della prima e più completa edizione del 1935. Il "Corsico" è l'unico testo italiano di costruzione di piccolo naviglio risalente ai primi del '900. Il manuale condensa in 300 pagine schemi, disegni e tecniche in modo estremamente esaustivo ed approfondito... per questo motivo e per molti altri che scoprirete leggendolo e sfogliandolo è un testo che

non si può non possedere!

Questa nuova edizione è stata stampata su carta avorio di alta qualità mantenendo i segni e l'usura dell'epoca, offrendo una copia inalterata al tatto e nei colori "bruciati" del tempo passato. La ristampa è stata pubblicata in 100 copie, che vengono vendute con certificato di riproduzione numerato.

Per ordinarlo: www.veledepoaverbano.com/corsico/





Il “Royal George”, lo yacht del principe reggente, all’ancora nella rada di Cowes, fu la principale attrazione della stagione nel 1819. In meno di mezzo secolo, grazie alla presenza dei reali d’Inghilterra, il piccolo villaggio dell’isola di Wight era divenuto il centro della stagione mondana estiva.