Vele d'Olimpia a Napoli

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

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 — Elvstroem piacerebbe a Pindaro

Con le vele, egizi e caldei, assiri e indiani, fenici solcarono in lungo e in largo il Mediterraneo. Ma le prime barche usate per scopi non commerciali o militari furono quelle dei romani, le « nares liburnae ». Si trattava però di un diporto che non aveva nulla da vedere con il nostro sport. Questo nacque in Olanda nel XVII secolo, quando, dopo la guerra degli 80 anni, il Paese acquistò l'indipendenza e la libertà di religione.

La ricchezza, per l'Olanda, veniva dal mare, dalle Indie. E sul mare l'Olanda trovò anche la gioia del riposo, del diporto.

« Yacht » è parola olandese.

La prima barca a vela che approdò in Gran Bretagna fu il Mary, che la « Compagnia delle Indie », con sede ad Amsterdam, aveva regalato a re Carlo II. Subito, il duca di York se ne fece costruire una quasi uguale. E ebbe la sfida, fra il re e il duca, nel 1661 sul Tamigi con una posta di 100 sterline: il re la perse.

L'« yachting » si diffuse con una certa rapidità nel Nord d'Europa. Grandi regate si svolsero sull'Atlantico, a partire dal 1760, con veliери mercantili, i « clippers ». Famosa è la « Tea Race » del 1766, in cui cinque « clippers » partiti 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 agili barche dei contrabbandieri.

Nel 1809, Steven costruì una barca di 7 metri, e nel 1816 ne costruì una di 16 metri.

Dal 1813, il « Royal Yacht Squadroon » cominciò ad organizzare le regate attorno all'Isola di Wight.

Nel 1844, Wanhill varò « yachts » comodi e rapidi.

Nel 1848, fu lanciato il celebre « sloop » di 160 tonnellate, Black-Maria, lungo 34 metri con 600 mq di vela.

E 50 anni dopo ecco la « Coppa d'Italia », il trofeo che ancor oggi è il più prestigioso del Mediterraneo.

Due anni prima s'erano svolte ad Atene le regate della I Olimpiade moderna. Gareggiarono le barche inferiori alle 3 tonnellate, da 3 a 10 tonnellate, da 10 a 20 tonnellate e al disopra delle 20 tonnellate. I risultati? Ci spiace. La nostra, la vostra curiosità non può essere soddisfatta: le tante ricerche non hanno avuto fortuna. Possiamo elencare, invece, gli « yachts » vittoriosi nel 1900, a Le Havre: Cicely (Gran Bretagna), nella classe al disopra delle 20 tonnellate; Esterel (Francia), nella classe al disopra delle 10 tonnellate, Olle (Gran Bretagna), nella classe 8 m C.I.; Lerina (Svizzera), nella classe 6 m S.I.

La situazione si evolve. Le formule molto semplici del tonnellaggio, diventano complicate, a restrizione, con le stazze internazionali, dove i numeri (12, 10, 8, 7, 6 e poi 5,5) non indicano, come i più credono, la lunghezza della imbarcazione.

Ma continuiamo con i risultati.

Spazio bianco nel 1904.

E nel 1908, a Cowes, in Inghilterra s'imposero Heira (Gran Bretagna) nella classe 12 m S.I.; Cobweb (Gran Bretagna), nella classe 10 m S.I.; Colmet (Gran Bretagna) nella classe 8 m S.I., Heroine (Gran Bretagna), nella classe 7 m S.I., Dorny (Gran Bretagna), nella classe 6 m S.I.

La Gran Bretagna ammaina la bandiera di vittoria nel 1912, a Sandhamn in Svezia. Infatti, nella classe 12 m S.I. s'affermò il Magda IX (Norvegia), nella classe 10 m S.I. s'impose il Natty (Svezia); nella classe 8 m S.I. trionfò il Temfin (Norvegia). E nella classe 6 m S.I. vinse il Mac Miche (Francia).

Quindi ad Anversa, nel 1920. Quattro barche di Norvegia che furoreggiano: Heira II, nella classe 12 metri, Mosk II, nella classe 10 metri, Sildra, nella classe 8 metri, e Jo, nella classe 6 m. L'Olanda, con il Boreas, la spunta fra i dinghy 12 piedi.

Ancora le barche di Norvegia a Le Havre, nel 1924, il Bera nella classe 8 m S.I., e l'Elisabeth V nella classe 6 m S.I. Le regate dei monotipi di Meulen si concludevano con la vittoria di Huybrecht (Belgio).

Amsterdam 1928. Nella classe 8 m S.I. è primo l'Alle VI (Francia). Nella classe 6 m. S.I. è primo il Norna (Norvegia). E nella classe dei dinghy è primo Thorell (Svezia).

Los Angeles 1932. Angelita (Stati Uniti), fra gli otto metri, Bissbi (Svezia), fra i 6 metri, Jupiter (Stati Uniti), nella star-class, e Lebrun (Francia), nei monotipi, sono i più bravi.

E finalmente l'azzurro!

A Kiel, nel 1936, l'Italia, con Regno, Bianchi, De Manicor, Mordini, Mino e Massimo Poggi, trionfa nella classe 8 m S.I. Il Lalage (Gran Bretagna), fra i 6 metri, il Wansee (Germania), nella star-class, e Kaghelland (Olanda) s'affermano nelle altre categorie.

Poi, la guerra.

E nel 1948, a Torquay, gli Stati Uniti, con Llanoria nella classe 6 m S.I. e con Hilarius nella star-class, la Norvegia, con Pan nei dragoni, la Gran Brètagna, con Swift fra gli sfallow, e la Danimarca, con Elvstrom nei firefly, spazzano i diversi campi.

L'azzurro anche a Helsinki, nel 1952: Straulino e Rode conquistano la medaglia d'oro della star-class, con il Merope I. Il Complex (Stati Uniti) s'impone nella classe 5,50 m. S.I., e il Llanoria (Stati Uniti), il Pan (Norvegia) ed Elvstroem (Danimarca) si riconfermano nei 6 metri, i dragoni e i monotipi.

Infine, Melbourne. Nelle regate della XVI Olimpiade, il colpo di cannone della vittoria accoglie le barche di Svezia, degli Stati Uniti, della Nuova Zelanda. Ed Elvstroem, per la terza volta di seguito, è il campione dei monotipi. Certo che Elvstroem sarebbe piaciuto a Pindaro.

ATTILIO CAMORIANO

● PAUL ELVSTROEM, vincitore nei « singolo » ai Giochi di Londra, Helsinki e Melbourne, sarà ancora uno dei protagonisti ai Giochi romani

● Le gare velistiche rappresentano un suggestivo spettacolo per gli occhi dello spettatore, come questo fornito da una imbarcazione del tipo m. 5,5

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 sirene, capace di sentire nei rumori del vento tutte le canzoni del mondo. Straulino, Capio, Reggio portano sui mari della fantasia, dove galoppò 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 prore acute, saettanti.

Silenzi...

Solitudini...

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 « Voloira » e di Reggio, 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 I » e con Rode, Straulino conquistò la medaglia d'oro dei Giochi di Helsinki nel 1952. E, otto anni dopo, col « Merope III » e con Rolandi, che farà?

Il mare conserva l'uomo. Straulino ha 46 anni. E, tuttavia, è ancora abile, gagliardo. 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 Parks, 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 marinaio completo. E il timoniere si conduce con tutti i 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 trionfali. Che cos'era accaduto? Ecco. Per non dar nell'occhio, il timoniere aveva fissato sulla chiglia dell'« Aldebaran » degli stracci. Che trucco 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 s'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 Thorvaldsen, si raccomandano all'attenzione di Cosentino il danese Birch, col « Chok », il norvegese Christensen, col « Lett », il finlandese Tallberg, con l'« Inga Lill », l'inglese Mann, col « Salamander », lo svedese Palmquist col « Galejan ».

E Trani? Il suo compito sembra impossibile. Nella classe *finn* continua a dominare Elvström, il danese, che già s'è imposto tre volte di seguito nel singolo: a Londra, ad Helsinki e a Melbourne. Elvström è il favorito d'obbligo. E più che Trani par che debba temere Neils, il belga, e Stratton l'inglese.

Più aperto è il pronostico nella classe 5,50 m S.I., dove le possibilità di Reggio, Zucchi e Novaro sono limitate, ma non si può escludere che il « Voloira » avanzi fra i protagonisti. Noverraz, lo svizzero, è il più forte. Però: potrà regatare? Noverraz è accusato di professionismo, e già a Kiel, nel 1936, fu squalificato. Via Noverraz, si presenta Coppone, un altro svizzero. Non basta. Alla vittoria puntano anche lo svedese Sjosten, con « Iasha », il norvegese Ferner, con « Struten », l'inglese « Aisher », con « Yeoman », l'americano O'Day, con « Minotaur » e l'argentino Sieburger, con l'« Ardilla ».

o

Il punto sull'argomento è del presidente dell'Unione delle Società, Beppe Croce ci sembra fin troppo prudente. Dice: « A mio avviso, abbiamo buone probabilità di entrare nelle medaglie con il Merope, l'Aldebaran e il Venilia. Con il Voloira e il finn saremmo lieti di ottenere una classifica utile per il punteggio olimpico: vorremmo, cioè, poterci piazzare fra i primi sei ».

A. C.

● Nelle foto (dall'alto in basso): CAPIO, timoniere dell'« Aldebaran », classe flying dutchman; COSENTINO, timoniere della «Venilia», classe dragoni

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 allestire uno stadio nautico per le regate di canottaggio. Troppo noto e il campo di regata di Castelgandolfo, anche perchè a suo tempo nacquero numerose polemiche, per doverlo descrivere a nostri lettori. Diremo solo che la scelta è stata felice. Il lago di Albano offre, come nessun altro campo, tutte le garanzie per la riuscita delle Olimpiadi del remo. A riprova di ciò diremo solo che esso è stato sede di campionati nazionali, regate nazionali, internazionali e di zona. C'è quindi tutta una esperienza di « campo » fatta con gli anni, che oggi va tutta a vantaggio del comitato organizzatore.

Naturalmente il campo è stato migliorato in ogni senso. Alle attrezzature già esistenti se ne sono affiancate altre nuove e permanenti. Dalle attrezzature in muratura per gli atleti ai moderni dispositivi di partenza e di arrivo, alle tribune in cemento per il pubblico, tutto è ora pronto per accogliere gli equipaggi di tutto il mondo. Aggiungeremo inoltre che il luogo è stato valorizzato al massimo sia dal punto di vista turistico che da quello sportivo. Castelgandolfo oggi sede delle Olimpiadi del remo potrà ospitare in un prossimo futuro altre competizioni di carattere internazionale quali i campionati europei.

Le regate si svolgeranno su un apposito « campo » tracciato. E' il cosiddetto campo di regata. Esso consiste in uno specchio d'acqua della lunghezza regolamentare di 2.000 metri. Tale specchio è suddiviso in sei corsie che ospiteranno i quarti di finale, i recuperi, le semifinali e infine le finali. Esso si presenta come un immenso rettangolo delimitato da cavi di acciaio sostenuti da pizze di sughero. Ogni 500 metri a cominciare dalla partenza sarà inserita una boa con annessa bandierina. Quindi complessivamente ci saranno quattro boe, compresa quella dell'arrivo. Lo scopo di frazionare il percorso ogni cinquecento metri è questo: dare la possibilità agli equipaggi di avere un orientamento più che sufficiente sulla distanza percorsa e su quella da percorrere. In partenza e in arrivo vi saranno i giudici di gara, mentre altri giudici saranno scaglionati lungo il percorso con il compito di osservare la regata e controllare che tutto si svolga regolarmente senza infrazioni. A tale scopo sarà tenuto nel massimo conto il Codice delle Regate edito dalla Federazione internazionale di canottaggio.

Sette saranno le fette della torta olimpica che saranno spartite, tante sono infatti le specialità del remo. E precisamente: quattro con timoniere, due con timoniere, singolo, due senza, quattro senza timoniere, doppio, otto con timoniere. Il « quattro con timoniere » sarà la prima delle specialità che prenderà il via. Esso è composto, il nome stesso lo dice, da una imbarcazione contenente 4 vogatori, più un quinto uomo, il timoniere. Il « due con » invece è formato di due soli uomini: poi viene il « singolo » che monta l'imbarcazione più piccola e più fragile, lo skiff. Il « due senza timoniere » è formato da due vogatori che nonsi avvalgono dell'ausilio del terzo uomo. Essi devono pensare da soli al mantenimento della direzione. A tale scopo essi si servono di una piccola deriva collegata mediante due tiranti di acciaio finissimo alla pedaliera di uno dei vogatori cui sarà devoluto il compito di provvedere anche alla direzione della imbarcazione. Idem per il « quattro senza », specialità questa in cui gli armi della Moto Guzzi hanno dominato l'agone internazionale per lunghi anni. Vengono infine il « doppio » che è uno skiff molto più alto per due e l'« otto » che rappresenta il colosso del remo, la specialità più spettacolare. Per tutti i tipi di imbarcazioni, esclusi lo « skiff » e il « doppio », ciascun vogatore voga con un remo solo e la disposizione è a remi alternati. Per il singolo e il doppio i vogatori hanno un remo per ogni braccio e tratta della cosiddetta « vogata di coppia » mentre la precedente è la « vogata di punta ».

La regata si svolge senza un attimo di tregua dal « via » del giudice sino all'arrivo. Gli equipaggi passano dal ritmo di partenza al ritmo del « passo » per arrivare, a alcune centinaia di metri dal traguardo, al « serrate » finale.

ERMANNO FISHNALLER

● L'equipaggio del « quattro con » della Moto Guzzi rappresenterà ai Giochi di Roma uno degli « armi » candidati alla vittoria nella specialità

L'ALBO D'ORO

ATENE, 1896 — In regata yachts inferiori alle 3 tonn., da 3 a 10 tonn., da 10 a 20 tonn., al di sopra delle 20 tonn.

LE HAVRE, 1900. — 20 tonn.: « Cicely » (Gran Bretagna); 10 tonn.: « Esterel » (Francia); 8 m.S.I.: « Olle » (Gran Bretagna); 6 m.S.I.: « Cerina » (Svizzera).

COWES I. W., 1908. — 12 m.S.I.: « Hera » (Gran Bretagna); 10 m.S.I.: « Cobweb » (Gran Bretagna); 8 m.S.I.: « Colmet » (Gran Bretagna); 7 m.S.I.: « Heroine » (Gran Bretagna); 6 m.S.I.: « Dorny » (Gran Bretagna).

SANDHAMN, 1912. — 12 m.S.I.: « Magda IX » (Norvegia); 10 m.S.I.: « Kitty » (Svezia); 8 m.S.I.: « Temfin » (Norvegia); 6 m.S.I.: « Mac Miche » (Francia).

ANVERSA, 1920. — 12 m.S.I.: « Neira II » (Norvegia); 10 m.S.I.: « Mosk II » (Norvegia); 8 m.S.I.: « Sildra » (Norvegia); dinghy: « Boreas » (Olanda).

LE HAVRE e MEULAN, 1924. — 8. m.S.I.: « Bera » (Norvegia); 6 m.S.I.: « Elisabeth V » (Norvegia); monotipo: Huybrecht (Belgio).

AMSTERDAM, 1928 — 8 m.S.I.: « Alle VI » (Francia); 6 m.S.I.: « Norna » (Norvegia); dinghy: « Thorell » (Svezia).

LOS ANGELES, 1932. — 8 m.S.I.: « Angelita » (Stati Uniti); 6 m.S.I.: «Bissbi» (Svezia); star-class: « Jupiter » (Stati Uniti); snowbird: « Lebrun » (Francia).

KIEL, 1936. — 8. m.S.I.: «Italia» (Italia); 6 m.S.I.: « Lalage » (Gran Bretagna); star-class: « Wannsee » (Germania); jole: « Kaghelland » (Olanda).

TORQUAY, 1948. — 6. m.S.I.: « Llanoria » (Stati Uniti); dragone: « Pan » (Norvegia); star-class: « Hilarius » (Stati Uniti); swallow: « Swift » (Gran Bretagna); firefly: « Elvestrom » (Danimarca).

HARMAJA, 1952. — 6 m.S.I.: « Llanoria » (Stati Uniti); 5,50 m.S.I.: « Complex II » (Stati Uniti); dragone: « Pan » (Norvegia); star-class: « Merope I » (Italia); finn: « Elvestrom » (Danimarca).

MELBOURNE, 1956. — 5,50 m.S.I.: Svezia; dragone: Svezia; star-class: Stati Uniti; finn: Elvestrom (Danimarca); sharpie m. 12: Nuova Zelanda.

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 divenute complicate, a restrizione, con il varo delle stazze internazionali, dove i numeri (12, 10, 8, 7, 6 e, infine, 5,50) non indicano, come i più credono la lunghezza dell'imbarcazione. E anche questo è bene ripetere: che la formula delle stazze, in metri lineari, è la seguente:

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

Cioè, L = lunghezza; d = differenza tra contorno e carena; S = superficie velica; F = bordo libero. Vuol dire che lo scafo sarà più lungo, avrà una maggior velatura se si intendente costruire una barca per tempi duri (mare mosso e vento teso, a raffiche), e sarà più corto, con maggior velatura per tempi leggeri.

Ora, aggiungiamo che piuttosto complesse e in costante evoluzione sono le regole dello sport della vela. Logico, dunque, che per l'Olimpiade si scelgano barche che soddisfino i criteri fondamentali, come la diffusione, l'elevato grado di rendimento tecnico, e norme che pongono gli equipaggi su un piano di parità. Per i Giochi di Napoli la scelta è caduta su una barca della classe a formula, quella del 5,50 m. S.I., e su quattro monotipi: il finn, il flyng duchman, lo star e il dragone.

Il 5,50 m.S.I.

Le barche della classe 5,50 m.S.I. sono lunghe metri 9,30, sono larghe metri 1,90 e pesano 2 tonnellate. La loro superficie velica, distribuita fra randa e flocco, è di circa mq. 28. Lo scafo è a ghiglia fissa, e imbarca un timoniere e due marinai.

La classe, l'unica a formula per l'Olimpiade, è abbastanza recente, essendo stata realizzata solo dieci anni fa.

Il 5,50 vuole basi dotate di buon fondale, poiché pesca un metro e trenta.

Il finn

Il finn, un monotipo a deriva rientrante, è lo scafo più piccolo, ed è condotto in regata da un solo marinaio, il timoniere. Lo progettò Richard Sarby, nel 1950, ed è particolarmente adatto alle caratteristiche di navigazione dei fiordi. Tuttavia, la sua adattabilità ne ha garantito la diffusione.

E' lungo metri 1,510 e pesa 150 chilogrammi. Dispone di una vela, la randa, la cui superficie è di mq 9,30.

Scappa via veloce, ed è difficile da manovrare con mare mosso e vento forte.

Il flying duchtman

E' all'esordio, nell'Olimpiade. Il flying duchtman, l'olandese volante, è la deriva più rapida. L'ha ideato e costruito Nilke Van Essen, nel 1951. Il flying duchtman, sotto la spinta del vento, emerge dall'acqua e dà l'impressione del motoscafo, grazie alla forma della carena. Facile, per un colpo di vento, il rovesciamento. Pertanto, la barca possiede delle casse d'aria che ne impediscono l'affondamento. L'equipaggio è formato da un timoniere e da un prodiere. Il quale è spesso costretto a vere acrobazie, facilitate dall'uso del trapezio volante, cioè di una corda fissata in cima all'albero.

Il flying duchtman è lungo metri 1,80 e pesa 170 chilogrammi. Il piano velico è costituito da una randa e da un flocco, per una superficie di mq. 17,5. E' possibile l'uso del pallone (un'altra vela, un grosso flocco) che viene usato nelle andature in poppa.

Siccome il regolamento ammette le materie plastiche per lo scafo e le vele, e l'alluminio per l'albero, nel flying duchtman il legno è destinato a scomparire.

Lo star

E' un'imbarcazione a chiglia fissa, ed infatti il suo pescaggio è di metri 1,05. Il peso della chiglia è di 401 chilogrammi. Lo star è un classico scafo a spigolo e dispone di una grande velatura, distribuita fra randa e flocco per una superficie totale di mq. 28. E' lungo metri 6,92 ed è largo metri 1,73.

Un timoniere e un prodiere.

Dal 1932 partecipa all'Olimpiade. Il prototipo venne disegnato da William Gardner nel 1911. Le tante modifiche che ha subito ne hanno migliorato il rendimento. Spettacoloso è lo star lanciato con vento forte: allora, la barca può navigare molto inclinata, con i marinai fuoribordo, quasi paralleli al pelo dell'acqua.

Il dragone

E' stato realizzato da Johan Anker nel 1926. Si tratta di uno scafo a chiglia fissa, adatto ai tempi duri. E' lungo metri 8,994, è largo metri 1,968 e pesa 1.700 chilogrammi ed ha una superficie velica di 22 mq.

L'equipaggio è composto da tre marinai, che devono governare il timone, la randa, il flocco e, qualche volta, lo spinnaker.

A. C.