



Notiziario CSTN

AGOSTO 2021
N° 108



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 X - N° 108

NOTIZIARIO ON-LINE

agosto 2021

SOMMARIO

- | | | | |
|-----------------------------------------------|---------|---------------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • La vela . . . che bella | pag. 27 |
| • I porti del Regno di Napoli: Gallipoli..... | pag. 2 | • I successi di Straulino | pag. 29 |
| • La vela in Italia (parte IV) | pag. 8 | • Letteratura e mare | pag. 34 |
| • Eroi italiani: Nazario Sauro | pag. 16 | • Sezioni LNI e CSTN | pag. 36 |
| • Carcano e il canottaggio | pag. 20 | • Personaggi | pag. 38 |

EDITORIALE

Siamo arrivati ad Agosto, tempo di vacanze, Il Notiziario, sempre puntuale e instancabile nell'appuntamento mensile con i suoi lettori, spera di tenervi compagnia con le sue storie, le sue rievocazioni e gli interessanti argomenti che i nostri preziosi collaboratori non ci fanno mancare. Durante il mese di Giugno il CSTN ha ricevuto a Napoli la visita graditissima del nostro Presidente Nazionale Amm. Donato Marzano per fare il "punto nave" sull'attività svolta, quella futura e sulle problematiche presenti. Il Presidente, persona particolarmente positiva e dinamica, ha dimostrato il suo interesse per il CSTN e per la cultura che ci vede uniti.

I dati del 1° semestre 2021 - nonostante il COD. 19 - sono confortevoli e danno la misura di quanto esprime e rappresenta il CSTN per la cultura e per gli appassionati di tutto ciò che riguarda il mare in ogni sua manifestazione. Tra i tanti contatti con l'esterno che caratterizzano quotidianamente la vita del CSTN ce n'è stato ultimamente uno con la Sezione di Chiavari e Lavagna che certamente avrà un seguito e sul quale relazioniamo a pag. 38 e 39 di questo stesso numero del Notiziario.

Foto e grafica di copertina di Bleu Passion: Salina, le 'balate' e la spiaggia di Pollara, nell'incanto delle Isole Eolie dove si possono incontrare ancora in carne ed ossa le sirene . . . ma non sono quelle di Ulisse".

Hanno collaborato: **Sandro Alessi, Gigi Audizio, Franco Belloni, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Giovanni Iannucci, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Luigi Prisco, 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

RITAGLI DI STORIA

Particolarmente interessante la storia del porto di Gallipoli che l'amico Antonio Formicola ci presenta in questa puntata dei Porti del Regno delle Due Sicilie, ricca, come sempre, di particolari e corredata da rare immagini d'epoca. Già nel sec. XVII Gallipoli era la capitale mondiale dell' "olio lampante", al centro d'importanti scambi commerciali con tutto il Mediterraneo, oltre Manica, estremo Oriente e le Americhe per la produzione e l'esportazione di quest'olio noto per la sua superiore qualità. I frantoi ipogei esistenti a Gallipoli meritano di essere scoperti e visitati.



PORTI E APPRODI DEL REGNO DELLE DUE SICILIE

PORTO DI GALLIPOLI

ANTONIO FORMICOLA

Ancor prima del 1600 l'olio di Gallipoli era il migliore del Mediterraneo; esso non veniva utilizzato per l'alimentazione ma per l'illuminazione nelle case e nelle città (il cosiddetto "olio lampante") e per questo motivo numerose navi confluivano dal Baltico e d'oltre Manica in Gallipoli per caricare, soprattutto, questo particolare tipo di olio. A questo punto possiamo affermare che, con l'andare del tempo, questo prodotto ebbe una larga diffusione non solo nell'intero bacino del Mediterraneo ma anche dall'America all'estremo Oriente. Come già accenato nei capitoli precedenti, nella seconda metà del XVII secolo, Gallipoli faceva parte dei tre porti della Terra d'Otranto che il Governo spagnolo aveva deciso di rimanere aperti ai traffici. Pertanto ogni giorno decine di navi e grossi bastimenti caricavano, nelle loro capienti stive, quel prezioso liquido e poi raggiungevano gli scali del Nord Europa e da lì anche le steppe della Russia.



Terra d'Otranto tratta dalle Carte del Sig. Rizzi Zannoni, Venezia 1783.

Il commercio di olio lampante divenne talmente imponente che la città di Gallipoli, oltre ad avere istituzioni consolari, intesseva rapporti internazionali di scambio merce con diverse nazioni: Austria, Danimarca, Francia, Inghilterra, Norvegia, Olanda, impero Ottomano (Turchia), Portogallo, Prussia, Russia, Spagna, Svezia, ecc. In contrasto a tutto questo grande movimento commerciale, che comportava cospicue entrate, vi era la mancanza di un vero e proprio porto dove le navi potessero attraccare e procedere al carico/scarico. La città di Gallipoli situata su di un'isoletta che sorge, alla punta di un promontorio, nel mare Ionio era collegata alla terra ferma da un viadotto dotato di 12 archi così che la città, cinta da mura e bastioni, veniva a trovarsi fra due seni di mare. La mancanza di un vero e proprio riparo per i navigli, essenzialmente dal vento di NW (Maestrale), nei secoli aveva causato numerosi naufragi.



Veduta della città di Gallipoli (1690). Anonimo, olio su tela, Gallipoli Museo Civico.

Nel 1769 il Decurionato della città, per evitare ulteriori disastri, inviò una richiesta a Ferdinando IV affinché si fosse provveduto a delle opere di difesa. Nel 1771 fu inviato a Gallipoli un primo ingegnere affinché avesse proceduto ad effettuare dei rilievi su tutta la zona poi nel 1773 vi fu spedito l'ingegnere militare Antonio d'Orgemont con l'incarico di studiare ed approntare un progetto. Da una relazione, dello stesso d'Orgemont si apprende che egli aveva previsto la realizzazione di *“un molo continuato che, partendo dal bastione S. Giorgio, s'incurvava verso nord-est, e lo garentiva a nord-ovest con una controscoigliera appoggiata all'altro baluardo di S. Benedetto, cosicché fra questa e il molo quasi piccolo seno veniva a formarsi”*. (1) Il progetto, supervisionato dall'ingegnere Giovanni Bompiede, però non ebbe seguito, forse perché troppo oneroso, fatto sta che tra il 1771 ed il 1797 nessun provvedimento fu preso ed i naufragi continuarono a susseguirsi. Di rilievo, tra i tanti, quello del 22 dicembre del 1792. In quella data dieci legni di varie nazioni, quasi già tutti carichi di olio, andarono ad investire gli scogli, mentre una polacca carica di frumento fu letteralmente ingoiata dalle onde.

Nel 1798 Ferdinando IV affidò all'ingegnere Logerot l'incarico di produrre un nuovo progetto per il porto di Gallipoli ma gli stravolgimenti politici che si verificarono nel Regno, tra la fine del XVIII e l'inizio del XIX secolo, non consentirono di eseguire il benché minimo lavoro.



Il porto di Gallipoli nel 1790. F. Hackert, olio su tela, Caserta, Palazzo Reale.

Dopo la seconda restaurazione il primo progetto ad essere stilato, per stabilire un porto a Gallipoli, fu presentato a Francesco I, il 31 marzo del 1830, dall'ingegnere nonché Ispettore Generale di Acque e Strade Giuliano De Fazio. Il valente tecnico, sostenitore dei moli formati da archi (detti pertanto "a Trafori") per evitare l'accumulo di sabbia e detriti sui fondali, propose di "... prolungare egualmente di circa 700 palmi il così detto Scoglio della Nave ... facendone un molo coll'usato suo sistema d'archi e piloni. Cotesto molo doveva avere l'indirizzo di un arco di cerchio ed opporre la sua parte convessa a' venti dominanti ed al mare aperto, ed il lato concavo volgere alla città. Lo componevano 14 trafori ed altrettanti piloni largo ognuno palmi 30 e lungo 50 con varia altezza (...) Però non dovevano innalzarsi per ora che soli 8 piloni con altrettanti archi nel corso di quattro stagioni estive. La larghezza di tal molo era di palmi 50, ed il raggio dell'arco che ne limitava la banda concava di palmi 820". (2) Il costo preventivo delle opere da realizzare raggiungeva i D.ti 105.000.

Alla fine degli anni '30 in considerazione della verificata inaffidabilità dei moli costruiti con il sistema ad archi, la Direzione Generale di Ponti e Strade ritenne opportuno cancellare i progetti approntati dal De Fazio tra cui anche quello per Gallipoli.

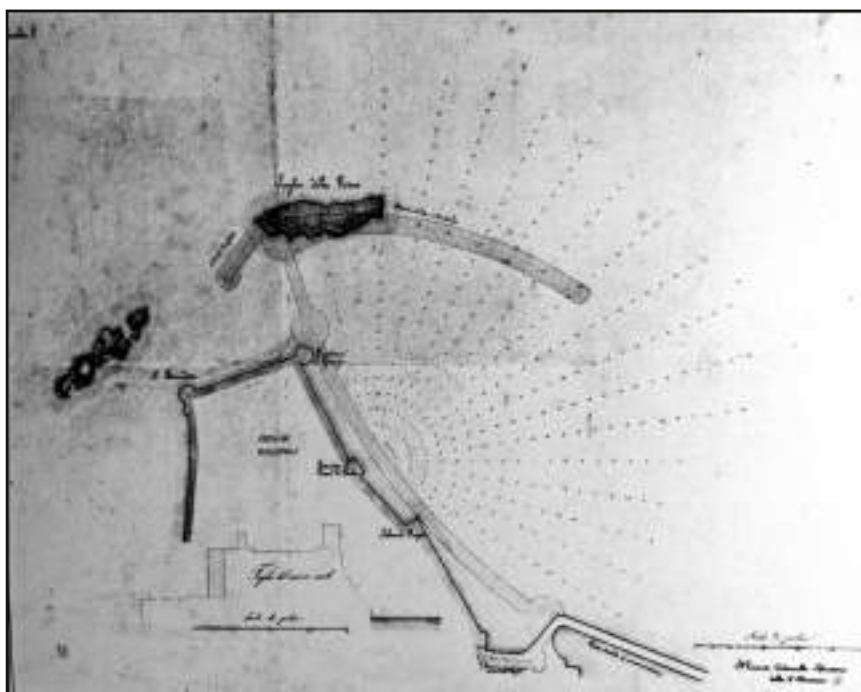


Pianta della Città di Gallipoli e del suo porto (1836). Anonimo, Gallipoli Museo Civico.

Nel 1844, per la patria dell'olio d'oliva, non esisteva ancora un vero e proprio porto pertanto Ferdinando II, dopo una sua visita alla città (16 settembre 1844), incaricò l'ingegnere Ercole Lauria di produrre un progetto per dare a Gallipoli un rispettabile ambito portuale. Contemporaneamente il Re ordinò la costruzione di due fari: il primo da edificarsi sullo "Scoglio della Nave" ed il secondo sulla punta NNE dell'isola di S. Andrea.

I quello stesso anno il tecnico approntò un progetto che prevede la costruzione di un molo che, partendo dal "Bastione S. Giorgio" avrebbe raggiunto lo "Scoglio della nave", e a quest'ultimo veniva radicato un ulteriore molo che si sarebbe prolungato per palmi 1.140 in direzione Est. La struttura era completa di banchina, muro di riparo e scogliera ed alla radice era programmato uno slargo di 64 palmi per collocarvi il faro di 4° ordine. Inoltre il progetto prevedeva la costruzione di "una banchina di palmi 1.100 ad arco circolare intorno al lido sotto le mura della città" con relative strade di collegamento.

Questo progetto, con un importo preventivo di D.ti 197.127, fu approvato dal Sovrano ma per sopraggiunte difficoltà tecniche i lavori ebbero inizio solo nell'aprile del 1853. Fu pertanto eseguita la parte più urgente dell'opera ovvero il tratto di molo compreso tra lo scoglio della nave ed il bastione S. Giorgio con sottoposta banchina. Esauriti i fondi, per continuare i lavori l'Intendente della città ottenne l'autorizzazione di applicare una ulteriore imposta, di 15 Grana a cantaio sulla esportazione dell'olio d'oliva per un gettito annuo stimato di D.ti 12.500. I lavori, per il completamento delle opere, furono ripresi il 15 agosto del 1855 e andarono avanti per altri cinque anni. (3)



Progetto del porto di Gallipoli delineato dall'ingegnere Ercole Lauria nel 1850. ISGAG, Roma.

NOTE

1 - Cfr.: F. de Luca, *Considerazioni Generali sulla costruzione de' porti (...) e particolarmente de' porti di Brindisi e di Gallipoli*, in *Annali Civili del Regno delle Due Sicilie*, fasc. XCVII, pagg. 25-47.

2 - Cfr.: G. Carelli, *Porto di Gallipoli*, in *Annali Civili del Regno delle Due Sicilie*, fasc. CXXVIII, pagg. 5-18.

3 - Cfr.: F. de Luca, *Considerazioni Generali sulla costruzione de' porti (...) e particolarmente de' porti di Brindisi e di Gallipoli*, in *Annali Civili del Regno delle Due Sicilie*, fasc. XCVII, pagg. 25-47.



Panorama della città e dell'antico porto di Gallipoli (1900). Collezione A. Formicola.

LA VELA IN ITALIA



Nella quarta puntata gli autori continuano ad analizzare il diffondersi nel nostro Paese della passione per la vela sportiva e le regate che vedono impegnate nuove imbarcazioni appositamente costruite per le competizioni. Con l'adozione di nuove formule di stazza condivise dalle principali nazioni europee l'internazionalizzazione dello sport del vento si sviluppa sempre più e nuovi club vengono fondati nelle città di mare e sui laghi prealpini.



GLI ANNI DELLA PRIMA VELA

FRANCO BELLONI E GIANNI MAGNANO

Formule di stazza francesi

Negli ultimi anni dell'Ottocento e all'inizio del nuovo Secolo, lo sport velico, anche se lentamente, si diffondeva lungo le coste della Penisola dove nascevano nuovi circoli. Per facilitare gli incontri internazionali, sia in Italia sia all'estero, vennero adottate due formule di stazza francesi in sostituzione di quelle inglesi precedentemente in uso.

La formula di stazza di Godinet

Il Regio Yacht Club Italiano adottò dalle regate di Genova, organizzate dal 12 al 14 aprile 1897, la formula di stazza dell'Union des Yachts Français del 1892 chiamata anche di "Godinet", dal nome del suo promotore l'ingegnere Auguste Godinet.

La nuova formula ebbe un "collaudo" positivo ed era contenuta nella seguente espressione matematica:

$$T = \frac{\left(L \frac{P}{4} \right) \times P \times \sqrt{S}}{130}$$

dove:

T = stazza;

L = lunghezza al galleggiamento;

P = lunghezza del perimetro massimo;

S = superficie velica.

Otto le classi previste da questa formula:

1a fino a 1 tonnellata, massimo 3 persone d'equipaggio;

2a da più di 1 a 2 tonnellate, 4 persone d'equipaggio;

3a da più di 2 a 3 tonnellate, 5 persone d'equipaggio;

4a da più di 3 a 5 tonnellate, 6 persone d'equipaggio;

5a da più di 5 a 10 tonnellate, 8 persone d'equipaggio;

6a da più di 10 a 20 tonnellate, equipaggio illimitato;

7a da più di 20 a 40 tonnellate, equipaggio illimitato;

8a da 40 tonnellate e oltre, equipaggio illimitato.

In una nota, riportata da "Dedalo" sulla Rivista Nautica in un articolo sulle Regate di Genova, il francese Moissenet sintetizzava così gli effetti conseguenti l'adozione della nuova formula:

Innanzitutto non più velature esagerate, giacché ogni metro quadrato di tela sarà tassato, sia che esso

trovisi utilizzato a riva o serrato nella stiva. La superficie velica dovrà quindi esser proporzionata allo scafo in modo che questo possa reggerla tutta con i tempi soliti da regata; da ciò la necessita di avere uno scafo relativamente molto stabile, il che val quanto dire piuttosto largo per realizzare la stabilità di forma, e piuttosto profondo per realizzare la stabilità di peso.

Ma poiché in tal modo P [perimetro massimo] verrà a prendere un valore rilevante, saremo condotti forzatamente a diminuire quello di L [lunghezza al galleggiamento]. In conclusione, dunque, dovendo costruire uno yacht per tale formula, sarà logico farlo più corto di quelli esistenti, ma in compenso di maggior perimetro e velatura.¹

Com'erano le barche costruite con questa formula? Possiamo averne un'idea dalle caratteristiche di tre barche delle classi minori: *Linton* (1898), *Lygia* (1899) ed *Electa* (1900).

Il *Linton*, di Giuseppe Brambilla del lago di Como, progettato da Linton Hope² e costruito da Alfred Burgoine di Kingston-on-Thames (Inghilterra), era una deriva armata a gunter-lugger. Caratteristiche: lunghezza fuoritutto 7,50 metri, al galleggiamento 5,00 metri, larghezza 1,90 m, catena 2,30 metri, superficie velica 35,70 metri quadrati, stazza 0,80 tonnellate.

Ugo Costaguta aveva progettato e costruito nel suo Cantiere di Voltri per l'ingegnere Filippo Tassara di Genova *Lygia*, una barca che ebbe al suo attivo numerose affermazioni tanto che "... può ben chiamarsi un campione del yachting italiano, e che fa veramente onore al suo costruttore signor Ugo Costaguta".

Lygia era lunga fuoritutto 10,10 metri, al galleggiamento 6,74 metri, larga 2,10 metri, con un perimetro 6,62 metri, una superficie velica 58,84 metri quadrati e la stazza 1,95 tonnellate.



Lo Yacht "Lygia" di Filippo Tassara costruita da Costaguta a Voltri, durante le prove davanti al cantiere.

Electa, di Giulio Bava di Genova, progettata da Antonio Bava³, fu la prima barca costruita nel cantiere dell'ingegnere Carlo De Marini a Sturla, misurava in coperta 11,45 metri, al galleggiamento 7,65 metri, era larga 2,20 metri, aveva una superficie velica di circa 83,00 metri quadrati e una stazza di 3 tonnellate. "*Electa*... è tipo di sezione profonda, concepito con originalità assoluta di linee il che fa molto onore al suo autore. Si vede

chiaramente che egli si è preoccupato alquanto della nuova formula di stazza, ed infatti la chiglia si accompagna al lamerone (chiglia) piuttosto basso, avvicinandosi alle forme del fin-keel. L'eleganza delle linee è ammirevole e tutto il yacht, involato, ha un'armonia perfetta. Come costruzione non teme confronti, e come equilibri il signor A. Bava può essere orgoglioso di aver ottenuto quella precisione che è fra i coefficienti più difficili da conseguire nelle moderne macchine da corsa".⁴

Il 14 novembre 1897, per iniziativa del Regio Verbano Yacht Club, si riunivano a Genova i delegati del Regio Yacht Club Italiano, rappresentato dal cavaliere Giuseppe Garibaldi Coltelletti; del Regio Verbano Yacht Club, con il principe Giberto Borromeo, ingegnere Carlo Nigra e marchese Franco Dal Pozzo; del Club Nautico Genovese, capitano Alberto Giusti; del Regio Regate Club sul Lago di Como, ingegnere Aristide Rubini; del Club della Vela di Cornigliano, e gli ingegneri Marcenaro e Rotondi, per decidere ufficialmente l'adozione della formula francese.

Coltelletti fece osservare che, indipendentemente dalla maggiore o minore bontà della formula di stazza francese, in Italia non si era ancora raggiunto uno sviluppo tale da giustificare una formula di stazza nazionale e conveniva adottare per ragioni di opportunità quella francese. Inoltre, il rappresentante del Regio Yacht Club Italiano aggiunse, che questa formula alle regate di Genova aveva dato buoni risultati, facilitando la partecipazione delle barche che precedentemente avevano preso parte alle regate della Costa Azzurra, sostenendo che era conveniente, sotto ogni aspetto, che in tutto il Mediterraneo si cominciasse a regatare con la stessa formula di stazza.

Il rappresentante del Regio Verbano Yacht Club, si dichiarò subito d'accordo sostenendo che il suo Club aveva già deciso da tempo l'adozione della formula francese, mentre gli altri intervenuti si riservarono di sentire i loro circoli, comunicando in seguito il loro consenso che furono favorevoli.

La formula di stazza del Congresso

All'approvazione della formula di Godinet, dichiarata valida fino al 1° gennaio 1900, l'Union des Yachts Français stabiliva di riunire nel 1899 in Congresso i circoli velici francesi per una valutazione circa la formula da adottare all'inizio del Novecento. Al Congresso, iniziò il 1° maggio, le animate discussioni degli intervenuti per scegliere, tra le ventisette formule presentate, quella da adottare durarono cinque giorni.

Alla fine si votò e con 38 voti favorevoli e 19 contrari venne scelta la formula proposta da Marcel Méran leggermente modificata dalla Commissione tecnica di studio.

La formula:

$$T = \frac{(L \frac{P}{4}) \times P \times S}{1000 \sqrt{M}}$$

dove:

T = stazza;

L = lunghezza al galleggiamento;

P = lunghezza del perimetro massimo;

S = superficie velica;

M = area della sezione maestra immersa.

La formula entrava in vigore in Francia il 1° gennaio 1901 e, nello stesso anno, venne adottata anche in Italia.

Le classi ridotte a sette:

1a da 0 a 1 tonnellata, equipaggio 2-3 persone;

2a da 1 a 2,50 tonnellate, equipaggio 4 persone;

3a da 2,50 a 5 tonnellate, equipaggio 6 persone;

4a da 5 a 10 tonnellate, equipaggio 8 persone;

5a da 10 a 20 tonnellate, equipaggio illimitato;

6a da 20 a 40 tonnellate, equipaggio illimitato;

7a oltre 40 tonnellate, equipaggio illimitato. Inoltre, i circoli erano autorizzati ad adottare una classe fino a 0,50 tonnellate.

Nel periodo in cui questa formula di stazza era in vigore, le barche italiane parteciparono per la prima volta nel 1901 alla Coppa del Cercle de la Voile de Paris, l'attuale One Ton Cup, e nel 1902 alla Coppa di Francia. Inoltre, furono disputate, 1903 e 1904, le prime due edizioni della Coppa d'Italia. Queste importanti regate diedero la possibilità di conoscere come erano le barche delle classi di 1, 5 e 10 tonnellate, progettate con la nuova formula di stazza del 1899.



Coppa Circle Nautique de Paris in un disegno tratto dal volume "diporto nautico" di Giuseppe Ghibaudi.

La Coppa del Cercle de la Voile de Paris

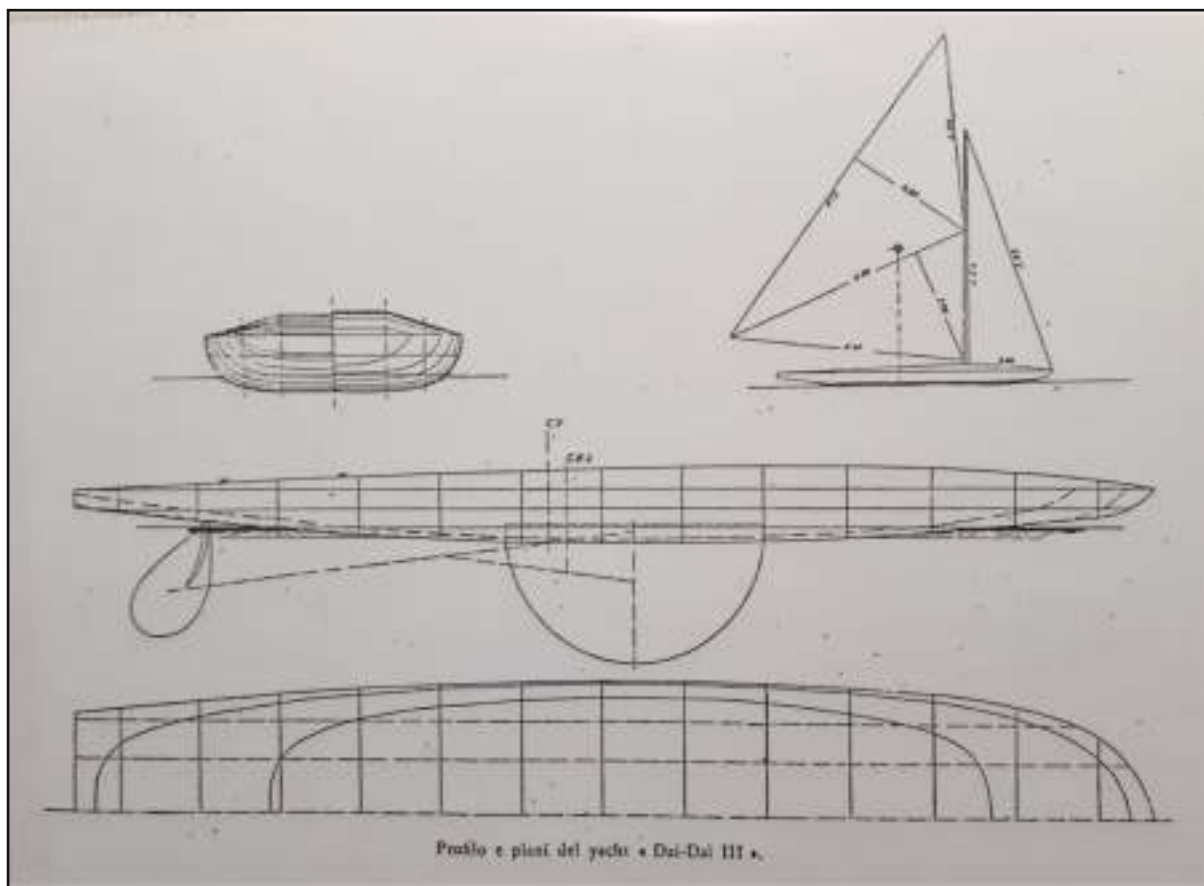
Il 24 novembre 1900, il marchese Lodovico Trotti, presidente del Regio Regate Club Lariano, e il principe Giberto Borromeo, presidente del Regio Verbano Yacht Club, mandarono al presidente del Cercle de la Voile de Paris, marchese De La Jaille, una sfida per la Coppa⁵ del 1901.

Il Regolamento della Coppa prevedeva che progettista e costruttore della barca sfidante dovessero essere della stessa nazionalità del Club, motivo per cui non si poté ricorrere a Linton Hope per la progettazione e costruzione del nostro sfidante.

Fazio Dal Pozzo e Giuseppe Brambilla incaricarono Egidio Gallinari⁶ di Livorno di progettare e costruire due barche: **Dai-Dai III** e **Dai-Dai IV**, rispettivamente di 6,60 e 7,50 metri di lunghezza. Venne scelto **Dai-Dai III** uno sharpie per vento teso e poca onda che sviluppava le sue qualità soprattutto al lasco. L'equipaggio era formato da Fazio Dal Pozzo, Giuseppe Brambilla e Giannino Tarsis, riserva Emilio Cramer. Si gareggiò a Meulan, sulla Senna, dal 7 a 16 maggio 1901.

Oltre la barca italiana parteciparono alla regata due derive: l'inglese **Scotia II**, progetto di Linton Hope, e la francese **Sequana**, progetto di Giudicelli.

Dopo le prime tre prove, due vinte da **Scotia II** e una da **Sequana**, la barca italiana fu eliminata. Con una terza affermazione **Scotia II** vinceva la Coppa.



Lo Yacht "Dai Dai III" progettato da Gallinari a Livorno.

Questo l'articolo apparso sulla *Rivista Nautica*:

*È un peccato che le cure che il sindacato italiano si è preso per tentare le conquista di questa coppa abbiano avuto un risultato così negativo. Non bisogna però dimenticare che le condizioni del campo di corsa non erano molto favorevoli al campione italiano, trattandosi di corse su fiume, cui non erano abituati i nostri yachtsmen, soliti a correre in mare o sui laghi. Ad ogni modo questo tentativo non mancherà di essere molto istruttivo per un prossimo avvenire, in cui vogliamo sperare che la sorte sarà più propizia ai colori italiani.*⁷

Soltanto nel 1973 la sorte sarà propizia ai colori italiani: a Porto Cervo, l'ammiraglio Agostino Straulino vinse con il III Classe IOR *Ydra*, progettato dall'americano Dick Carter e costruito da Abeking & Rasmussen, per Marina Spaccarelli Bulgari.

Tra il Secolo che muore e quello che nasce

A Cornigliano, presso Genova, venne fondato nel 1897 il Club della Vela, presidente Nicolò Canepa. Il Club organizzò durante l'estate alcune regate sociali di incoraggiamento e per le classi internazionali minori. Inoltre, patrocinò le regate, 8 settembre, organizzate nella vicina Voltri dalle Autorità locali.

Per valorizzare i numerosi gozzi a vela attivi sulle spiagge genovesi, si organizzò una gara speciale riservata a "imbarcazioni tipo gozzo o canotto con corridoi o senza, ma non interamente pontate, non superiori a metri 5,50 al galleggiamento e alla tonnellata di stazza di regata, non munite di chiglia mobile".

Va precisato che il termine "corridoio" all'epoca stava ad indicare una parziale copertura longitudinale tra il pozzetto, dove trovava posto l'equipaggio, e il bordo.

Nel dicembre del 1897 un Comitato promotore - di cui facevano parte Nicolò Canessa, Ugo Costaguta, Carlo Cunico, Ino Simone Fava, Alberto Giusti, Lazzaro Luxardo e Filippo Tassara - dette vita a Voltri al Circolo Nautico Vulturium, fu eletto presidente il capitano Enrico Alberto D'Albertis, una riconosciuta autorità nello yachting genovese. Il sodalizio più tardi cambierà il nome in Circolo Nautico Ugo Costaguta.



Il libretto dello Statuto del Circolo Nautico Vulturium fondato a Voltri nel 1898 più tardi diventato Circolo Nautico Costaguta.

Nel 1921, anche in osservanza di un articolo dello Statuto Sociale, nel quale si legge tra gli scopi del sodalizio c'è di "creare una Serie Popolare di piccoli canotti da spiaggia, pratici, retta da uno speciale regolamento", vennero istituite tre nuove classi di derive rispettivamente da 4,00, 4,50 e 5,00 metri di lunghezza.

Nell'isola d'Elba, a Portoferraio, nel 1898 nacque il Club Nautico Elbano, presidente Ugo Ubaldo Toniatti. Il Club organizzò le prime regate dal 7 al 10 agosto dello stesso anno per le classi a formula e per "...imbarcazioni tipo gozzette o canotti non eccedenti le 2 tonnellate, iscritte al Compartimento marittimo di Portoferraio".

Nel 1900 iniziava l'attività il Club Nautico Foce, che successivamente aggiungerà al nome l'aggettivo "Popolare", presidente Romolo Gabrielli. La prima regata del nuovo Club si disputò il 1° luglio per le Classi da 1, 2 e 3 tonnellate e per le barche non pontate. Questo sodalizio avrà un ruolo importante nella diffusione dello yachting minore con la promozione negli anni Venti di "canotti con lama di deriva" di 4,00, 4,50 e 5,00 metri.

Sempre nel 1900 veniva fondato il Riviera Yacht Club che nel 1903 si fonderà con il Club Nautico Genovese.

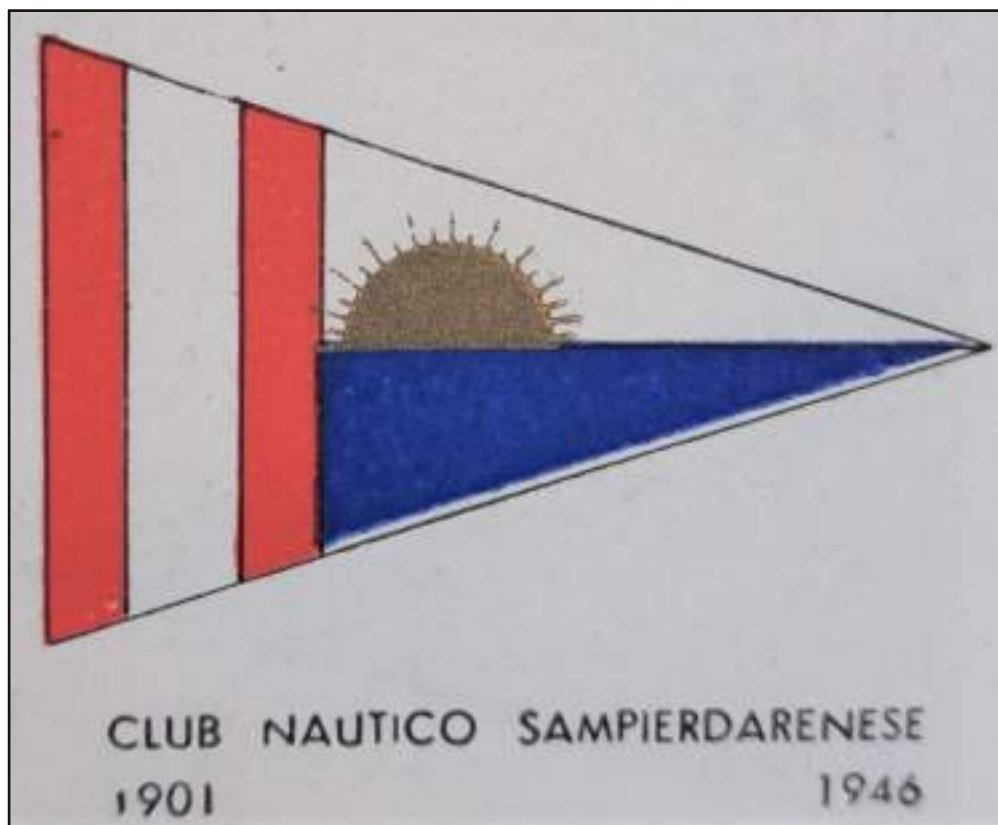
Nel ponente ligure a Sampierdarena nacque il Club Nautico Sampierdarenese. Franco Cigala Fulgosi e Alessandro Torcello scrissero più tardi:

È il 1901 l'anno fondamentale nella storia del C.N.S., ma sono due le date 'storiche'. La prima, il 23 marzo, vede la riunione degli appassionati sampierdarenesi con la quale ci si accorda sulla creazione di un'associazione nautica; ormai è certo: il Club nascerà, avrà sede a Sampierdarena e verrà costituito entro l'anno. L'incontro, l'ultimo di una lunga serie, è presieduto dal cav. Pestalozza e stabilisce tra l'altro che uno degli scopi fondamentali dell'associazione sarà l'attività formativa rivolta ai giovani; un impegno che, come vedremo, sarà sempre rispettato.

*"Pochi mesi dopo ecco l'altra data fondamentale: il 1° ottobre 1901 nasce ufficialmente il Club Nautico Sampierdarenese."*⁸

Il Club Nautico Sampierdarenese venne fondato da Gilberto Pestalozza, eletto presidente, Vincenzo Cuneo, Luigi D'Acqui, Benedetto Fossati, Bartolomeo Meirana, Attilio Moiso, Francesco Morasso, Bartolomeo Palazzo, Nicolò Riso, Giuseppe Roccatagliata, Attilio Storace e Lorenzo Tubino.

Nel 1922 il Club istituì una Classe di 4,50 metri, la Serie C.N.S., che contribuirà in modo cospicuo alla diffusione della vela.



Guidone Sociale del Circolo Nautico Sampierdarenese.

Le Sezioni della Lega Navale Italiana

I fermenti che a La Spezia portarono il 2 giugno 1899 alla fondazione della Lega Navale Italiana, erano presenti anche a Milano, città continentale, ma con buone tradizioni marinare anche nel diporto nautico, Infatti, il 10 gennaio 1872 era stato fondato il Regio Regate Club sul Lago di Como che aveva la sede in piazza Belgioioso.

L'8 maggio 1899 si svolse la prima riunione degli aderenti al Comitato milanese della Lega Navale che nominò un Comitato provvisorio con l'incarico di compilare lo Statuto Sociale. Fecero parte del Comitato Giberto Borromeo, Alvise Manfroni, Ippolito Vigliezzi e Francesco Emilio Carcano.

Nell'Assemblea del 2 giugno venne costituita la Sezione di Milano della Lega Navale e nominato presidente Giberto Borromeo.

La Sezione collaborò nel 1928 con l'Ente Fiera di Milano all'organizzazione della prima Mostra Motonautica nel Palazzo dello Sport; inoltre, il 27 settembre 1936 con la collaborazione del Circolo Velico Naviglio, del Circolo Vela Como, del Regio Verbano Yacht Club e del Regio Elice Club Italiano, organizzò all'Idroscalo "*la prima manifestazione velica in Milano*" con ben ottantuno derive in gara.

Intanto a Napoli, mentre la Squadra navale italiana si trovava all'ancora nel Golfo, il 23 aprile 1900 venne fondata la Sezione della Lega Navale Italiana presieduta dal contrammiraglio Gustavo Colonna di Stigliano.

Tra le tante iniziative della Sezione per diffondere la vela nel 1913 fu istituita la serie Napoletana Lega Navale di 4,25 metri ideata da Guido Fiorentino, vicepresidente del Reale Club Canottieri "Italia".

Oltre all'attività sportiva e promozionale la Sezione, che già all'inizio aveva istituito una biblioteca sociale, nel 1999 grazie soprattutto all'iniziativa di Paolo Rastrelli e alla lungimiranza dell'allora presidente Rosaria Rosini, fondò il Centro Studi Tradizioni Nautiche, che svolge tutt'oggi una polivalente ed importante attività culturale.

A Genova, il 6 maggio 1900 si riunirono nel salone del Regio Yacht Club Italiano all'Acquasola gli aderenti all'iniziativa di fondare la Sezione di Genova della Lega Navale Italiana, presenti anche le Autorità cittadine. Nel corso della riunione venne eletto l'Ufficio di presidenza: marchese Lazzaro Negrotto Cambiaso, fu nominato presidente; gli onorevoli Fasce e Imperiali, vicepresidenti; il cavaliere ufficiale Antonio Mancini, tesoriere e il cavaliere Salvatore Raineri, segretario.

Nell'attività velica la Sezione ebbe un ruolo importante dal 1911 quando la sua Commissione Permanente per la Marina da Diporto promosse una deriva a restrizione, la Serie Ligure Lega Navale, di 4,25 metri.

Due nuovi circoli velici a Napoli

Il 7 settembre 1899, Giuseppe Algranati, Giovanni Buonsignore, Roberto Castelli, Gino Morelli, Edmondo Schneider, Francesco Shwatal con altri appassionati, fondavano il Sailing Club. Nella stessa riunione Giovanni Buonsignore venne nominato presidente. Dal 1921 il sodalizio si chiamerà Circolo della Vela, per unirsi nell'ottobre del 1936 con la Sezione Partenopea del Regio Yacht Club Italiano dando origine al Circolo Partenopeo della Vela che dal marzo del 1946 assunse il nome definitivo di Circolo del Remo e della Vela "Italia".

Lo scopo principale del Sailing Club era quello di "*mettere alla portata delle borse modeste, quali sono in genere quelle dei giovani, lo sport della Vela, fatto perciò con imbarcazioni non appartenenti a singoli proprietari, ma appartenenti al Circolo*".

Sempre a Napoli, nell'estate del 1901 tre transfughi del "Savoia" Eugenio Simeone, Augusto Gandais e Francesco Dresda fondarono con dieci amici il Circolo Nautico. All'origine della scissione furono diversità di vedute sul sistema di voga. La prima Assemblea dei soci si tenne l'11 agosto e in quella occasione venne approvato lo Statuto, i colori sociali che erano una losanga bianca su fondo rosso e fu nominato il Consiglio Direttivo.

La carica di presidente secondo lo Statuto spettava al fondatore più anziano, ma nessuno si sentì tale e pertanto rimase vacante. Il Consiglio era composto da Francesco Dresda, vicepresidente; Augusto Gandais, Michele Massa, Pasquale Pica ed Eugenio Simeone consiglieri.

L'attività velica era svolta con due monotipi sociali, ben presto insufficienti per l'aumentato numero dei soci.

*Fu allora che un'idea ardita per le risorse del Nautico trovò concreta realizzazione per l'entusiasmo di otto soci i quali, firmando ciascuno una cambiale di lire mille, ottennero da un amico banchiere la somma occorrente per un acquisto sensazionale: il panfilo **Gracie**. Cutter di 11 tonnellate, costruito nel 1903 a Vyvenhoe (Inghilterra) una delle costruzioni più veloci del suo tipo e più elegante per la snellezza della linea. Concluso l'acquisto, un*

equipaggio agli ordini di Augusto Gandais, e composto da cinque soci e tre marinai, si recò a Cannes a rilevare l'imbarcazione ed in navigazione raggiunse Napoli, compiendo così la prima crociera sociale. L'imbarcazione, acquistata per partecipare alle regate indette dal R. Circolo Italiano della Vela [la Sezione Partenopea del Regio Yacht Club Italiano] nel Golfo di Napoli, giungeva prima nelle due regate della importante riunione, battendo il 21 tonnellate *Caprice* dell'ing. Anatra. Era l'estate del 1905.⁹

La centenaria Coppa Bellano

Ancora oggi sulle acque del Lario si disputa la *Coppa Bellano*, messa in palio per la prima volta nel 1901 dal Regio Regate Club Lariano. Promotore della *Coppa Bellano* fu don Luigi Adamoli, un attivo sacerdote appassionato velista nonché progettista e proprietario di alcune barche con le quali partecipava alle regate organizzate sul lago. La Coppa era stata offerta dal Comitato "Pro Bellano", che a questo scopo aveva indetto una sottoscrizione pubblica che riscosse un notevole successo.



1901 Cartolina postale commemorativa della prima edizione delle Coppa Bellano.

A Bellano, sia la popolazione sia l'amministrazione comunale, furono coinvolte nelle iniziative del Regio Regate Club Lariano. Infatti, in occasione delle regate del settembre del 1899 il sindaco Fiodo Mezzera invitò i cittadini alla collaborazione favorendo l'organizzazione e "abbellendo" il Paese con iniziative spettacolari come, per esempio, una folcloristica illuminazione in onore dei concorrenti annunciata dal sindaco con un messaggio di cui abbiamo notizia dalla seguente minuta oleografica nella quale si legge:

Bellanesi,

nella gradita occasione che qui hanno luogo, a cominciare da oggi, le Regate a Vela, Bellano, orgogliosa di ospitare gli illustri Membri del Regio Regate Club Lariano, deve far conoscere quanto apprezzi e sia lieta dell'alto onore, e quanto vivo interessamento prenda all'importante e geniale sport.

A tale scopo la Vostra Giunta ha provveduto per una straordinaria illuminazione elettrica in Paese nella sera di venerdì 8 corrente e perché riesca più fantastica e graziosa fa caldo invito a tutti i proprietari delle case prospicienti il lago perché vogliamo concorrere all'illuminazione dei loro fabbricati. Ha inoltre nominato apposito Comitato il quale aggiudicherà un premio all'imbarcazione meglio illuminata.

Sicura della vostra patriottica e desiderata cooperazione, la Giunta ve ne ringrazia e confida che Bellano, anche in questa occasione, dimostrerà degnamente la sua cortese ospitalità.¹⁰

Il primo articolo del Regolamento della Coppa Bellano, stabiliva le norme per la partecipazione e per la compilazione della classifica:

La regata per la Coppa Bellano sarà per barche d'ogni tonnellaggio e tipo, per costruzioni nazionali ed estere; i compensi saranno stabiliti in base alla sola velatura in ragione di tre minuti secondi e mezzo ogni miglio di percorso e per ciascun metro quadrato di vela. (La superficie velica verrà divisa per cinque). Detta proporzione di compenso sarà tenuta per un anno in via di esperimento, rimanendo fermo che la misura di potenzialità di uno yacht per la Coppa Bellano, sia sempre presa dalla sola superficie velica.

La Coppa Bellano, doveva essere organizzata in un giorno festivo con la partenza a mezzogiorno preciso e il percorso consisteva in due giri del triangolo Bellano-Dervio-Acquaseria.

Alla prima edizione, domenica 8 settembre 1901, erano iscritte: *Azio V* di Dario Centurini, *Cocca* del conte Giuseppe Telfener, *Dai-Dai III* e *Dai-Dai IV* di Giuseppe Brambilla e Fazio Dal Pozzo, *Florence* e *Rocket* della marchese Lena Trivulzio, *Hope* del conte Lodovico Taverna, *Linton* di Vittoria Brambilla, *Spindrift* di Annetta Brambilla e Yu di Enrico Cramer. La Coppa fu vinta da *Dai-Dai III*, che si affermò anche l'anno successivo.

La Coppa Bellano, con alcune interruzioni dovute agli eventi bellici e alla scomparsa del Regio Regate Club Lariano, è sempre stata disputata ogni anno in un giorno festivo.

Oggi la Coppa Bellano è organizzata dal Circolo Vela Bellano. All'edizione del 2010, hanno partecipato 29 concorrenti e si è affermato in tempo reale e corretto Luca Bertani.

REGIO REGATE CLUB LARIANO			
REGATE A VELA SUL LAGO DI COMO			
CAMPO DI REGATA A BELLANO			
COPPA BELLANO			
offerta del Comitato "Pro-Bellano"			
PER YACHTS D'OGNI POTENZIALITÀ			
Domenica, 8 Settembre 1901 - Ore 12			
YACHTS ISCRITTI			
Numero di corsa	Nome	Proprietario	Dis- ciglio
11	Azio V.	Centurini A. Dario.	D. 96
12	Cocca	Telfener conte Giuseppe	—
13	Dai-Dai III	Brambilla G. - Dal Pozzo m. F.	—
14	Dai-Dai IV	" " " "	—
15	Florence	Trivulzio marchesa Lena	—
16	Hope	Taverna conte Lodovico	—
17	Linton	Brambilla Vittoria	—
18	Rocket	Trivulzio marchesa Lena	—
19	Spindrift	Brambilla Annetta	—
20	Yu	Cramer Emilio	—

Ordine d'arrivo Coppa Bellano pubblicato sulla "Rivista Nautica" del Settembre 1901.

NOTE

1. Dedalo, "Le prossime Regate di Genova", *Rivista Nautica*, marzo 1897, p. 49.
2. L'inglese Linton Hope (1863-1920) oltre a essere stato un progettista molto attivo, fu anche un innovatore delle linee e della costruzione degli scafi, ottenendo i migliori risultati nelle classi minori. Progettò per i velisti italiani, *Tada* di Francesco Giovanelli, *Linton* e *Spindrift* di Giuseppe Brambilla, *Viperina II* di Giulio Guaita, *Hope* e *Enchantres* di Franco Dal Pozzo, *Charmeress* di Giannino Tarsis e *Yu* di Emilio Cramer de Pourtalés. *Yu* è esposta nel museo "La Raccolta della Barca Lariana".
3. "Yachting Ligure", *Rivista Nautica*, n. 4, aprile 1900, p. 94.
4. Antonio Bava è stato uno dei pionieri italiani della progettazione e della costruzione di imbarcazioni da diporto. *Bava*, nella sua longevità (Genova 1858-1941), ha progettato barche con le formule di stazza di fine Ottocento e primi del Novecento, la prima fu il due tonnellate *Idea*, del fratello Giulio e delle barche delle Classi metriche internazionali, ultima fu *Dilemma* un 6 metri per Claudio Schiaffino. Inoltre, ha realizzato barche anche delle Classi minori come i 6,50 metri francesi *Baby*, *Bambin*, ancora navigante, e *Tipperary* rispettivamente di Fazio Dal Pozzo, Alessandro Pallavicino e F. H. White.
5. La Coppa del Cercle de la Voile de Paris venne messa in palio per le barche di una tonnellata nel 1898 e disputata per la prima volta, a Meulan sulla Senna, l'anno dopo. Acquistata con una sottoscrizione, la maggior parte era il ricavato dalla vendita del 20 tonnellate *Esterel*, difensore senza successo della Coppa di Francia del 1898, devoluto dai proprietari al Circolo. Dieci chili d'argento furono trasformati in un classico trofeo Art Nouveau cesellato da un orafo dell'oreficeria di Robert Linzeler. La Coppa è stata disputata fino al 1906 con le barche da una tonnellata, dal 1907 al 1913 con i 6 metri Stazza Internazionale, dal 1920 al 1923 con i 6,50 francesi. Dal 1924 al 1962 ancora con i 6 metri; nel 1965 la Coppa venne spostata sulle barche d'altura con il rating del Royal Ocean Racing Club (RORC) di 22 piedi e dal 1970 a quelle con il rating dell'International Offshore Rule (IOR).
6. A Livorno, Egidio Gallinari ha progettato e costruito barche a vela da diporto e da regata, oltre che per i velisti toscani, genovesi, napoletani e dei laghi. Tra le sue barche, oltre ai Dai-*Dai III* e *IV* di Giuseppe Brambilla e Fazio Dal Pozzo, ricordiamo *Nada* del commendatore Ignazio Florio, *Nautilus* del principe Leone Strozzi, *Amit* di William Lloyd e Amedeo di Candido Bineschi. Inoltre, Gallinari ha costruito anche motoscafi da competizione, per conto di privati e per la Fiat, che ottennero brillanti affermazioni.
7. "Yachting", *Rivista Nautica*, n. 6, giugno 1901, p. 152.
8. Franco Cigala Fulgosi e Alessandro Torcello (a cura di), *Il mare perduto. Novant'anni di vela popolare al Club Nautico Sampierdarenese*, p. 12.
9. AA.VV., *Il Circolo Nautico, 1901-1951 Napoli*, pp. 10-11.
10. Minuta manoscritta presumibilmente del sindaco di Bellano.
11. "Condizioni speciali per la Coppa Bellano", *Regolamento della Coppa Bellano*, Regio Regate Club Lariano, settembre 1901.



"Dai Dai III" e "IV" in regata.

EROI ITALIANI

Con la giustificazione "la guerra è guerra" da quando l'uomo è stato creato i conflitti per quanto inutili, crudeli e disumani, si sono evoluti e sviluppati, lasciando dovunque interminabili scie di sangue, dolori e soprattutto martiri. Ancora oggi nel mondo, per quanto circoscritti, vi sono conflitti. Dobbiamo constatare però che è molto cambiato il modo di fare la guerra e lo spirito che animava gli uomini che vi prendevano parte. In un articolo rievocativo pubblicato sulla rivista della "Lega Navale" del 30 settembre 1916 troviamo lo spunto per ricordare uno di questi uomini: Nazario Sauro, il sacrificio della cui giovane vita mette in luce alcuni valori che sembrano non aver più significato. Sentiamo il dovere di non dimenticare.

NAZARIO SAURO IL MARTIRE DEL MARE

ALFONSO B. MONGJARDINI

La vita e la morte di Nazario Sauro son conchiuse in una linea di bellezza sublime e perfetta, come se le avesse immaginate un poeta creatore di eroi; esse, realtà di ieri, son già assurte all'altezza di mito della Patria.

Nazario Sauro (*foto*) nacque a Capodistria nel 1876, da un buon marinaio di salda tempra. Giovanissimo entrò come suo padre nella marina mercantile; profondamente amò quel mare doloroso dove i morti di Lissa attendevano. In tutti i sensi lo navigò. Conobbe ogni segreto della costa orientale, ogni mistero del labirinto di canali che s'intrecciano fra le isole innumerevoli; gli aspetti d'ogni scoglio, le bizzarrie di ogni corrente erangli divenuti familiari come il volto e l'anima d'una persona amata. Quante volte, egli, il Predestinato, pilotando con accorta audacia qualche austriaca nave onusta di mercanzie per un passo difficile, sognò nel fervore intimo dell'animo, di condurre un giorno per que' canali, con la stessa mano ferma, con lo stesso occhio vigile, ma con ben altro cuore, una silurante italiana onusta di granate e di siluri?

Certo, egli ebbe in qualche tragica notte di tempesta, quando le alte roccie che strapiombano sul Quarnaro fan pensare all'inferno dantesco, egli ebbe nell'improvviso bagliore d'un lampo la visione dell'avvenire. E tenne chiusa nel suo cuore la grande rivelazione, alimentando la santa fiamma d'amore per la Patria, allor dimentica e indifferente; tenne accesa quella fiamma ardentissima che mai si spense, che mai vacillò e che doveva un giorno divampare in una sublime frenesia.

Si narra, di quel tempo, che egli entrando talvolta nel porto di Ancona col piroscifo austriaco che comandava, facesse sostituire, in cima all'albero, la odiata bandiera, col tricolore italiano!

Allo scoppio della guerra europea, egli riparò in Italia, come tanti altri irredenti, che vollero sfuggire al pericolo di dover combattere contro la Patria adorata.

Appena toccato col piede il sacro suolo, già ferma incrollabile era in lui la suprema decisione di sacrificarsi per la grande idea, già egli era pronto a gettare la sua vita sul piatto della bilancia tormentosa della nostra neutralità, perchè traboccasse. Infatti nell'autunno del 1914 egli si offrì come pilota alla spedizione di volontari italiani che partendo da Marsiglia intendeva sbarcare all'improvviso sulle coste irredente (oh! i Mille di Quarto! . . .) per provocare fra gli oppressi italiani una sollevazione, o almeno un cruento episodio clamoroso che attirasse l'attenzione del mondo, una ecatombe di martiri, un fatto compiuto che rendesse inevitabile il nostro intervento. Svanito il progetto, per ragioni che non sappiamo, ma forse per la convinzione intervenuta negli audaci che meglio fosse serbarsi a future e più feconde gesta, Nazario Sauro si dette tutto alla propaganda interventista, e nelle oscure ansie di quei lunghi mesi egli fu l'incitatore dei dubbiosi, la fiamma degli ardenti.



Ma venne il grande giorno atteso. Ed egli andò, e fece l'offerta di se. Offerta completa, senza restrizioni, della sua opera, della sua esperienza, della sua vita. L'offerta fu accolta; egli fu ammesso nelle nostre navi ed equiparato al grado di tenente di vascello; quello fu, certo, il più bello istante della sua vita. E da quel giorno la sua smania di opere divenne febbrile; ad ogni momento egli era, assillante, a torturare i suoi capi, con proposte di imprese temerarie, con la richiesta di missioni d'una audacia folle, cui spesso, i responsabili, per necessità di militare prudenza, doveano opporre un rifiuto. Cionondimeno egli riusciva quasi quotidianamente a prender parte alle più arrischiate operazioni, che, molte volte, aveva suggerito egli stesso e sollecitato. Nelle oscure, continue, pericolose, magnificamente vane crociere del nostro naviglio leggero, nelle veglie ansiose sul mare, nelle operazioni contro la costa nemica, nelle scorrerie pel labirinto dei canali dalmati, ed entro gli stessi porti austriaci, sempre fu Nazario Sauro, come pilota, o come comandante, o come partecipante; sempre come anima fiammante, anzi come anima perduta delle audacissime navi.

Iniziò la sua attività alla presa di Porto Buso. Compì temerarie ricognizioni fin dentro i porti nemici. All'inizio dell'offensiva russa, una notte, spinse la silurante che comandava entro il porto di Trieste, si appressò al molo



di San Carlo, ed ivi depose un fascio di giornali italiani che narravano le clamorose vittorie de' nostri alleati. Poco dopo, fu con la squadriglia che penetrò nel porto di Parenzo sbarrato dalle torpedini. Scese con altri ufficiali nostri a terra, e s'intrattenne a conversare coi cittadini. E fu lui che, al giungere de' gendarmi austriaci, uno ne catturò, e lo portò con sè, suo prigioniero, sulla nave italiana.

Più tardi, con i sommergibili, compì numerose scorrerie nel golfo di Trieste e nel Quarnero. Egli era sempre e dovunque lo spirito animatore, il prezioso pilota, il volontario entusiasta; volontario come ufficiale, e volontario in ogni azione temeraria ove egli quotidianamente si esponeva alla morte senza averne alcun obbligo, e ben consapevole che, se caduto nelle mani del nemico, sarebbe stato trattato come un traditore. **(Foto: Nazario Sauro con la moglie Caterina Staffè e il primogenito Nino).**

Ma non certo l'idea del pericolo era atta a turbare quel purissimo discendente dei marinai della Serenissima.

Era di carattere gioviale e cordiale, incline alla giocondità; considerava le sue gesta più audaci ed eroiche come burle atroci

giocate al nemico; egli godeva infinitamente al pensiero di beffare con le temerarie scorrerie le autorità della Imperiale e Reale flotta austriaca. Piacevole era al conversare. Nulla chiedeva mai, non un favore, non un onore, se non quello del massimo rischio. Percepiva il puro e semplice stipendio di tenente di vascello. E aveva, da che era cominciata la guerra, l'aria d'un uomo felice. Un solo cruccio lo tormentava: sul colletto della sua uniforme, non c'erano le stelle. Infatti, lo avevan pareggiato al grado di tenente di vascello, ma gli ordinamenti del Corpo non permettevano altro. Di questo egli manifestava costantemente il suo rincrescimento, quasi dubitando che la Marina non avesse abbastanza fiducia in lui, non ostante tutte le prove che avea dato di sè e della sua abnegazione. Ma appunto quelle grandi prove di valore gli valsero infine il riconoscimento ufficiale del suo merito. E con misura assolutamente eccezionale fu nominato tenente di vascello effettivo della Regia Marina. Il 23 maggio 1916, cioè dopo un anno preciso di gesta valorosissime, gli fu conferita la medaglia d'argento al valor militare, con una motivazione che lo indica come partecipe di ben quarantanove operazioni di guerra compiute in acque nemiche. Pochi giorni prima che partisse per l'ultima missione (è a quest'epoca era giunto a più di sessanta) gli fu anche consegnata l'insegna di cavaliere della Corona d'Italia.

Egli potea dunque tenersi pago. Le sue più nobili aspirazioni erano raggiunte. Egli era un marinaio d'Italia come gli altri; con gli altri valorosi, ormai da pari a pari viveva e combatteva la santa guerra di redenzione che aveva ardentemente sognata fin da fanciullo. Ma l'idea e il presentimento del sacrificio permanevano in lui. Cento volte, passeggiando a vespro in quella divina sinfonia di marmi che ha nome Piazza San Marco, mentre

sulle cupole madreperlacee della Basilica antichissima delle genti venete il sole morente gettava un pallio di sangue luminoso, egli, ai suoi fraterni colleghi, ai suoi compagni di eroiche gesta, aveva sussurrato, con un subito oscuramento della sua vasta fronte: - Ma. . . qualche volta... quelli là, . . . finiranno per prendermi. - E con un gesto vago, indicava, di là da San Giorgio Maggiore che fulgeva di luce tubescnte sulla laguna opalina, l'oriente, ove il nemico era in agguato. - Però, non mi avrà vivo, nelle sue mani. - Aggiungeva subito dopo, e mostrava una fialetta di cianuro di potassio che egli portava sempre con sè, indivisibile.

Ma quando il martirio di Cesare Battisti commosse l'Italia e il mondo, egli cambiò radicalmente idea, e sconfessò esplicitamente i suoi propositi di suicidio. Egli disse allora, e c'è chi ha conservato gelosamente nel cuore le parole sante: "Bisogna essere, anche l'ultima volta, più utile che si può alla Patria; bisogna non compiere l'atto egoistico della liberazione. Se mi prendono, costringerò l'Austria a un nuovo delitto. Mi farò impiccare".

Poco dopo, il tragico fato, si compì. Doveva uno de' nostri sommergibili compiere una operazione di guerra nel Quarnaro. Come l'operazione era audace, stava, naturalmente, con l'equipaggio, Nazario Sauro.

Non fece ritorno il sommergibile, più. Ma doveva mandar sue nuove, per le vie dell'aria. - Un piccione candido, dopo aver trasvolato l'Adriatico, portò sulle sue ali ferme la triste novella dell'accidente sopravvenuto alla piccola nostra nave audace. Poi un altro, un altro. . . ben quattro alati messaggeri giunsero narrando le ansie degli uomini che tentavano con sforzi sovrumani il salvamento. . . e l'ultimo parlava di una torpediniera nemica che s'avvicinava.



Il Regio Sommergibile "G. Pullino" a bordo del quale Nazario Sauro naufragò e fatto prigioniero.

. . . Poi più nulla! . . .

Che era accaduto? Nazario Sauro, l'uomo che conosceva i segreti della nostra difesa, che avrebbe potuto, rivelandoli, salvare la propria vita, era caduto in mano al nemico. Quali atroci infernali mezzi avrebbe messo in opera il nemico senza scrupoli, per estorcere una parola, una parola sola al prigioniero?. . . E chi sa quel che può accadere nel cervello di un uomo, sia pure d'un eroe, ma indebolito durante una lunga prigionia, fra torture senza nome morali e materiali, e avvolto da strattagemmi diabolici?

Nulla sappiamo di questo periodo. Ma certo esso fu il martirio più atroce che uomo possa immaginare; ed è durato un mese!

Nessuno fra noi dubitò di Nazario Sauro. Egli era di tal tempra da sopportare per la Patria una tortura eterna! Egli ha stoicamente resistito a chi sa quali infami pressioni per tutto un mese, ed è giunto dove voleva,

giungere: al patibolo, al martirio, perchè nessuno più al mondo potesse dubitare che l'Istria sua non fosse italiana!
"Il 19 agosto, il Comando di guerra del Porto di Pola e dell'Ammiragliato riuniti, han condannato Nazario Sauro all'impiccagione per delitto di alto tradimento. La sentenza venne eseguita il giorno stesso". Altro non si è saputo. Nessun particolare, null'altro. . .



I figli di Nazario Sauro (da sin.): Libero, Anita, Albania e Italo (assente Nino perché già in Accademia Navale).

"Tu forse comprendi, altrimenti comprenderai fra qualche anno, quale era il mio dovere d'italiano. Diedi a te, a Libero, ad Anita, ad Italo, ad Albania, nomi di libertà; ma non solo sulla carta. Questi nomi avevano bisogno di un suggello e il mio giuramento l'ho mantenuto. Muoio col solo dispiacere di privare i miei carissimi, buonissimi figli del loro amato padre. Ma vi rimane la Patria, che farà le mie veci. Su questa Patria giura, Nino, e farai giurare ai tuoi fratelli, quando avranno l'età per comprendere, che sarete sempre, ovunque prima di tutto italiani. I miei baci e la mia benedizione".

Nino Sauro, con un decreto straordinario, e, credo, senza precedenti, è stato accolto, senza esame di ammissione, fra gli allievi della Accademia Navale.

Di esame non ne aveva bisogno. Ha quella lettera di suo padre. Come si potrebbe, con quella sul cuore, non divenire un buon marinaio d'Italia?

Ah sì! "E' stato ordinato dal tribunale di guerra il sequestro dell'eredità di Nazario Sauro".

Avidità dell'aquila grifagna, spogliatrice di cadaveri! Nessuna parola va aggiunta ad una simile vita; nessuna glossa; nessuna esaltazione letteraria; nessun verso di poeta. Essa è da sè stessa il proprio monumento.

Le sole parole degne di esser pronunziate son quelle che ha detto il Martire Eroe, dal di là dei regni della morte, a suo figlio e che risuonano nel cuore di tutti gli italiani. Portano la data del 23 maggio 1915.

Nazario Sauro le scrisse dunque al momento di iniziare la sua opera valorosissima di volontario; le affidò ad un amico, perché fossero consegnate in caso di morte al suo Nino, quattordicenne. Meriterebbero di essere scolpite nel granito per l'eternità. Ascoltatele:



STORIA DEL CANOTTAGGIO

Finalmente il Notiziario ospita una bella storia sul canottaggio italiano. Anche i non canottieri hanno sentito qualche volta parlare della “magica” trovata di Giulio Cesare Carcano sulla disposizione dei remi sull’armo del 4 con della Canottieri Moto Guzzi che ha vinto clamorosamente la Medaglia d’Oro a Melbournje nel 1956. La storia non finisce qua, le novità riportate da Sergio sono affascinanti e le foto dell’Archivio Carbone magiche. Il canottaggio è davvero tutto da scoprire.



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

SERGIO PEPE
(parte seconda)

Come abbiamo visto nella prima parte, il 4 con della Moto Guzzi si presenta e si allena sul lago di Ballarat con un’inedita formazione: dispari, pari, pari e dispari, e il 27 novembre 1956 taglia per primo il traguardo (*foto 1*).

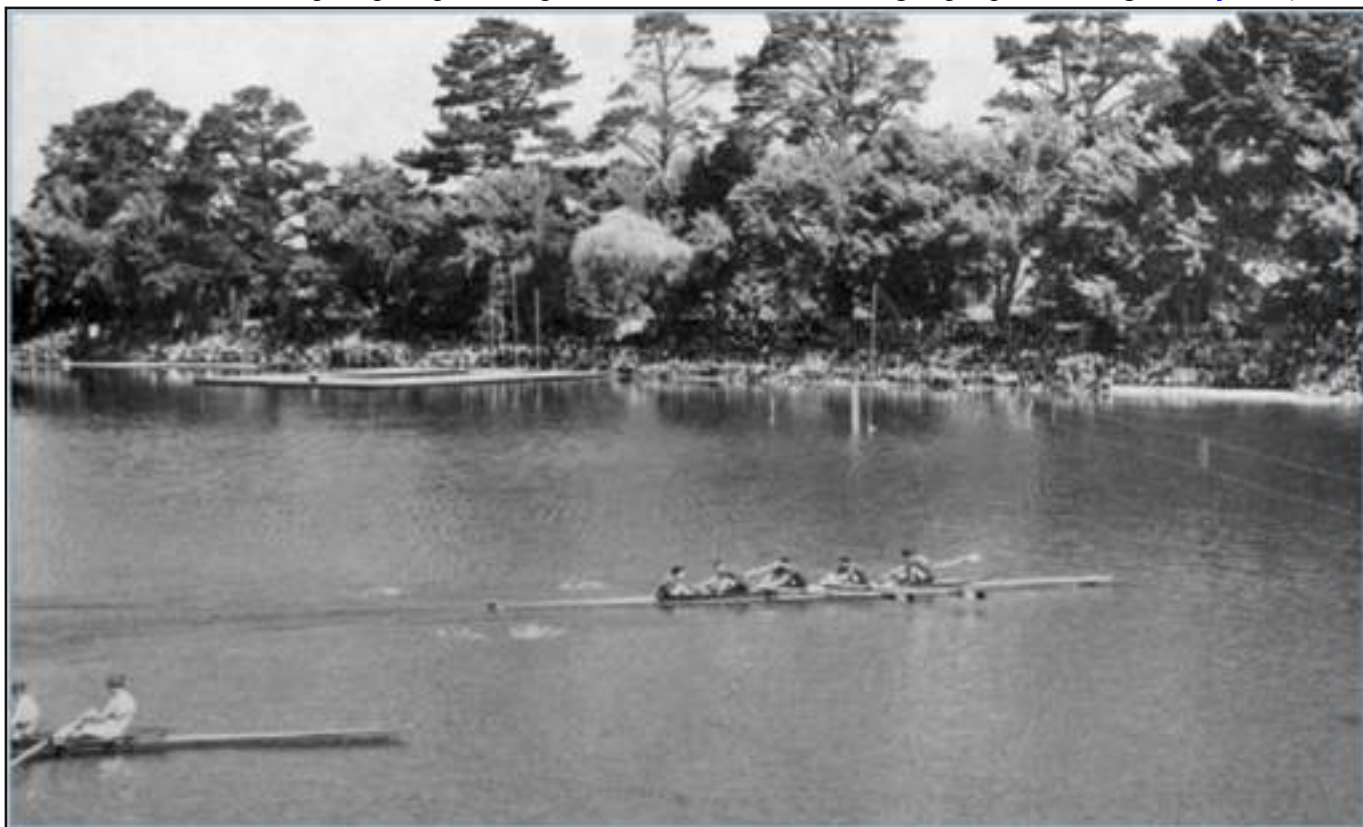


Foto 1.

In precedenza, il numero di settembre de Il Canottaggio aveva riportato il seguente articolo dell’ing. Alfredo Boccalatte, storico Consigliere Segretario Generale della F.I.C. (vedi *foto 2 e 3*). Lo stesso ing. Alfredo Boccalatte sul numero di ottobre del 1952 scriveva “Come avanzano le imbarcazioni”, sotto lo pseudonimo BOA (vedi *foto 4*). Dunque, l’ing. Boccalatte, dopo l’illustrazione teorica, ha così concluso sul numero di settembre del 1956 “. . . sui risultati pratici sarà possibile ritornare dopo la prova effettuata alle Olimpiadi.”

Ebbene, a Ballarat il risultato pratico c’è stato, eccome, e viene così raccontato sulla Stampa Sera del 27/28 novembre 1956 da Vittorio Pozzo (sì, proprio lui, il D.T. delle due Coppe Rimet era anche giornalista): *Forse la fortuna, forse le gentili premure di amici australiani che ci hanno accompagnato in macchina, hanno fatto sì che ci portassimo a Ballarat, dove sul grande lago si sono svolte oggi le finali di canottaggio. Due armi azzurri lottavano per il titolo. Diremo subito che abbiamo assistito al trionfo del 4 quattro con, il quale ha conquistato all’Italia la*

seconda medaglia d'oro olimpionica. Venticinquemila spettatori si assiepano lungo il percorso quando prende il via la gara in cui è impegnato il primo dei due armi italiani ammessi alle finali. Dal cielo, solo in parte rannuvolato, sbuca fuori all'improvviso il sole, mentre spira una lieve brezza, quasi inavvertita dopo le raffiche dei giorni scorsi.

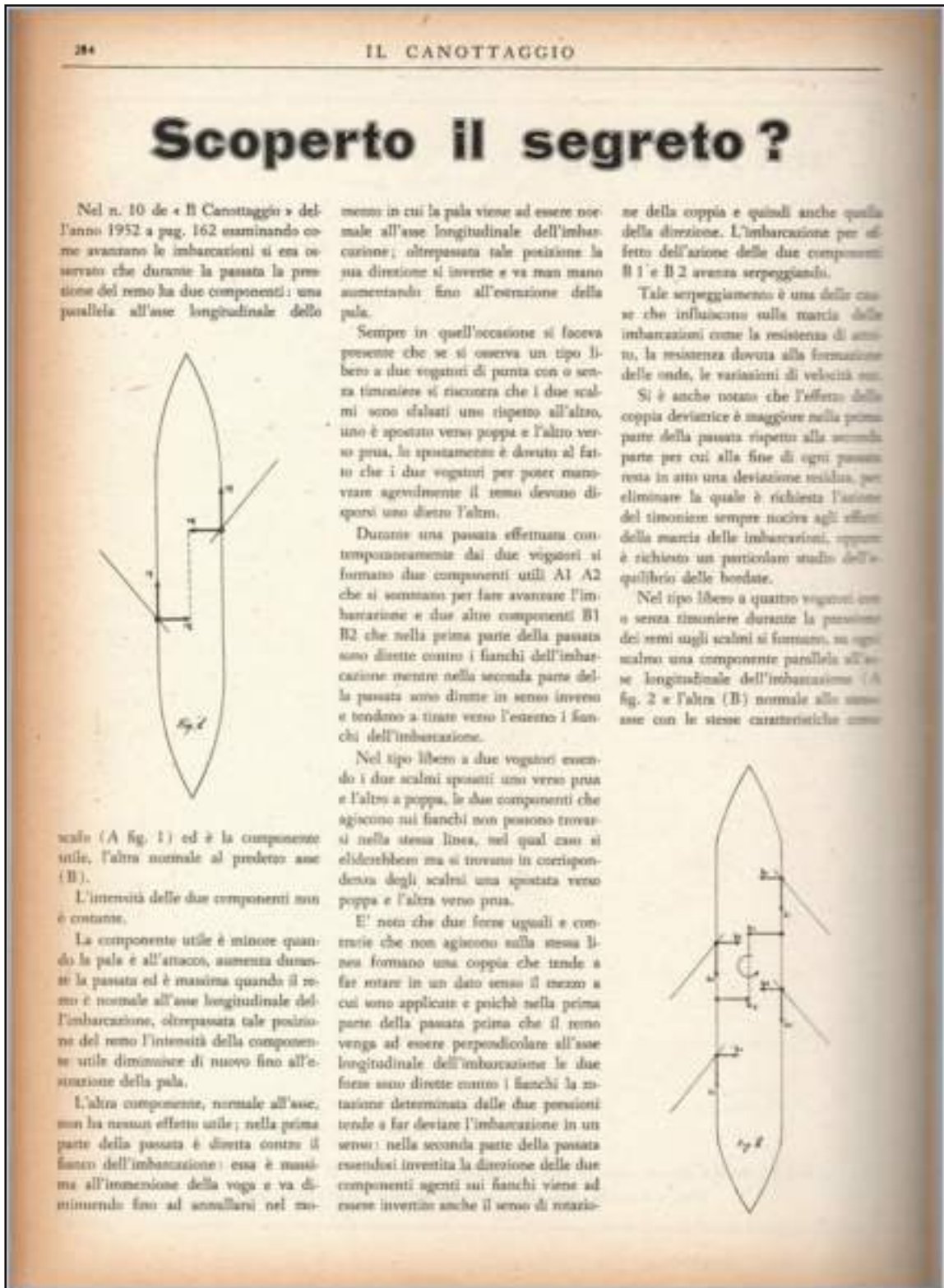


Foto 2.

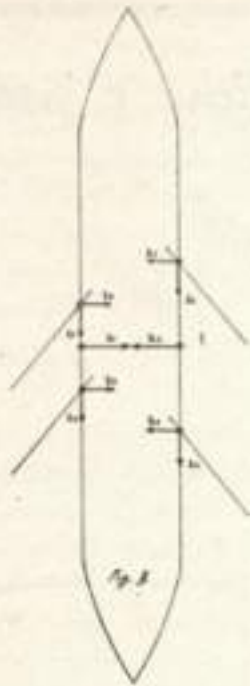
La superficie del lago è appena appena smossa dal soffio del vento. I quattro vogatori ed il timoniere della Moto Guzzi sono disposti nello scafo secondo uno schema speciale ideato dall'ingegnere Carcano, progettista delle famose moto costruite a Mandello. Al segnale di partenza gli italiani scattano in testa e lottano per circa 500 metri con Svezia e Finlandia.

per il tipo libero a due vogatori, e poiché gli scalmi sono quattro due su di un fianco e due sull'altro fianco dello scafo, sugli scalmi della bordata dispari si verificheranno due componenti utili A1 e A3 e due componenti normali all'asse longitudinale B1 e B3; analogamente per la bordata pari si verificheranno le due componenti utili A2 A4 e le due componenti normali all'asse B2 B4.

Tutte le componenti utili avendo la stessa direzione si sommano e contribuiscono a far avanzare lo scafo.

Le quattro componenti normali all'asse longitudinale dello scafo sono dirette in senso inverso e precisamente le due corrispondenti agli scalmi della bordata dispari sono dirette in un senso ed hanno una risultante R diretta nello stesso senso delle componenti, applicata a metà distanza tra i due scalmi, analogamente le due componenti corrispondenti agli scalmi della bordata pari sono dirette nel senso opposto alle prime ed hanno una risultante R2 diretta in senso inverso alla precedente applicata a metà distanza tra i due scalmi della bordata pari.

Ne risulta così una coppia che tende far deviare l'imbarcazione in un senso nella prima parte della passata e nel senso opposto nella seconda parte come avviene nel tipo libero a due vogatori. Anche nel tipo libero a 4 vogatori lo scafo avanza serpeggiando con una deviazione permanente verso la bordata dispari.



Per evitare l'impiego continuo del timone od un maggior impiego di energia dei vogatori dispari necessario per bilanciare le bordate ed ottenere una rotta senza serpeggiamento e deviazione permanente si è ritenuto di rivedere la posizione dei quattro scalmi a cui sono applicate le pressioni dei quattro remi e conseguentemente la posizione dei quattro vogatori che compongono l'equipaggio.

Si è così fatto passare il secondo vogatore dispari dal n. 3 al n. 4 ed il secondo vogatore pari dal n. 4 al n. 3. Gli

scalmi sono stati disposti come nella figura 3.

Le distanze tra i quattro vogatori sono perfettamente uguali tanto nel primo caso come nel secondo, per cui se si ripete lo stesso ragionamento fatto per il primo caso si osserva che le due risultanti R1 R2 delle componenti B1 B4 e B2 B3 normali all'asse longitudinale dello scafo e che agiscono sui due fianchi in corrispondenza degli scalmi vengono a trovarsi nella stessa linea e si elidono, resta perciò annullata l'azione della coppia deviatrice. L'imbarcazione dovrebbe avanzare senza serpeggiare e senza deviazione permanente.

Resta così evitata l'azione nociva del timone od il maggior impiego di energia da parte dei vogatori della bordata dispari.

Si osserva ancora che con la nuova disposizione è necessario un perfetto bilanciamento delle due bordate, ed il secondo vogatore della bordata pari deve usare una particolare attenzione alla fine della passata, all'atto dell'estrazione della voga, per non dare fastidio al capovoga che gli sta immediatamente davanti in considerazione della minore distanza a cui vengono a trovarsi le due pale.

In linea puramente teorica la nuova disposizione dovrebbe presentare un sensibile miglioramento nel rendimento dell'equipaggio sui risultati pratici sarà possibile ritornare dopo la prova effettuata alle Olimpiadi.

ALFREDO BOCCALATTE

Foto 3.

Verso i 1000 metri, forzando notevolmente il ritmo, gli australiani si affiancano all'imbarcazione italiana, ma la risposta dei nostri canottieri è pronta e la minaccia viene respinta. Lo sforzo dell'armo australiano è stato però veramente estenuante ed i "canguri" ne pagano le conseguenze perdendo irrimediabilmente terreno. La superiorità, del quattro con azzurro è sempre più netta: ai 1200 metri gli svedesi tentano a loro volta di attaccare l'Italia aumentami il numero delle pale, ma anche gli italiani forzano il ritmo e costringono gli svedesi a desistere. Sul traguardo tre secondi separano l'arrivo degli azzurri da quello degli svedesi. Terza, più staccata si classifica la Finlandia, mentre agli australiani, ormai senza più energie, non rimane che l'ultimo posto. Angelo Vanzin, Alberto Winkler, Franco Trincavelli, Romano Sgheiz, Ivo Stefanoni: questi i nomi dei vogatori azzurri e del timoniere vittoriosi. Quattro componenti l'equipaggio su cinque sono nati sulle rive del lago di Como: Vanzin è di Lierna, Sgheiz di Colico, Trincavelli è di Abbadia Lariana, Stefanoni - il timoniere - è di Mandello Lario. Il solo Winkler fa eccezione: è di Ciardes, in provincia di Bolzano. Basta vederli remare insieme questi ragazzi per capire quale completo accordo esista tra di essi. L'equipaggio della Moto Guzzi che ha dato all'Italia la seconda medaglia d'oro, è giovane. Vanzin e Winkler hanno 24 anni, Trincavelli ne ha compiuti da poco 21, il timoniere ha festeggiato finora venti compleanni e Romano Sgheiz, con i suoi 19 anni, è la "mascotte" della comitiva. In cinque totalizzano poco più di cent'anni. E ci hanno offerto oggi la possibilità di assistere ad una delle più belle imprese sportive azzurre.

COME AVANZANO LE IMBARCAZIONI?

Il motore umano integrato dalle varie imbarcazioni costruite con la nuova forma di scafo ha interrogato i fatti nuovi che si sono verificati e si occupano del miglioramento del metodo di regata a protrarre nei limiti consentibili all'uomo dei vari elementi delle vele in rapporto alla forma delle imbarcazioni.

Gli studi sui fattori che si oppongono all'avanzamento degli scafi si erano fermati a considerare la resistenza di attrito e la resistenza dovuta alla formazione delle onde e perciò si tratta di forze lente e molto fini si era ricercato che la resistenza di attrito e molto più rilevante dell'altra per cui nelle nuove imbarcazioni è stata ridotta al minimo la superficie bagnata della scafo nella quale si muove l'attacco.

Il risultato ottenuto è stato soddisfacente sempre che tali imbarcazioni vengono usate in acque non frangenti molto e non inferiori a 3 metri.

Dai calcoli e dalle prove sperimentali è risultato che la resistenza totale non è aumentata soltanto dalle due resistenze sopradette.

Qui è stata osservata, dopo i risultati del momento per la nuova forma di scafo, che le variazioni di velocità delle imbarcazioni dovute alla interazione della propulsione e resistenza di attrito, ma pur tenendo conto anche di questo fatto non si riesce ancora a giustificare tutta la resistenza totale. Vi sono quindi altre cause che si oppongono all'avanzamento delle imbarcazioni.

Non si tratta di ordini segreti scientifici o nuovi principi scientifici, si tratta semplicemente di spiegare fenomeni che si verificano durante lo avanzamento e che non possono al momento di propulsione integrato e risultato dal vento.

Come è noto se si muove un tipo libero a due rematori di punta con o senza timoniere si presenta che le due remate non sono disposte, come nel singolo, sulla stessa linea normale all'asse longitudinale dello scafo passante per la scialmura: ma sono sfalsate, una è spostata verso poppa l'altra verso prua e questo spostamento è dovuto al fatto che i due vogatori non poter lavorare agevolmente il proprio remo devono disporre uno dietro l'altro.

Durante la passata la posizione del remo in acqua ha due componenti: una parallela all'asse longitudinale della imbarcazione ed è la componente utile, l'altra normale al prodotto con

L'intensità di queste due componenti non è costante. La componente utile è minore quando la pala è all'attacco, aumenta durante la passata ed è massima quando il remo è normale all'asse longitudinale dell'imbarcazione; ripresenta tale posizione durante di nuovo fino all'estrazione del remo.

L'altra componente che non ha buona effetto utile nella prima parte della passata è diretta contro l'imbarcazione e reagisce all'immersione della voga e va diminuendo fino ad annullarsi nel momento in cui la pala è normale all'asse longitudinale; ripresenta tale posizione la sua direzione si inverte e va man mano aumentando fino alla estrazione della pala.

Durante una passata effettuata contemporaneamente dai due vogatori si hanno due componenti utili che si sommano nel fare avanzare l'imbarcazione e due altre componenti che nella prima parte della passata sono dirette contro l'imbarcazione mentre nella seconda sono dirette in senso inverso e tendono ad allontanarsi dall'imbarcazione.

Nel singolo invece le due remate attaccate sulla stessa normale all'asse longitudinale dell'imbarcazione, se la trazione esercitata dalle due remate è uguale, le due componenti si eliminano nel due di punta, avendo le due remate spostate una a prua e l'altra a poppa, le due componenti agiscono sui fianchi una più a poppa e l'altra più a prua, formando una coppia che tende a far deviare l'imbarcazione in una data mano, nella prima parte della passata, nel senso inverso della seconda parte.

Se la prima parte della passata quella che si sviluppa prima che il remo venga a risultare normale all'asse longitudinale dell'imbarcazione, fosse uguale alla seconda parte e se la trazione esercitata dai vogatori fosse costante, l'imbarcazione avanzerebbe mantenendo ad il timoniere non avrebbe che da lasciarsi andare perché non è necessario se di una certa media definita.

Ma come è noto già detto nel « Manuale del vogatore » edito dalla I.F.C.C. in occasione del primo congresso istruttivo, il settore d'attacco del remo viene diviso dalla normale all'asse longitudinale della scafo passante per la scialmura in due parti diagonali di cui la prima, dall'estremità del remo in acqua alla normale, è più

ampia della seconda, della normale all'uscita del remo. Gli effetti della coppia sono quindi diversi e particolarmente sono più efficaci quelli prodotti durante la prima parte del settore di attacco del remo, in modo che durante la seconda parte del settore la coppia dopo l'attuazione delle due forze, non riesce più a muovere tutta la scialmura prodotta dalla coppia durante la prima parte. Resta quindi una deviazione dovuta ad una passata e l'imbarcazione continua a deviare fino a quando non interviene il timoniere a correggere la direzione facendo lavorare il timone e quindi non senza nessuna necessità pratica. L'effetto del timone può correggere la direzione ma non può allontanare la coppia che genera la deviazione.

L'imbarcazione sotto l'azione contemporanea della coppia devianza e del timone avanza in una determinata direzione ma non più con l'asse longitudinale parallelo alla retta, essendo impartita cioè un'azione longitudinale leggermente inclinata rispetto alla retta.

Tale fatto è più evidente nelle barche piccole come il due, meno apparso nelle altre.

È possibile ottenere tale fenomeno?

È noto una quantità esatta, nella formazione degli equipaggi, viene studiata l'equilibratura delle barche e per evitare l'imboccatura senza necessità si cerca di dare una certa prevalenza della sinistra rispetto alla destra di bilanciare l'effetto della coppia devianza ed evitare l'azione del timone.

Quando poi si sceglie le remate, anche nell'equilibratura le barche non si fanno ricorso ad eliminare gli effetti della coppia devianza se non per compensare della minore efficienza di una remata per devianza o per altra causa qualsiasi non resta che cercare di muovere di fatto uno del timone durante la passata per correggere la direzione e facilitare a far lavorare il timone solo nella ripresa. Possedere già in una delle Società regate.

Sarebbe comunque sempre interessante sottoporre all'avanzamento un modello di scafo costruito nel suo asse longitudinale soltanto di Lino Faraldi rispetto alla direzione di marcia e mostrare la resistenza all'avanzamento alla velocità normale di regata per accertare se si verifica un aumento nella resistenza totale.

1034

Foto 4.



Foto 5.

Il numero di novembre de Il Canottaggio si apre con questa doverosa copertina (foto 5), mentre nella successiva pagina, la didascalia (foto 6) non rispetta disposizione dei vogatori, perché, dopo Trincavelli e Vanzin, vengono indicati al carrello n. 3 Sghez e al n. 4 Winkler, mentre l'equipaggio vittorioso con il sistema Carcano, dopo Franco Trincavelli e Angelo Vanzin, presenta al carrello n. 3 Alberto Winkler, bordata pari come Vanzin, e al n. 4, con bordata dispari, Romano Sghez.

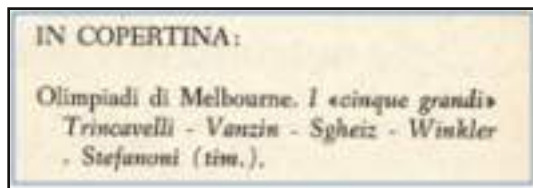


Foto 6.

Il numero di dicembre de Il Canottaggio riporta le relazioni dei due Delegati Federali Pierino De Gregori, Vice Presidente e Capo Delegazione, e Gino Bettini, Consigliere. Quest'ultimo riferisce, tra l'altro, "Il 4 con ha vogato nella nuova impostazione mentre il 4 senza dopo un periodo d'indecisione è ritornato nella consueta impostazione. Purtroppo gli equipaggi si sono trovati in uno stato di disagio perché tali cambiamenti sono avvenuti alla vigilia di una così importante competizione mentre sarebbe stato doveroso che tali modifiche - già a conoscenza oltre che



Foto 7.

della società, anche di taluni membri federali, già dal mese di maggio- avvenissero almeno prima dei campionati d'Europa. Qualsiasi decisione, inerente all'applicazione della vecchia o nuova impostazione da adottare agli equipaggi della Guzzi è stata lasciata esclusivamente libera di scelta all'allenatore Alippi."

Terminata l'Olimpiade, gli equipaggi riprendono la lunga strada di casa, ma questa volta non in aereo, ma in nave, per di più passando per il Capo di Buona Speranza, perché il Canale di Suez è chiuso per la nota crisi del 1956. La lunga traversata avviene a

bordo del "Neptunia" del Lloyd Triestino (foto 7), che giunge a Napoli il 24 gennaio 1957.

Riccardo Carbone non manca di salire subito a bordo per ritrarre i due equipaggi della Moto Guzzi, il 4 senza (Giuseppe Moioli, Attilio Cantoni, Giovanni Zucchi e Abbondio Marcelli) e il 4 con, con il loro allenatore Angelo Alippi, che si era assunto la responsabilità di far debuttare all'Olimpiade il 4 con impostato con il sistema "Carcano".

Nella foto 8, da sinistra, Attilio Cantoni, Giuseppe Moioli, Angelo Alippi, Alberto Winkler, Angelo Vanzin, Ivo Stefanoni, Franco Trincavelli, Giovanni Zucchi, Romano Sgheiz, Abbondio Marcelli.



Foto 8.

Poi, gli Olimpionici, con Alippi, meritano un foto tutta per loro, come da *foto n.9*, che ritrae, da sinistra, Winkler, Vanzin, Stefanoni, Trincavelli, Sgheiz, Alippi.



Foto 9.

Eccoli mentre stanno per sbarcare, con Ivo Stefanoni e Angelo Alippi agli estremi (*foto 10,11*).



Foto 10.



Foto 11.



Foto 12.

Si noti che in tutte queste ultime foto l'equipaggio segue l'ordine di vogata: capovoga dispari Franco Trincavelli, pari Angelo Vanzin, pari Alberto Winkler, dispari Romano Sgheiz.

Purtroppo, il servizio fotografico di Riccardo Carbone, termina con una dolorosissima foto: dal *Neptunia* sbarca la salma del capovoga dell'otto della M.M. Arrigo Menicocci, perito tragicamente a Ballarat il 1° dicembre 1956, in un incidente stradale (foto 12).

Sul numero di novembre 1956 Il Canottaggio l'ha ricordato come da foto 13.

Il breve soggiorno a Napoli degli Olimpionici sarà ricco di incontri: appuntamento alla prossima puntata.



Foto 13.

POSTILLE

Per questo articoletto mi sono avvalso:

- dell'*Official Report of the Organizing Committee for the Games of the XVI Olympiad*, Melbourne, 1956 (<https://digital.la84.org/digital/collection/p17103coll8/id/17236/>) per la foto 1;
- dell'annata 1956 de *Il Canottaggio*;
- dell'annata 1952 de *Il Canottaggio* che è custodita dalla *Società Canottieri Lario Giuseppe Sinigaglia*, la più antica società di canottaggio del lago di Como (1891) e tra le fondatrici, l'11 novembre 2000, dell'*UNASCI, Unione Nazionale Società Sportive Centenaria d'Italia*; la pagina qui pubblicata mi è giunta grazie al congiunto interessamento del Socio Fabio Bedulli, e Vincenzo Palomba, grandi appassionati di canottaggio e della sua storia;
- dell'archivio on line della *Stampa* e della *Stampa Sera* (<http://www.archiviolaStampa.it/>);
- dell'archivio on line dell'*Archivio Fotografico Riccardo Carbone* (<https://www.archiviofotograficocarbone.it/>) che dal 2018 ho iniziato a saccheggiare per pubblicare mensilmente su questa rivista i 40 articoletti riguardanti transatlantici nel porto di Napoli e sport nautici d'antan.

ULTIMI da TOKYO 2020: il 4 senza australiano che ha vinto l'Oro ha gareggiato con il sistema Carcano!

LA VELA... CHE BELLA

Ritorna sulle pagine del Notiziario Gigi Audizio per raccontare episodi inediti della sua grande esperienza al top della vela italiana e mondiale. Gli diamo il benvenuto ringraziando con lui anche Sandro Alessi che gli sta addosso e lo sollecita a scrivere fatti e personaggi che ha avuto modo d'incontrare. Siamo negli anni Settanta del secolo scorso, la regata è la "Settimana delle Bocche", la barca è "Rose Selavy" dell'armatore milanese Riccardo Bonadeo, un altro grande personaggio della vela d'altura italiana.



LA SETTIMANA DELLE BOCCHE SU RROSE SELAVY E ...

GIGI AUDIZIO

Oramai chi ha letto i miei racconti ricorderà l'amore per la mia Priaruggia e per i marinai, i velisti e i pescatori nati in quel piccolo borgo. Ma nel cuore ho anche Rapallo, dove ho passato parte della mia gioventù in casa Scognamiglio (1), da velista prima e da pescatore poi, ormai avanti nell'età, con l'amico Renzo Rabbò, gran marinaio e temibile avversario ai tempi del FD.

Per terzo Portofino, ma non perchè sono ricco, ma perchè godo dell'amicizia dei marinai e dei velisti che sono nati ed abitano in quel magico golpetto. Ed ora, un'altra piccola ma divertente storia.

Il dr. Riccardo Bonadeo (2), convertitosi da sciatore a velista, aveva acquistato uno Swan 44 (3) dal maestro Trovajoli, attrezzato da crociera; ma chi ha fatto sport agonistico e sale su una barca a vela non può che finire a confrontarsi in regata.

Da buon milanese, pratico, deciso e concreto, ma relativamente nuovo dell'ambiente, si rivolse ai portofinesi per organizzare un buon equipaggio - vedi foto...riconoscete qualcuno? (4).



L'equipaggio del primo "Rose Selavy", uno Swan 44 di serie (note 3 e 4).

Francamente non so chi fece il mio nome, fatto sta che mi ritrovai a bordo con la mansione di timoniere. La barca era elegante e di prestigio, ben tenuta, ma nata per la crociera...

Così, nel 1972 (5), regate della Gorgona e della Capraia per l'affiatamento dell'equipaggio, e fui sorpreso dalla decisione di Riccardo di partecipare alla Settimana delle Bocche a Porto Cervo che ... abbiamo vinto! E che favoloso equipaggio, specialmente nelle lunghe.

Però è la prima regata di triangolo quella che mi piace ricordare

Nella flotta c'erano barche prestigiose e tutto quello che potevamo fare noi per cercare di essere un po' più competitivi era di alleggerire quanto possibile, togliendo le porte e le vele che non servivano.

Il vento era medio leggero, ma avevamo notato un po' di corrente contraria e la strategia era di bordeggiare a terra.

Dopo una bella partenza in boa (6) e liberi, viriamo mure a dritta e via verso la costa. Pinuccio al tavolo di carteggio controllava i fondali e Nico mi diceva quando virare.

Ai primi incroci eravamo in testa e la strategia di bordeggiare lungo costa fu vincente. Arrivammo con il gruppo delle barche più grandi di noi ed in tempo compensato fummo primi per...un solo secondo sul *Tarantella* (7).

Ma la sorpresa la ebbi quando, nel tardo pomeriggio, si avvicina a *Rose Selavy* una lancetta con a bordo un signore ed alla voga il mitico Angelo Vianello (8) il quale mi chiama. Vado a prua e mi dice: "Gigin, ghe se el me paron che te vol conoser". Era Raul Gardini, allora armatore del *Moretto* (9), che si è alzato, si è attaccato alla draglia, mi ha porto la mano e si è complimentato. Brivido!

E brivido anche quando, recentemente, ho visto in tv Giulio Guazzini che intervistava Riccardo Bonadeo, commodoro dello Yacht Club Costa Smeralda, il quale mi ha citato tra i suoi timonieri.

La vela...tutti grandi amici.



N.d.r. (di *Sandro Alessi*)

(1) Gigi, ce lo ha già raccontato altrove, nella sua infanzia/giovinezza ha trascorso diverse estati a Rapallo, presso gli Scognamiglio, ed è cresciuto assieme a Carlo (l'economista poi senatore, presidente del Senato e ministro) di tre anni più giovane, iniziandolo tra le altre cose anche alla vela. L'allievo ha imparato così bene da arrivare a vincere, oltre che sugli Snipe, addirittura la One Ton Cup (Marsiglia, 1976) con **Resolute Salmon**, un rivoluzionario disegno a deriva mobile di Britton Chance che oggi, perfettamente restaurato, corre nelle vele d'epoca.

Il vostro redattore c'ha fatto una Settimana di Punta Ala, negli anni 80 del secolo scorso, ma quella volta la barca era malmessa e la deriva bloccata (ovviamente in posizione "abbassata" ...).

(2) Riccardo Bonadeo, commercialista milanese, sicuramente più capace del sottoscritto viste e considerate le barche che ha armato in una carriera velica di primissimo piano: tutte si sono chiamate **Rose Selavy**, dallo pseudonimo del pittore concettualista franco-americano che ama.

E indubbiamente non teme la "maledizione" ... avendo spesso acquistato barche già affermatesi in regata e ribattezzate senza neanche pensarci un attimo. La più celebre di queste è l'ex **Moonshine**, un Contessa 43 (disegno Doug Peterson), che acquistò a Cowes dopo che era stata top scorer nell'Admiral's Cup 1977 per la squadra inglese. Con questa barca disputò l'Admiral's 1979 per l'Italia (terza in classifica) e prese quindi parte alla tragica Fastnet race di quell'anno. Tra i membri del suo equipaggio c'erano alcuni dei migliori esponenti della vela ligure quali Franco Noceti, Corrado Isenburg e Stefano Ferrera.

(3) Lo Swan 44: disegno S&S, 76 esemplari realizzati tra il 1972 e il 1975 (così dice la Nautor), una Rolls Royce del mare. Barca per attraversare gli oceani, non meraviglia poi tanto che abbia vinto anche una Settimana delle Bocche, dove il maestrale ...

(4) I personaggi nella foto: Riccardo Bonadeo a destra in Lacoste scura; a sinistra la moglie, Schakè; tra di loro, con gli occhiali da sole, Nico Reggio e dietro "Tigre" (Giorgio Devoto), un altro mito ligure. In piedi dietro a Bonadeo, Pinuccio Viacava e poi Gigi. Gli altri tre Gigi non se li ricorda, ma ricorda bene che in quell'equipaggio c'era niente popò di meno che Stefano Rizzi (tre giri del mondo in equipaggio e tre campagne di America's Cup, culminate con la vittoria nella Louis Vuitton Cup 2000 con **Luna Rossa**).

(5) Sono certo che non si tratti del 1972, ma del 1975, come riportato anche da altre fonti (nelle classifiche della Settimana delle Bocche 1972 non figura **Rose Selavy**, mentre la citata vittoria nella Giraglia (in 1^ cl. IOR) è del 1976. Peraltro lo Swan 44 è entrato in produzione nel 1972 ed è quindi verosimile che non sia stato acquistato di seconda mano già in quell'anno; il n. velico di questo **Rose Selavy** era I-6752, numero non antecedente il 1975. Ma a tagliare la testa al toro, lo YCCS mi ha inviato un annuario che riporta la vittoria over all di Rose Selavy nella Settimana delle Bocche del 1975.

(6) Gigi non lo ricorda, perché non gli piace "fare lo sborone", ma aveva tirato una delle sue partenze mure a sinistra, quelle che tutti noi sogniamo di fare ... ma poi ci svegliamo bagnati.

E Gardini, mi dice in privato Gigi, "non aveva mai visto una partenza mure sinistre con tutte quelle barche" ...

(7) **Tarantella** (I-4851), one off di S&S, magistralmente realizzato in mogano a vista da Carlini, a Rimini. Vincitore di molte di regate, tra cui la Giraglia del 1975; ha fatto parte della squadra italiana all'Admiral's Cup del 1971.

(8) Angelo Vianello, da Pellestrina, storico marinaio di Raul Gardini: in barca erano inseparabili.

Circa sedici anni dopo questa vicenda, Angelo venne inviato in avanscoperta alla Compagnia della Vela di Venezia: "El me paron volaria provar de portar la Copa America in Italia. Voi savè cossa ch'el deve far?".

(9) Credo che Gigi faccia confusione: nel 1975 Raul Gardini molto probabilmente andava ancora sul **Naif**, un one off di Carter con il quale aveva corso l'Admiral' Cup 1973. Per la cronaca, il primo **Moro di Venezia** (Frers, costruzione Carlini) è del 1976, mentre il **Moretto** (o, forse, il **Moro blu**) era un two tonner a disegno Vallicelli, in legno - quasi gemello di l'**Nonno Gigi**, che il nostro Gigi ricorda bene per averci regatato assieme allo Zio Paul - sul quale il vostro redattore "incontrò" Gardini alla 1^ Settimana Velica di Punta Ala, maggio 1978.

LE REGATE DI STRAULINO

Dallo storico Archivio Fotografico di Riccardo Carbone Sergio Pepe continua a tirare fuori preziose ed inedite immagini relative all'Olimpiade della Vela di Napoli nel 1960. La storia del più grande timoniere italiano di tutti i tempi, del quale tanto si è scritto, si arricchisce e si completa riducendo così il debito di riconoscenza che la Vela e la Marina italiana Gli devono. Purtroppo è una triste realtà che per Marivela lo Sport Velico non ha più nella formazione dei propri Ufficiali la stessa importanza che aveva fino agli anni '60 del Novecento. Anche se questa scelta può avere una sua giustificazione, non è un motivo per dimenticare gli Ufficiali Velisti che hanno fatto onore all'Italia.



CRONOLOGIA DEI SUCCESSI DI AGOSTINO STRAULINO

timoniere di Star e di Classi metriche

Parte XI (1° luglio - 4 settembre 1960)

SERGIO PEPE

Nel precedente articolo ho ricordato che il 12 agosto 1960 fu acceso a Olimpia il fuoco olimpico ed ecco, quasi per magia, cosa avviene a Napoli il giorno dopo: gli Olimpionici Tino Straulino e Nico Rode, si incontrano al Molosiglio (*foto 1*).



Foto 1

Questa inedita foto è stata rinvenuta tra i tantissimi servizi che Riccardo Carbone ha realizzato per i Giochi Olimpici, e che ora sono on line sul sito dell'Archivio Riccardo Carbone (www.archiviocarbone.it), grazie alla congiunta sponsorizzazione del R.Y.C.C. Savoia e dell'UNASCI. Il fidato nostromo "Piscione" mantiene la prua



Foto 2

primi studi interprofessionali, a Piazza dei Martiri, a poca distanza dal Tennis Club.

del collaudatissimo *Merope III*, mentre Rode, con ai piedi le mitiche e inconfondibili, per l'epoca, Sperry Topsider, sta per salire a bordo per ricomporre, sia pure per una giornata, lo storico equipaggio olimpionico, iridato per tre volte, e proprio a Napoli due volte, nel 1953 e 1956.

Torniamo alla XVII Olimpiade: alla Centrale Olimpia, installata nella sede del Tennis Club Napoli, la squadra Azzurra adempie le formalità di partecipazione. Nella **foto 2** Straulino è alle prese con gli oneri burocratici, sotto il vigile sguardo del Capo Delegazione avv. Florenzo Bertelli, barese, storica figura di Consigliere, prima dell'U.S.V.I. e poi della F.I.V..

La **foto 3** riprende gli Azzurri della Vela, quasi al completo, perché sono assenti la riserva Vittorio Porta e Carlo Rolandi: non dimentichiamo che Carlo Rolandi, dottore commercialista, sin dai primi anni 50 è stato titolare, con gli avvocati Franco Aversa e Pino Perrone Capano, di uno dei



Foto 3

La foto ritrae, partendo da in alto a sinistra: Franco Zucchi, Bruno Trani, Florenzo Brattelli (Capo delegazione), Beppe Croce (Presidente del Comitato Organizzatore e Segretario dell'U.S.V.I.), Tino Straulino, Marco Novaro, Giulio De Stefano, Sergio Sorrentino (riserva). In basso da sinistra: Antonio Ciciliano, Raffaele Solari (riserva), Nino Cosentino, Mario Capio, Tullio Pizzorno, Pietro Reggio.

Nella **foto 4** Straulino è con le hostess Wiki Cerri, Paola Gerini, Annamaria Giovagnoni.

Lunedì 29 agosto è in calendario la prima prova. Ecco sulla linea di partenza del campo Giallo *Merope III* 3810 (**foto 5**) e *Tornado SR 3802* (**foto 6**), con a bordo Timir Pinegin e Fyodor Shutkov, un



Foto 4

equipaggio sovietico, con all'attivo un sesto posto all'Olimpiade di Melbourne, ma che negli ultimi anni non si era messo molto in luce. **Tornado** è uno Star che per i sovietici ha meritato di superare sia la guerra fredda, che le limitazioni all'importazione: è di costruzione statunitense, Old Greenwich 1956.



Foto 5



Foto 6

Nelle **foto 7 e 8** la regata è appena partita: occhio allo Star avanti sottovento, è portoghese, ne riparleremo, non solo più sotto...



Foto 7



Foto 8

Pinegin si aggiudica la regata, Straulino e Rolandi giungono quarti, preceduti da vecchi avversari: i tedeschi Bruno Splietz e Eckart Wagner, terzi su **Bellatrix** 4254 (Abeking & Rasmussen 1959) e i portoghesi Mário Gentil Quina e

José Manuel Gentil Quina secondi su **Ma' Lindo** 3954 (Old Greenwich 1958).

30 agosto, seconda regata: l'ordine di arrivo riporta, primi i bahamensi Durward Knowles e Sloane Farrington, su **Gem VII** 4262 (Abeking & Rasmussen 1960 (foto 9), secondo Pinegin, terzo Quina e nuovamente quarto Straulino. La parte seconda del Rapporto Ufficiale del Comitato Organizzatore del Giochi della XVII Olimpiade riporta a



Foto 9

pag. 991 i tempi di arrivo: 2.28'46, Tornado 2.28'48, arrivo al fotofinish! A questo punto, non si può mancare di riportare quanto ha scritto, giusto l'anno scorso, Pippo Dalla Vecchia in apertura del libro "1960 Napoli Olimpica" edito dal R.Y.C.C. Savoia: *Oggi sono l'unico che ricorda l'accaduto e restituisco a Timir Pinegin, timoniere russo della Star Tornado, la vittoria di quella prova. Pinegin poi vincerà la medaglia d'Oro con ben tre primi di giornata.*

Martedì 30 agosto 1960, alle ore 12,10 precise, parte la seconda prova della Classe Star. Prende il comando della flotta la Star Gem VII con a timone il bahamense Durward Knowles. Pinegin, marcato strettamente dai migliori timonieri della Classe, fatica a liberarsene.

Alla fine dell'ultima bolina il Dragamine Timo non riesce a

manovrare per allinearsi correttamente con la boa d'arrivo. Per effetto della termica del golfo di Napoli, il vento ha cambiato direzione, spostandosi come di consuetudine a sud ovest, mentre alla partenza il vento soffiava da mezzogiorno. L'operazione di tonneggio sul lungo cavo d'ancoraggio ha delle difficoltà.

Con il vento fresco due Star si accingono velocemente a tagliare il traguardo. Sono quelle di Knowles e di Pinegin. L'allineamento del Dragamine con la boa di arrivo diventa nel frattempo precario. Egisto Picchi chiede al C.F. Roberto De Martinis di mettere immediatamente a mare una scialuppa con la quale realizzare una corretta linea d'arrivo. Mi dice: "Pippo vieni con me, sbrigati, andiamo a prendere l'arrivo della regata". Nonostante l'abilità dei due marinai, arriviamo in posizione con un attimo di ritardo. Il bahamense e il russo piombano sulla linea simultaneamente, ma Pinegin, secondo me, da sottovento aveva superato l'avversario.

Il Presidente Picchi è dell'avviso contrario al mio, e decide che la regata è stata vinta dal bahamense Knowles con due secondi di vantaggio. Un vero e proprio battito di ciglia. Tento di convincere il Comandante Picchi a cambiare opinione, sono sistemato sulla scialuppa in una posizione migliore alla sua, ma per deferenza e rispetto non insisto più di tanto.

Timir Pinegin con il fido prodiere Fyodor Shutkov ha vinto anche la seconda prova nella Classe Star all'Olimpiade di Napoli, ve lo dice un testimone oculare.

31 agosto, terza prova: primo Pinegin, Straulino quinto.

1° settembre, quarta prova: sempre Pinegin, ma Straulino scivola al 10° posto, per fortuna vi è lo scarto!



Foto 10

Nella **foto 10** la partenza della regata e nella **foto 11** il primo lasco di *Merope III*, tallonato da May-be 1960 (4194, Eichenlaub 1959) con a bordo gli austriaci Harald Musil e Franz Eis.



Foto 11

Nella **foto 12** Timir Pinegin è ripreso davanti al tabellone posto a Piazza del Plebiscito che giornalmente riporta i risultati delle regate olimpiche: è proprio il 1° settembre.

Le Istruzioni di Regata stabiliscono che i giorni del 2, 3 e 4 settembre “saranno destinati al recupero delle regate annullate”, evidentemente il CIO era poco fiducioso sulle qualità del Golfo di Napoli; quei tre giorni di forzata sosta si riveleranno perniciosi per qualche equipaggio in testa alle classifiche. Il redattore di queste righe ne approfitta e si riposa...



Foto 12

LE REGATE DI STRAULINO

Un giovane che arrivato all'Università sceglie, negli anni 2000, la Facoltà di "Letteratura italiana" lascia obiettivamente perplessi chi gli sta vicino. Quando poi si ci accorge che dietro a questa scelta ci sono passione, impegno, risultati e anche buoni maestri. . . si capisce che la scelta ha dei presupposti validi. Ed è con lo stesso spirito che Mario collabora al Notiziario e cerca la non facile sfida di addentrarsi tra due colossi: la letteratura e il mare che insieme hanno riempito i secoli di storia, arte, poeti, geni. . .



“O CARO IMMAGINAR”...

LA FIGURA DI CRISTOFORO COLOMBO IN LEOPARDI.

MARIO RASTRELLI

Parlare di Leopardi (*immagine*) significa osare, lo so. Tuttavia poter riflettere e buttar giù qualche riga sul “primo dei moderni” come lo ha definito il critico Romano Luperini è per me, giovane studente di letteratura italiana motivo di gioia ed orgoglio.

La figura di Cristoforo Colombo ricorre in Leopardi sia nell' Angelo Mai sia nelle Operette a cui dedica la sedicesima. Con la canzone dell' Angelo Mai, composta nel 1820, Leopardi cerca di rispondere alla difficile domanda se gli antichi possono ancora rappresentare un esempio per i moderni. I versi 76- ? trattano di Colombo e della sua opera di navigatore: secondo Leopardi più scopriamo il mondo più questo diventa piccolo perché la nostra immaginazione tende a



diminuire. La storia del mondo, legata alla storia delle scoperte geografiche e scientifiche è una storia di progressiva degenerazione perché perdita progressiva di immaginazione. Si passa dai racconti immaginari e di fantasia degli antichi alla nascita della cartografia moderna dove tutto diventa simile: più si conosce più viene meno l'immaginazione; non a caso infatti Leopardi parla di “caro immaginar”. In questo clima la figura di Colombo (*immagine*) ha contribuito tantissimo alla morte civile dell'immaginar visto che viene identificato come il primo viaggiatore e scopritore moderno. Illusione ed immaginazione è un po' come se fossero proprie dell'uomo allo uno

stato primitivo o del fanciullo, mentre la sicurezza ed il rigore geometrico sono dell'uomo che vive nella società moderna dominata dal progresso scientifico dove a farne le spese sono fantasia ed immaginazione. L'aumento delle conoscenze e delle certezze scientifiche fa terminare quell'aura e quel clima di mistero e quindi tutto ciò che vi è collegato come miti, illusioni e perché no speranze.

Il Dialogo di Cristoforo Colombo e Di Pietro Gutierrez fu scritto nel 1824: è un dialogo anche se a tratti sembra un lungo monologo del comandante, dove le poche battute del compagno di viaggio, uomo realmente esistito appartenente alla corte di Ferdinando il Cattolico, servono per introdurre tematiche (tutte centrali del pensiero leopardiano) ad esempio l'avventura come strumento e sicuramente rimedio contro la noia. Leopardi immagina che in una notte di navigazione



Gutierrez chiede a Colombo se sia proprio convinto di trovare terra. Colombo nella sua lunga risposta fa emergere come secondo lui per dare senso alla propria esistenza bisogna avere un progetto di vita per evitare la noia e non fare cose inutili e di poco piacere. È un racconto filosofico fondato sull'inseguimento di un'ipotesi. L'azione si identifica come il rimedio per annientare la noia ed il coraggio risulta una scelta per pochi ma di carattere vincente. Davvero importante è lo sfilarsi dei due personaggi che rappresentano per Leopardi due caratteri ben precisi: Colombo uomo d'immaginazione e d'azione che incarna un modello di umanità caro al poeta, Gutierrez modello di uomo pratico che si interessa solo a ciò che può essere realizzato nel concreto. Il dialogo d'altra parte si apre con un Colombo che guarda una notte stellata su un mare infinito mentre il compagno di viaggio gli dice che la dolce notte sarebbe più bella da vedere magari se sulla terra ferma. Colombo ammette di non sapere se il loro viaggio li condurrà al luogo sperato ma che è il viaggio stesso motivo di sogno e di immenso piacere per il navigatore. Il tema della noia torna in quella che viene considerata "l'operetta della svolta" all'interno della struttura e della composizione delle Operette morali: Il Dialogo della Natura e di un Islandese. Anche qui la noia si identifica come il peggiore dei mali possibili per il genere umano ma che si può combattere attraverso azione ed immaginazione. Per questo articolo sono state fondamentali la lettura del saggio *Ridere del mondo* di Emilio Russo, i preziosi consigli del prof. Bernardo De Luca e gli appunti e le piacevoli lezioni su Leopardi del prof. Vincenzo Sommella. Per le Operette morali è stata utilizzata l'edizione Bur a cura di Laura Melosi.

(luglio 2020)



SEZIONI LNI e CSTN

L'auspicabile collaborazione tra CSTN e Sezioni della LNI dà i suoi frutti. Non a caso il CSTN, che ha avuto i natali nel 1999 presso la Sezione di Napoli dove ha tutt'ora la sua sede, è passato - dopo 20 anni di vita - alla diretta dipendenza della Presidenza Nazionale.

Questo vuol dire che il CSTN è un'istituzione a carattere generale dell'intera Lega Navale Italiana.

Il sito del CSTN (www.cstn.it) nel primo semestre 2021 ha registrato 5787 visite, oltre 30 visite al giorno e centinaia di richieste scritte all'indirizzo info@cstn.it per avere notizie, informazione, ricerche storiche, . . etc., alle quali viene data sempre opportuna risposta. A giugno scorso siamo stati contattati dal Consigliere Cultura e Comunicazioni della Sezione di Chiavari e Lavagna, dott.ssa Monica Corte, per collaborare alla manifestazione "10.000 vele di solidarietà contro la violenza sulle donne" inviando opere fotografiche e dipinti per la rassegna itinerante patrocinata anche dalla LNI Presidenza Nazionale. Certamente questa collaborazione avrà un seguito.

Dalla newsletter della Sezione di Chiavari e Lavagna stralciamo la seguente rubrica.

CULTURA

La Cultura raddoppia alla Lega Navale di Chiavari-Lavagna

Tante novità in occasione del Festival della Parola 2021



CULTURA Chiavari - Lavagna, 02 Luglio 2021 ore 11:12

Si accresce la collaborazione con Il Centro Studi Tradizioni Nautiche di Napoli – Lega Navale Italiana per la sezione territoriale della L.N.I. sempre attenta a divulgare la storia e la tradizione della mariniera.

Le parole di Monica Corte

“La nostra sezione e il Gruppo Cultura ha lavorato con passione in collaborazione con il CSTN e il suo Direttore Paolo Rastrelli, riuscendo a selezionare, recuperare e restaurare elementi storici di grande valore culturale” – racconta Monica Corte , Consigliera alla Cultura e Comunicazione della L.N.I. Chiavari-Lavagna.

“Un valore che vogliamo diffondere non solo ai nostri soci che dal prossimo 2 Luglio avranno a disposizione on line sia la Rivista periodica bimestrale della Lega Navale sia il Notiziario mensile edito da CSTN di Napoli, ma a tutta la cittadinanza chiavarese e ai turisti che in questo periodo rinnovano la loro esperienza nel Tigullio”.

Novità già presenti al festival della parola

Importanti novità saranno già visibili a partire dal prossimo week-end del 3-4 Luglio 2021 proprio in occasione del Festival della Parola e del concomitante evento che vedrà in mare una veleggiata a favore della solidarietà contro la violenza sulle donne.

“ La portata culturale, la vasta ed approfondita conoscenza della storia del mare, delle coste e della tradizione marinairesca è un bene inestimabile che va curato e diffuso soprattutto alle giovani generazioni che possono attingere molto dal passato per interpretare il futuro” continua la Consigliera Corte “ La Lega Navale di Chiavari-Lavagna è sempre presente e può contribuire in maniera determinante al successo culturale del territorio proprio perché presenza storica, idonea a testimoniare tutte le attività che hanno sul mare il loro campo d’azione. La nostra sezione infatti nasce oltre 110 anni fa, nel 1908 ed ha accompagnato in mare il Tigullio nei vari secoli.”

Un archivio importante per tutti gli appassionati e i ricercatori

Con il Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale appassionati e ricercatori potranno attingere a un archivio voluminoso con oltre 10.000 volumi e 15.000 numeri di oltre 150 testate specializzate nazionali ed estere. Dal 2012 il Centro è riconosciuto dalla FIV Federazione Italiana Vela quale Istituzione culturale di interesse federale.

Documenti, audiovisivi, fotografie imbarcazioni, profili e personalità “Stiamo già lavorando alla prossima edizione della Rassegna Culturale di Uomini & Navi, uno tra i fiori all’occhiello della sezione, sperando di poterla fare nuovamente in presenza e offrire un calendario di appuntamenti sempre più vasto e accattivante. Magari con una maggiore presenza femminile tra i relatori”.

Molte altre novità legate allo sport, all’ambiente e al sociale, ci assicurano dalla Lega Navale Chiavari-Lavagna, accompagneranno Chiavari nel prossimo futuro.



PERSONAGGI

Con il cuore e la mente carica di tristezza e malinconia il Notziario dà l'addio a Riccardo Notabartolo di Villarosa, personaggio unico e irripetibile nella storia dello Yachting italiano. Affidiamo un suo ricordo all'amico Giovanni Caputo, tra l'altro attrezzatore navale, che di Riccardo si può definire una scoperta.



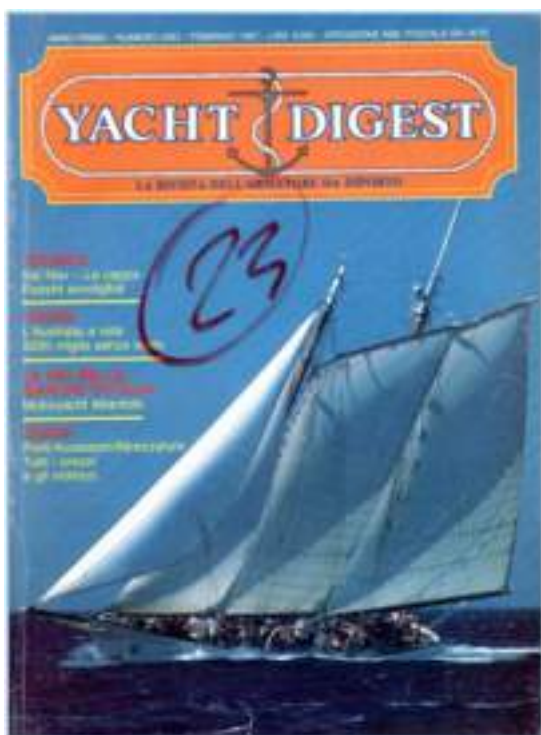
IL GIORNALISTA GENTILUOMO: Riccardo Notabartolo di Villarosa

È con tristezza che annunciamo su queste pagine la dipartita di Riccardo Villarosa, colto da un malore improvviso a Gressoney Sanit Jean in provincia di Aosta sabato 24 luglio 2021. Era nato a New York nel 1950, esperto giornalista di vela, Uomo di mare e di mondo, elegante cultore del bello, penna tanto sagace quanto colta. Una laurea in giurisprudenza, ufficiale di complemento nella Marina Militare, è stato responsabile del settore vela del 'Corriere della Sera' ha pubblicato numerosi libri, spaziando dalla nautica al buonvestire, perché uomo raffinato ed elegante. È stato fondatore di due riviste che hanno segnato il "buon scrivere e descrivere" nel mondo della nautica: 'Yacht Digest' e 'Arte Navale': al suo attivo due traversate atlantiche di cui una in regata. Era uno dei massimi esperti di etichetta navale e i suoi articoli erano un condensato di cultura navale e sagacia sferzante condita da quell'ecclettismo proprio di chi riesce con naturalezza ad armonizzare il pensiero. Chi scrive ha avuto l'onore di collaborare fin dai primi numeri con la rivista 'Arte Navale' da lui diretta e l'averlo conosciuto, in un certo senso, mi ha cambiato la vita. Ho un debito di riconoscenza nei Suoi confronti. Mi accordò fiducia durante la mia collaborazione giornalistica. Un giorno mi disse: "sarai il battitore libero del Giornale". Ho imparato tanto. Grazie Riccardo, buon vento".

Napoli 26 luglio 2021

Giovanni Caputo

Le copertine Anno Uno - Numero 1 di due creature editoriali di Riccardo Notabartolo che hanno lasciato un vuoto incolmabile nel mondo dello yachting.



L'Italia Marina

GIORNALE DELLA LEGA NAVALE ITALIANA

Direzione e Amministrazione: 8894 (7) - Via del Tiro, 31 - Tel. 31-34

Abbonamento a "L'Italia Marina", per l'anno 1920 L. 6.

Con L. 10 viene al di fuori della Lega Navale Italiana e abbonato a "L'Italia Marina", con diritto inoltre a tutti i numerosi vantaggi che concede l'Associazione.

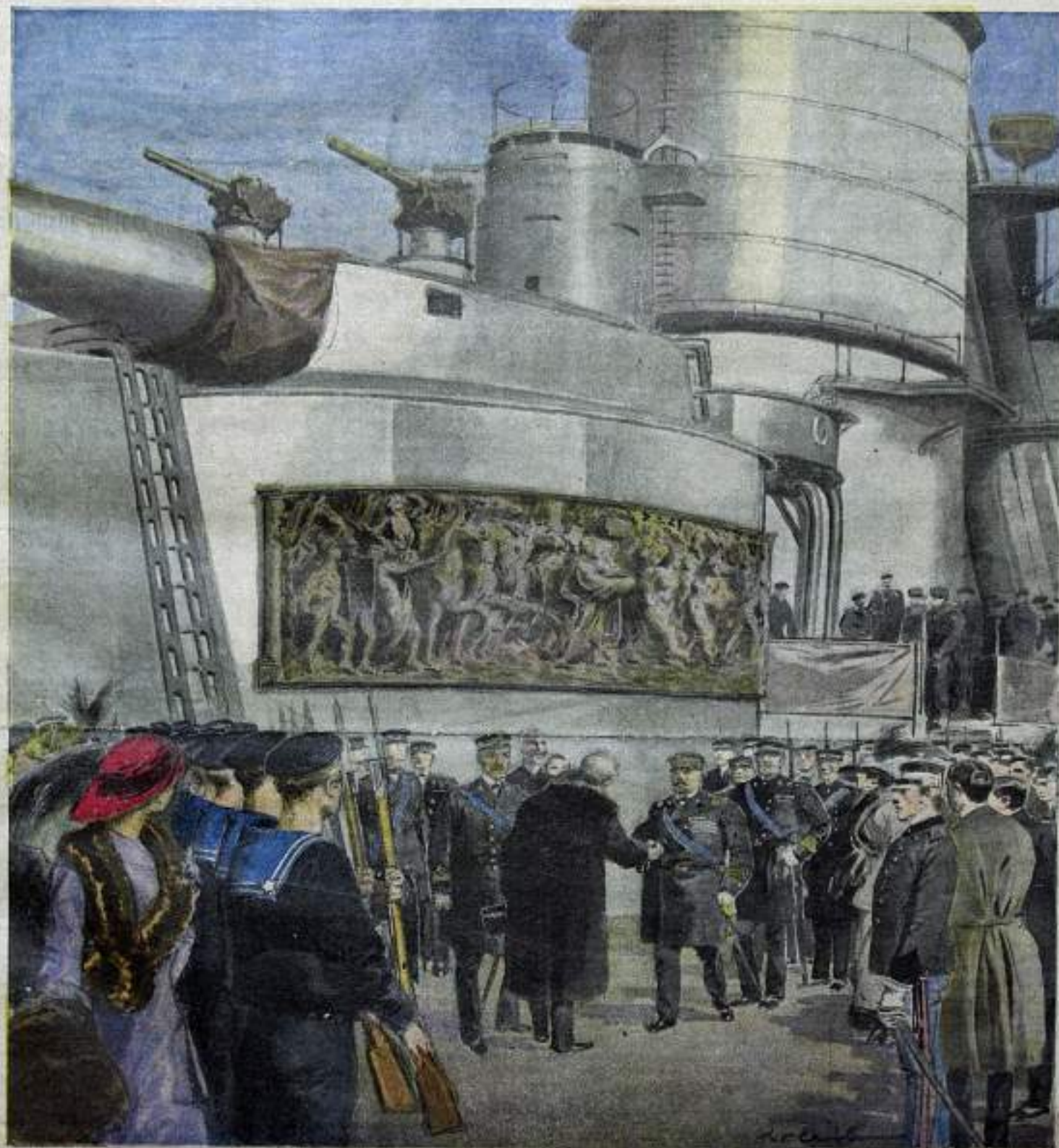
Tutti possono collaborare inviando articoli, fotografie, ecc.

Proprietà letteraria ed artistica riservata per tutti gli articoli e illustrazioni a norma di legge.
Esca il 19 o 15 d'ogni anno - Tiratura copie 20.000

Anno II. — Num. 5.

1°-16 Marzo 1920

Centesimi 10 il numero.



LA PATRIA RICONSCENTE AI MARINAI VINCITORI - La Sezione della Lega Navale Italiana di Napoli dona alla R. nave "Giulio Cesare", un artistico fregio monumentale di bronzo raffigurante il trionfo del Grande Conquistatore romano.