

Sport/vela: **Primazona NEWS n. 44 di giovedì 4 giugno 2020**

FIV, Confindustria Nautica, Salone di Genova e Barcolana: il tempo delle sinergie

Vela e regate in Liguria

Vecchie vele: brigantino a palo ZIO BATTISTA

Altura e monotipi:

Conclusa la Dragon Summer E-Cup si pensa a scendere in acqua

... e oltre:

Vecchie vele: gli ultimi velieri oceanici italiani a quattro e cinque alberi

Su facebook I Zona FIV:

In anteprima le notizie e le foto della vela in Liguria

Su www.primazona.org:

Compro & vendo

Cerco & offro imbarco per regate, diporto o lavoro

Cerco & offro impiego (per istruttori FIV)

.....

FIV, CONFINDUSTRIA NAUTICA, SALONE DI GENOVA E BARCOLANA: IL TEMPO DELLE SINERGIE

3 giugno - La FIV unisce in un incontro Confindustria Nautica, Salone Nautico e Barcolana per rilanciare la collaborazione tra Genova e Trieste: condiviso un progetto di sinergia e di collaborazione per un "grande ottobre della vela"

Insieme per dare visibilità alla nautica italiana nel mondo. Federazione Italiana Vela, Barcolana e Salone Nautico di Genova stanno lavorando in sinergia in vista di un eccezionale ottobre per la nautica e la vela italiana. Nella prima parte di ottobre, infatti, Salone Nautico e Barcolana porteranno l'attenzione degli appassionati su Genova e Trieste, in un ideale passaggio di testimone tra le due manifestazioni, che grazie alla FIV - che ha promosso nei giorni scorsi un incontro tra i vertici dei due eventi - rilanciano la propria, ormai storica partnership, e, in questo anno particolare, propongono una nuova strategia per una comune promozione internazionale dell'economia del mare "made in Italy". Promuovere assieme, al di fuori dell'Italia, due eccellenze italiane è infatti il fulcro dell'accordo, che consentirà di mantenere alta l'attenzione sul settore e sviluppare un'immagine sinergica tra i due grandi eventi che rappresentano l'Italia del mare nel mondo.

Nell'incontro promosso dal presidente della FIV, Francesco Ettore, nel quale è stata rilevata l'eccezionalità del momento seguente all'emergenza sanitaria, è stato scelto di focalizzare l'attenzione sulla necessità di sfruttare al massimo le sinergie tra i due eventi creando e valorizzando la continuità che si è venuta a creare nel 2020, soprattutto in chiave internazionale.

[Leggi tutto](#)

(FIV)

VECCHIE VELE: IL BRIGANTINO A PALO ZIO BATTISTA

Il brigantino a palo (*) Zio Battista venne costruito a Savona dal Cantiere F. Sirello nel 1874. Tonnellate 686. Varato nel 1875.

Armatore Gio Bono Olivari di Camogli.

Foto 1: Il brigantino a palo Zio Battista sullo scalo pronto per il varo (1875)

Foto 2: Un ex-voto con il dipinto della nave dedicato dall'equipaggio alla Madonna del Boschetto (Archivio Agenzia Bozzo – Camogli)

(*) LA NASCITA DEL BRIGANTINO A PALO

Negli anni 1860, con l'aumento dei traffici, l'allungamento delle rotte e la necessità di trasportare carichi sempre più pesanti, si rese necessario aumentare considerevolmente le dimensioni dei velieri. L'unificazione del Paese infatti, aveva portato alla creazione di un vasto mercato nazionale, nel quale la richiesta di generi alimentari e di prodotti industriali si faceva ogni giorno più pressante. L'armamento a due alberi non era adatto a spingere natanti di grossa stazza, per cui il brick fu modificato con l'aggiunta di un terzo albero, il "palo", dotato di una o due vele auriche, la randa e la controranda, che permetteva di percorrere agevolmente le lunghe rotte oceaniche senza i costi elevati dei tre alberi a vele quadre. Questo nuovo tipo fu chiamato "brigantino a palo" in italiano, con un termine non del tutto appropriato, "bark" in inglese, "trois-mats barque" in francese e "scippe" in genovese, un'evidente corruzione dell'inglese "ship". Esso raggiunse una notevole diffusione fra il 1860 e il 1880, grazie alle eccellenti qualità nautiche e al buon equilibrio fra costi e ricavi. Una nave del genere poteva costare dalle 150 alle 200 mila lire dell'epoca, armamento compreso, e in quattro viaggi era in grado di ripagare le spese di costruzione, a patto che tutto filasse liscio. Da quel momento in poi le sue crociere avrebbero rappresentato un utile per l'armatore. Tenendo conto che ciascun viaggio durava in media un anno, che ogni campagna poteva rendere sulle 40-50 mila lire e che la vita media di un bastimento era di 15-20 anni, salvo incidenti, possiamo immaginare quale fosse la redditività delle imprese armatoriali. Questo spiega perché gli armatori liguri continuarono a costruire navi in legno a vela sino alla fine dell'Ottocento, specie quando il Parlamento votò una legge in favore della cantieristica nazionale che garantiva un contributo statale per ogni natante messo in mare dagli stabilimenti nazionali.

Alcuni brigantini a palo avevano dimensioni ragguardevoli, come il "Lazzaro" del 1892, che stazzava 1.246 tonnellate ed era lungo 63 metri, o il "Precursore", varato a Lavagna nel 1899, di ben 1.486 tonnellate. Centinaia di navi di questo tipo rappresentavano il nerbo della flotta mercantile italiana. Robusti, capienti e abbastanza veloci, potevano operare nei mari più lontani e battere con sicurezza le lunghe rotte oceaniche. Essi venivano costruiti un po' in tutta la penisola, ovunque ci fossero un arenile adatto al varo, una manodopera capace e materiali a buon mercato, ma il centro principale era la Liguria, dove operavano cantieri di grandi dimensioni, come quello dei Fratelli Cadenaccio a Sestri Ponente, che ebbe sugli scali fino a venti unità contemporaneamente. Anche i velieri acquistati di seconda mano sul mercato inglese, in genere armati con tre alberi a vele quadre, venivano trasformati in brigantini a palo, allo scopo di risparmiare sui costi di gestione, secondo il costume nazionale. Lo stesso accadde al famoso clipper "Cutty Sark" quando venne acquistato da un armatore portoghese. (Museo Marinaro Chiavari)

CONCLUSA LA DRAGON SUMMER E-CUP SI PENSA A SCENDERE IN ACQUA

. Per il prossimo week end 6-7 giugno un ultimo e-evento: DRAGON LAST E-CHALLENGE

. Ripresa degli allenamenti ufficiali in mare prevista a Imperia per il 13-14 giugno

. Confermate tutte le regate in calendario da inizio settembre in poi

3 giugno - La classe italiana Dragone ha festeggiato la festa della Repubblica del 2 giugno con le prove finali della DRAGON SUMMER E-CUP.

Disputate in tutto 15 regate nel corso di due settimane, con lo scarto dei peggiori quattro risultati per la classifica finale. Ancora una volta si è imposto l'olandese Sebastian Hopf armatore di NED 360 che ha distanziato notevolmente i diretti inseguitori. Sul secondo gradino del podio lo specialista Flavio Plinio Fedriani, centrale di GBR 483, che ha prevalso di un solo punto sull'outsider Umberto Zocca di Montelupo, che ha migliorato di molto le sue prestazioni nel corso delle e-regate grazie a frequenti allenamenti, e che si è permesso di mettere in scia un altro specialista Roberto Benedetti contrale del Dragone Classico ITA 12. Con un certo distacco, ma anche lui in netto miglioramento, alla quinta posizione troviamo il segretario di classe Marco Cimarosti.

Molto alto il livello agonistico, ma anche grande divertimento, tale da indurre la classe a organizzare per il prossimo week end 6 - 7 giugno un ultimo e-evento che si chiamerà appunto DRAGON LAST E-CHALLENGE, mentre è in piena organizzazione la ripresa degli allenamenti ufficiali in mare prevista in Imperia per il 13-14 giugno prossimo, mentre sono definitivamente confermate tutte le regate in

calendario da inizio settembre in poi. Infatti la classe è attesa da un ricco calendario per la stagione in corso e quelle prossime, calendario che culminerà in Italia con il campionato Europeo 2022 e quello Mondiale 2024.

(segreteria Assodragone)

VECCHIE VELE: GLI ULTIMI VELIERI OCEANICI ITALIANI A 4 E 5 ALBERI

Tratto da "La marineria velica di lungo corso, un'epopea dimenticata" di Aldo e Corrado Cherini

. Foto 1: nave a palo "**Fratelli Beverino**"

Varato nel 1882 col nome di "Glenorchy" dalla Glen Line di Glasgow, passava alla Casa Beverino che nel 1909 lo vendeva a Gioacchino Lauro passando in Pacifico col nome "Cavaliere Lauro". Passato infine col nome "Italia" all'armatore Esposito di Meta, di ritorno dal Cile con un carico di nitrato veniva investito da un piroscampo e affondava in pochi minuti.

. Foto 2: nave a palo "**Emanuele Accame**"

È la nave a palo più famosa e longeva di Loano, attiva su tutti gli Oceani. Varata a La Spezia nel 1891, gemella della "Edilio Raggio", saliva a fama internazionale nella gara del grano sotto bandiera svedese col nome di "G.B.Pedersen". Due drammatici passaggi di Capo Horn richiamarono il suo nome su tutta la stampa internazionale, quando, alla cappa durante una tempesta, venne salvata dalla collisione di un veliero inglese dall'allarme dato dalla bambina del capitano inglese, che stava a bordo con lui. Nel 1908 veniva a trovarsi a navigare tra i campi di ghiaccio che stavano chiudendosi riuscendo a guadagnare il mare libero all'ultimo momento. Dopo il 1911 veniva venduta alla Norvegia, poi alla Svezia distinguendosi in fatto di rendimento veloce. Nell'aprile del 1937, il grande veliero veniva speronato da un piroscampo ed affondava in 20 minuti ponendo così fine a 46 anni di navigazione.

. Foto 3: nave a palo "**Augustella**"

Costruito a Glasgow nel 1892 col nome di "Jordanhill", veniva acquistato dalla Società Stella d'Italia, venduto presto in Spagna, dove, dopo molti anni di navigazione, finiva alla demolizione nel 1937.

. Foto 4: nave a palo "**Edilio Raggio**"

Varato a La Spezia nel 1903 dal cantiere Pertusola, era la prima nave a palo realizzata in Italia, cambiando poi il nome in "Enrichetta" con il quale compiva notevoli traversate oceaniche. Nel 1914, in arrivo nelle acque di Dieppe, incontrava tempo tanto cattivo da chiedere assistenza ad un rimorchiatore che gli passa il cavo di rimorchio, che però si rompeva lasciando il veliero che scarrocciando andava ad investire la diga foranea con perdita totale.

. Foto 5: nave a palo "**Principessa Mafalda**"

Gemella della "Gabriele d'Alì", varato nel 1903 dal Cantiere della Foce di Genova per la Casa Beverino, si poneva come veliero di buon cammino sia in Atlantico che nel Pacifico ma con scarsa fortuna. Infatti, nel settembre del 1906 subiva una serie di gravi tempeste al largo dell'isola di Sumatra perdendo un ufficiale e alcuni marinai e imbarcando tanta acqua da affondare. I superstiti riuscivano a raggiungere le coste di Sumatra dopo settimane di navigazione travagliata con le scialuppe di salvataggio.

. Foto 6: nave a palo "**Gabriele D'Alì**"

Gemella della "Principessa Mafalda". Fu un'ottima unità della Casa D'Alì di Trapani, il veliero più grande tra gli armatori meridionali, varato nel 1903. Passato indenne tra i pericoli della guerra, veniva demolito a Trieste nel 1923, ultima nave a palo della flotta velica commerciale italiana.

. Foto 7: nave a palo "**Erasmus**"

Varato a Riva Trigoso nel 1903 per conto degli armatori Raffo e Bacigalupo di Chiavari, fu unità veloce collezionando primati malgrado le molte tempeste nelle quali ha avuto la ventura d'incappare, in Atlantico e nel Pacifico. Venduto alla Casa tedesca Laeisz, navigava col nome di "Pinguin" e veniva demolito nel 1923 dopo aver alzato anche la bandiera francese.

. Foto 8: nave a palo "**Regina Elena**"

Armato da Casa Milesi di Genova, veniva varato a Riva Trigoso nel 1903. Allestito con cura sotto la sorveglianza di capitani esperti, condotto in campagne effettuate con passaggi veloci e con carichi di vario genere non escluso il nitrato peruviano e il petrolio in cassette, nel 1912 veniva ceduto alla Casa Laeisz col nome di "Ponape". Catturato dagli inglesi durante la prima guerra mondiale, navigava col

nome "Bellhouse" passando poi sotto bandiera norvegese fino al 1927.

. Foto 9: nave a palo **"Italia"**

Con la sua portata di 4.200 tonn., è stato il più grande veliero costruito dai cantieri nazionali. Varato al Muggiano nel 1903 per conto degli armatori Cavalieri Becchi e Sturlese di Genova, attrezzato a nave a palo con i ritrovati più recenti, con 18 vele quadre, randa e 12 vele triangolari, albero maestro di 50 m. , era una nave splendida alla quale, però, non ha arriso la fortuna, che gli ha decretato la breve vita di 3 anni. Due le campagne, la prima di circumnavigazione del globo; la seconda campagna tra Europa, Australia e nuovamente Europa via Capo Horn. Durante la terza campagna, 1908, diretto allo scalo cileno di Iquique, l'"Italia" arrivava verso sera sotto costa quando veniva a mancare completamente il vento lasciando le vele inerti sicché bisognava ricorrere all'assistenza di uno dei pochi rimorchiatori della zona, che non fu possibile trovare (o giungeva troppo tardi). Il mare lungo che arrivava da Sud Ovest, dagli sconfinati spazi oceanici aperti, complice la corrente, spinsero il veliero sulle rocce della costa che scendeva a picco decretandone la fine per naufragio. Sinistro successo anche ad altre navi perché, essendo il mare molto profondo, era molto difficoltoso fermare la deriva per mezzo delle ancore. L'"Italia" riusciva tuttavia ad effettuare la manovra richiesta ma troppo tardi perché la poppa, ruotando, arrivò con il timone proprio sulle rocce che aprirono una via d'acqua fatale. Non rimaneva all'equipaggio che allontanarsi con le lance di salvataggio, che venivano soccorse da alcuni pescherecci.

. Foto 10: goletta a 5 alberi o schooner **"Patria"**

L'ex tedesco "Susanne Vinnen" (Brema, 1922), entrato in servizio nel 1932 come nave scuola per l'addestramento degli aspiranti al comando di navi mercantili, con istruttori messi a disposizione dalla R. Marina, essendo armatrice la S.A. Nazario Sauro di Roma sostenuta da un consorzio formato dall'Ente Porto di Genova, dalla Federazione Trasporti e dalla Federazione degli Armatori, con l'appoggio del Ministero delle Comunicazioni. Questo impiego cessava nel 1938 dopo 8 campagne con l'imbarco complessivo di 180 allievi, quando il veliero passava in proprietà fino al 1939 all'armatore triestino Antonio Rocco che lo impiegava in Atlantico col nome "Imperatore" , con alberi abbassati e velatura ridotta come vedesi in un disegno di Paolo Klodic. Continuava a navigare con carichi vari anche durante la guerra subendo attacchi da parte dei Tedeschi, requisito dagli Inglesi, restituito infine, nel 1944, alla bandiera italiana. Risulta che l'ultimo suo impiego commerciale a vela fu fatto a Piombino nel febbraio del 1946. Nave di scarse qualità manovriera e veliere, veniva trasformato nel 1946-47, a Livorno, in motonave da carico col nome di "Ernesto S", mutato poi in "Piombino". Nel 1973 veniva visto a Vado Ligure in attesa della demolizione.

Vd foto su facebook I Zona FIV tratte da Archivio Agenzia Bozzo - Camogli.

Per evitare che Primazona NEWS venga rifiutata o considerata come spam includi il nostro indirizzo primazona@primazona.org tra i contatti preferiti

Ricevi questa email perché ti sei iscritto sul nostro sito oppure hai richiesto la pubblicazione di un annuncio o perché il tuo contatto è pubblicamente disponibile sul sito della Federazione Italiana Vela

Redattore e mittente: Antonio Viretti, viale Brigata Bisagno 12, 16129 Genova - tel 010583557
Attività di volontariato

Per disdire l'abbonamento a Primazona NEWS cliccare su rispondi mettendo CANCELLAMI come oggetto