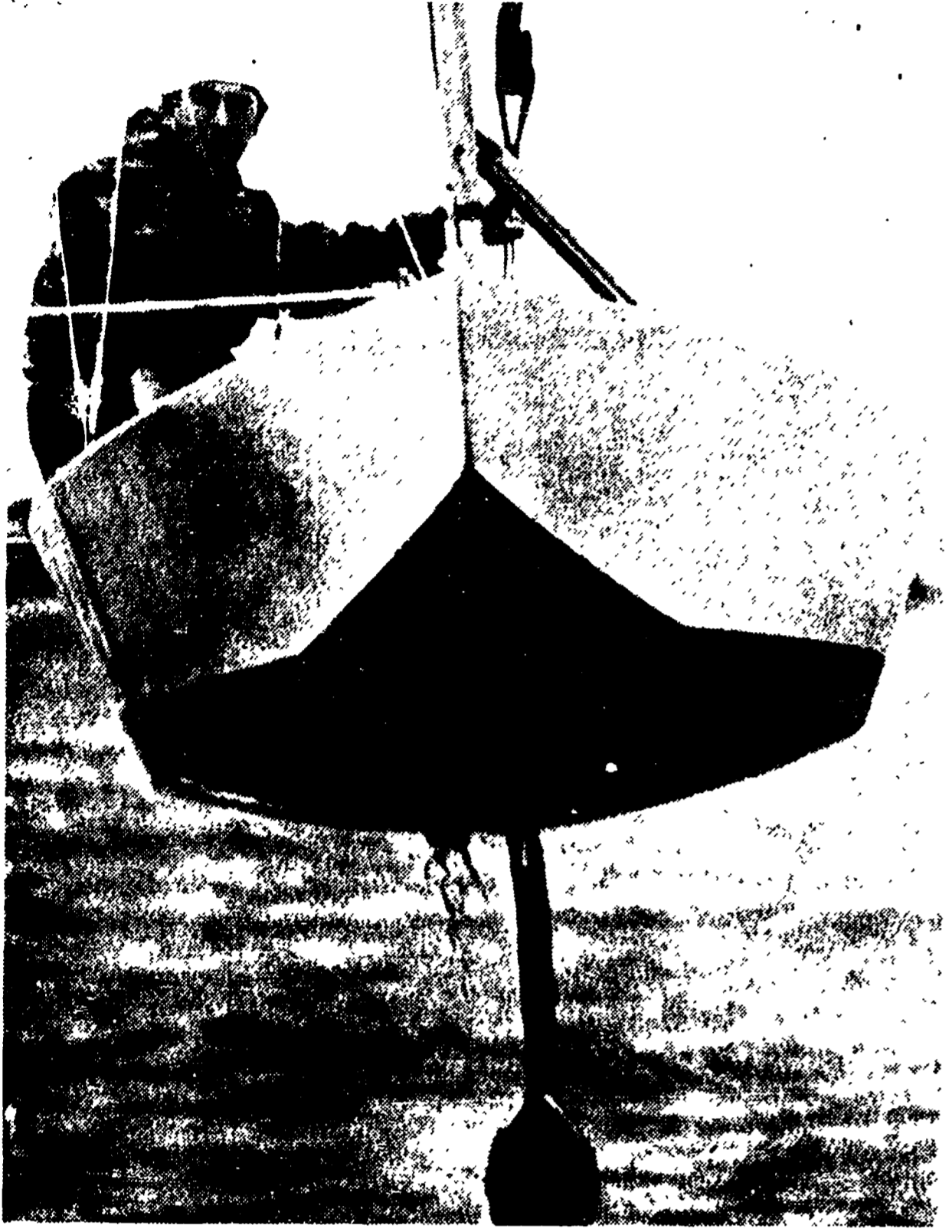


# Vele d'Olimpia a Napoli

L'affascinante storia della vela cominciò con una sfida regale

## Dai "clippers," del Settecento ai moderni monotipi

Lo sport della vela nacque in Olanda — La diffusione dello "yachting" — Si copiarono perfino le barche dei contrabbandieri — Elvstrom piacerebbe a Pindaro



Una insolita foto di Agostino Straulino, il prestigioso velista italiano, che sarà ancora una volta uno dei punti di forza della squadra velistica azzurra

Con le vele, anzi e calce, usate e tattici, fecero saltano in lungo e in largo il Mediterraneo. Ma le prime barche usate per scopi non commerciali o militari furono quelle dei reattori, le "naves libranes". Si trattava però, di un diporto che non aveva nulla di vedere con il nostro sport. Quest'ultimo ebbe inizio nel XVII secolo, quando, dopo la guerra degli 80 anni, il Paese acquistò l'indipendenza e la libertà di religione. La chiesa, per l'Olanda, veniva dal mare, dalle Indie. E sul mare l'Olanda trovò anche la più del resto, del diporto.

Yacht è a parma olandese. La prima barca a vela che approdò in Gran Bretagna fu il "May", che la "Compagnia delle Indie", con sede ad Amsterdam, aveva regalato a Carlo II, duca di York, se ne fece costruire una quasi uguale. E ebbe la sfida, fra il re e il duca, nel 1660. Il "May" con una vela di 100 sterline il re la perse.

Lo "yachting" si diffuse con una certa rapidità nel Nord d'Europa. Invece, in Italia, si svolse sull'Atlantico, a partire dal 1700, con velieri mercantili, i "clippers". Famosa è la "Tea Race" del 1790, in cui i "clippers" partirono dall'Inghilterra raggiunsero la Cina, e dove i battuti arrivarono con uno, due giorni di ritardo.

Il progresso tecnico, tuttavia, tardava. Si copiarono perfino le grandi barche dei contrabbandieri. Nel 1809, Steen costruì una barca di 7 metri, e nel 1816 ne costruì una di 16 metri. Dal 1831, il "Royal Yacht Squadron" cominciò ad organizzare le regate attorno all'Isola di Wight.

Nel 1844, Washburn è stato il primo a usare il "yacht", con il "Coppa d'Italia", il più prestigioso dei trofei che ancor oggi si disputa nel Mediterraneo.

Due anni prima erano scritte ad Atene le regate della I Olimpiade moderna. Gli organizzatori le barche inferiori alle 3 tonnellate, da 3 a 10 tonnellate, da 10 a 20 tonnellate, e da 20 a 30 tonnellate. I risultati? Ci spaccò la nostra, la vostra curiosità non può essere soddisfatta: le tante regate non hanno avuto un vincitore. Il vincitore, invece, fu il "yacht", vincitore nel 1900, a Le Havre: il "Coccy" (Gran Bretagna), nella classe al di sopra delle 10 tonnellate.



Le gare velistiche rappresentano un suggestivo spettacolo per gli occhi dello spettatore, come questo fornito da una imbarcazione del tipo m. 53

Nelle classi "flying dutchman" e "star"

## Certezza azzurra in Capio e fiducia per Straulino

E' possibile anche l'affermazione nella classe "Dragoni" dove Cosentino sarà di scena col "Venilia" e con Ciciliano e Di Stefano — La prudenza di Beppe Croce

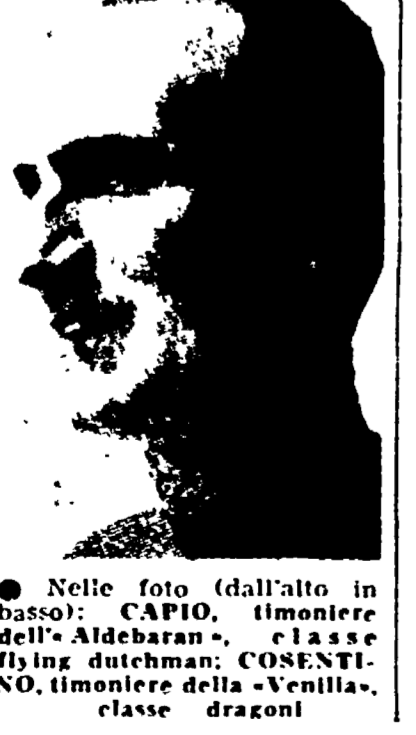
PORTOFINO, 21. — E' così. Ancor oggi, il velista appare ai più come un personaggio mitico, amico delle sere, capace di sentire nei rumori del vento tutte le canzoni del mondo. Straulino, Capio, Reggioni portano sui mari della fantasia, dove galoppa Stevenson fra i pirati, Conrad fra i marinai, Melville fra le balene. Chi l'intende questo sport? La regata è una vacanza, una festa di mare e di cielo, di vento: è un viaggio azzurro, sul filo lucente dell'orizzonte, con l'onda che, aprendosi, ride alle prove acute, scattanti.



Il velista naviga con una barca che spesso ha il nome di una stella, che spesso ha il nome di una donna, di un amore. Poi giunge il tempo dei campionati e dei trofei, viene il tempo dell'Olimpiade. E anche alle vele si affidano palpiti di classifica, stimoli di scommesse e di previsioni. Allora, ci si ricorda del "Volvo" e di Reggioni, del "Venilia" e di Cosentino, del "Merope" e di Straulino, dell'Aldebaran e di Capio, di Trani, E ci si accorge che Straulino continua a prendere il mare con il "Merope" (è, però, il terzo della serie...); ma non c'è più Rode, con lui.

Passa il tempo... Nella star-class, col "Merope" e con Rode, Straulino conquistò la medaglia d'oro dei Giochi di Helsinki nel 1952. E, otto anni dopo, col "Merope III" e con Bolandi, che farà?

Il mare conserva l'uomo. Straulino ha 46 anni. E, tuttavia, è ancora abile, gazioloso. A Napoli, col vento leggero, su un campo di regata che conosce e gradisce, potrebbe avere ancora successo. Certo che non sarà facile. Gli avversari sono tanti e di classe. Indichiamo Park, l'americano. E non trascuriamo Knowles, il bahamense, Quina, il portoghese, Cardenas, il cubano. Favorito assoluto è, invece, Capio, nella classe "flying dutchman".



Capio è il campione del mondo della categoria. Conquistò il titolo l'anno passato, nelle acque di Whitstable, con l'Aldebaran e con Pizzorno, il prodiere. Capio è nato a Nervi, nel 1924. E' il tipico prodotto della vela popolare ligure, che forma i campioni. E' un marinaro completo. E il suo

di venti. E' anche furbo. Un anno fa, lo incontrammo ad Amsterdam. Era di ritorno da Whitstable, e ci raccontò come ingannò gli avversari nelle regate di prova. L'Aldebaran avanzava lentamente, faticosamente. Una barca temibile? Tutt'altro. Gli avversari la trascurarono. Quindi, vennero le regate finali. Che cosa accadde? Ecco. Per non dar nell'occhio, il timoniere aveva fissato sulla chiglia dell'Aldebaran degli stracci. Che tracce preparerà Capio a Napoli?...

Fiducia in Straulino, dunque. E certezza in Capio. Possibile è anche l'affermazione nella classe "dragone", dove Cosentino sarà di scena col "Venilia" e con Ciciliano e Di Stefano. Lo scafo è stato messo a punto alla perfezione, e l'equipaggio è affiatato. Cosentino è guadagnato il posto nella squadra azzurra dopo una serie di scontri con Sorrentino, il rivale. E nato a Napoli nel 1919, Cosentino. E sulle acque amiche, nel vento conosciuto cercherà la grande conquista. Assenti Berntsen e Florvickson, si riaccomandano all'attenzione di Cosentino il danese Birch, col "Chok", il norvegese Christensen, col "Lett", il finlandese Tallberg, con l'Inza Lilla, l'inglese Mann, col "Salmanders", lo svedese Palmquist col "Galaxen".



Il punto sull'argomentazione è del presidente dell'Unione delle Società, Beppe Croce. Ci sembra in troppo prudente. Dice: «A mio avviso, abbiamo buone probabilità di entrare nelle medaglie con il "Merope", l'Aldebaran e il "Venilia". Con il "Volvo" e il "finn" saremmo lieti di ottenere una classifica utile per il campionato olimpico, ma non, certo, potremmo piazzare fra i primi sei».

## Son fatte così le barche olimpiche

Abbiamo già avuto occasione di osservare che le formule molto semplici del tonnellaggio — parliamo di vela, si capisce — sono diventate complicate, a restrizione, con il varo delle stazze internazionali, dove i numeri (12, 10, 8, 7, 6 e 5) non indicano, come i più credono, la lunghezza dell'imbarcazione. E anche questo bene ripetere: che la formula delle stazze, in metri lineari, è la seguente:

$L + 2d + S - F$

237

Cioè, L = lunghezza; d = differenza tra continuo e carente; S = superficie velica; F = bordo libero. Vuol dire che lo scafo sarà più lungo, avrà una maggior velatura e si intenderà costruire una barca per tempi duri (mare mosso, vento forte, e il "finn" sarà più corto, con maggior velatura per tempi leggeri).

Il "finn" monotypo a deriva rientra, è lo scafo più piccolo ed è condotto a regata da un solo marinaro. Il timoniere. Lo progettò Richard Sells, un inglese, e particolarmente adatto alle caratteristiche di navigazione dei Bordi. Tuttavia, la sua adattabilità ha garantito la diffusione. E' lungo metri 1,510 e pesa 110 chilogrammi. Dispone di una vela, la randa, la cui superficie è di mq 9,30. Scopo è formato da un timoniere e da un prodiere. Il quale è spesso costretto a vere acrobazie per manovrare il trapezio volante, cioè di una corda fissata in cima all'albero.

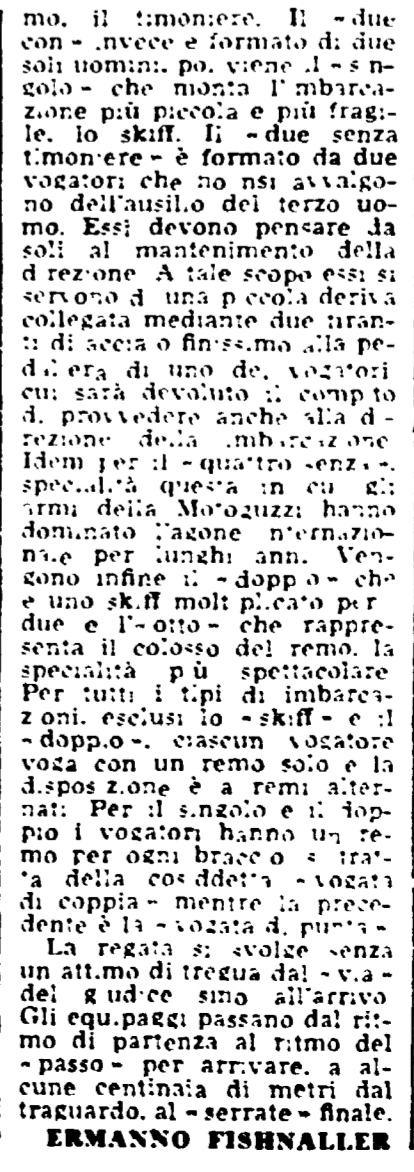
Il flying dutchman è lungo metri 1,80 e pesa 170 chilogrammi. Il piano velico è costituito da una randa e da un fiocco, per una superficie di mq. 12,5. E' possibile l'uso del pallone (un'altra vela in grigio scuro) che viene usato nel momento di poppa. Siccome il regolamento ammette le mater plastiche per lo scafo e le vele, e l'attrezzatura per l'albero, nel flying dutchman il legno è destinato a scomparire.

## CANOTTAGGIO: sette medaglie attendono i vincitori

## Il lago di Albano è ormai pronto ad ospitare le regate olimpiche

Uno degli sforzi maggiori compiuti dal Comitato olimpico italiano è stato quello di adattare uno stagno naturo per le regate di canottaggio. Troppo noto è il campo di regata di Castel Gandolfo, anche perché a suo tempo acqueto numerose polemiche, per doversi desumere a noi lettori D'essere solo che la scelta è stata felice. Il lago di Albano offre, come nessuno altro campo, tutte le garanzie per la riuscita delle Olimpiadi del remo. A prova di ciò d'emo solo che esso è stato sede di campionati nazionali, regate nazionali, internazionali e di zona. C'è quindi tutta una esperienza di "campi" fatti coi gli anni, che oggi va tutto, vantaggio del campo di regata.

Sette saranno le fette della torta olimpica che saranno spartite, tante sono infatti le specialità del remo. E precisamente quattro con il timoniere, due con timoniere, singolo e due senza, quattro senza timoniere, doppio, otto con timoniere. Il quattro con timoniere è la prima delle specialità che prenderà il via. Esso è composto, il nome stesso lo dice, da una imbarcazione con quattro vogatori, più un quinto vogatore, più un quinto vogatore.



Il canottaggio è un sport di squadra. E' composto da quattro vogatori e da un timoniere. Il quattro con timoniere è la prima delle specialità che prenderà il via. Esso è composto, il nome stesso lo dice, da una imbarcazione con quattro vogatori, più un quinto vogatore, più un quinto vogatore.

### L'ALBO D'ORO

ATENE, 1936 — 12 m.s.l.: ANVERSA, 1920 — 12 m.s.l.: TORQUAY, 1910 — 6 m.s.l.: MELBOURNE, 1956 — 5,50 m.s.l.: KIEL, 1936 — 8 m.s.l.: