

All' inventore delle barche a vela

23.05.88

Ecco la vera storia
di Arie !

[Signature]

A R I A

la storia, il recupero, il restauro
di un 8m S.I.

collana quaderni d'epoca

a cura di

ARIE

ASSOCIAZIONE PER IL RECUPERO DELLE IMBARCAZIONI D'EPOCA

A R I A

Ricerca storica e coordinamento

Serena Galvani

Collaborazione ai testi

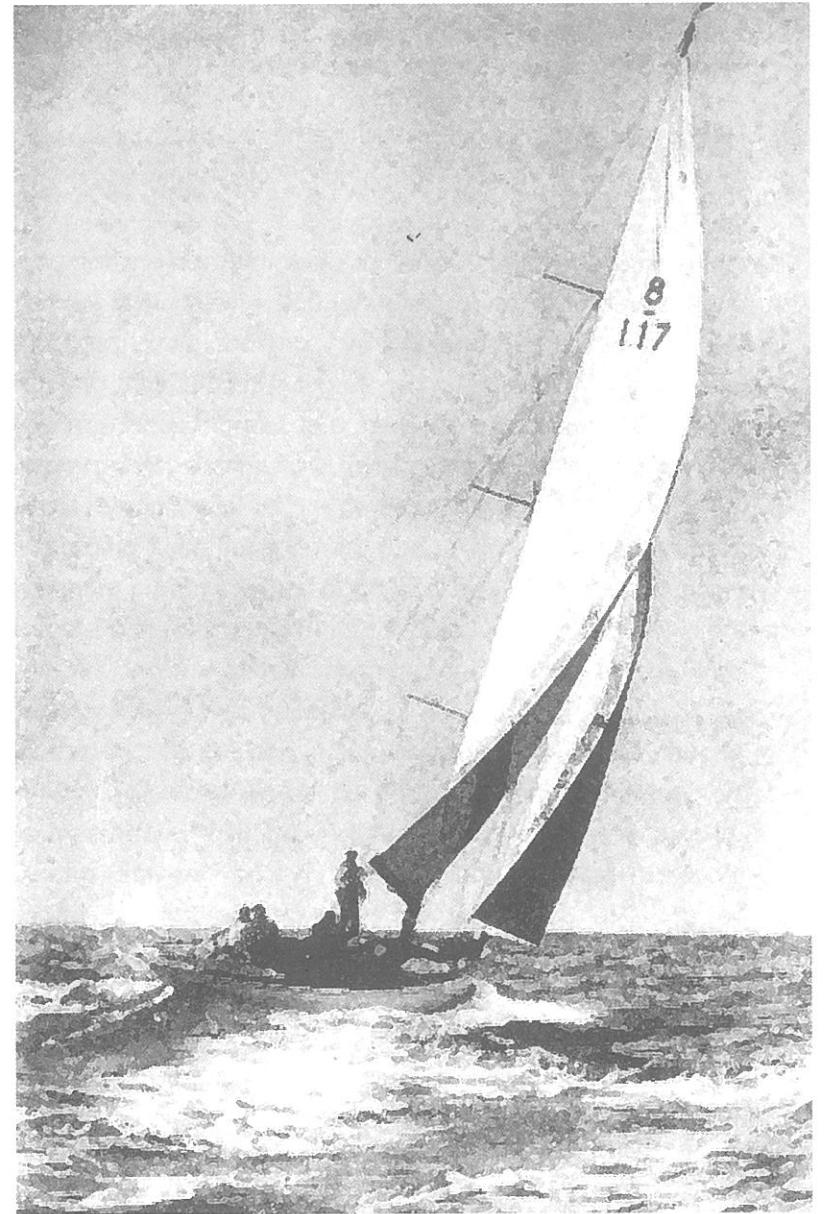
Filippo Brunetto

Grafica

Claudio Adami

Fotografie del restauro

James Robinson Taylor



Presentazione

Trieste, 17 aprile 1999

Innamorarsi perdutamente di 'Aria', creazione fantastica e, come è logico e inevitabile, voler subito sapere tutto di lei: la sua nascita, nel lontano 1935, lo scorrere altalenante della sua vita tumultuosa, il suo eterno migrare affrontando sfide, guadagnandosi carezze o subendo umiliazioni; coccolata e vezzeggiata, ammirata e invidiata e, alla fine, trascurata e quasi dimenticata.

Ma, come nelle fiabe a lieto fine, 'Aria', ritrovata ed amorevolmente curata ritorna, dopo una lunga convalescenza, a solcare con l'orgoglio di una bellezza senza tempo quei mari che per decenni aveva affrontato con grande signorilità e generoso spirito competitivo.

Questo quaderno, con le sue immagini, ripercorre, quasi come un diario di bordo, la storia di 'Aria' divenendo sintetica memoria e, insieme, testimonianza dell'intenso amore di Serena Galvani che è riuscita con tenacia, superando ogni difficoltà, a trasformare 'Aria' da oggetto ormai inerte a essere animato, irrefrenabile nella sua ritrovata vitalità.

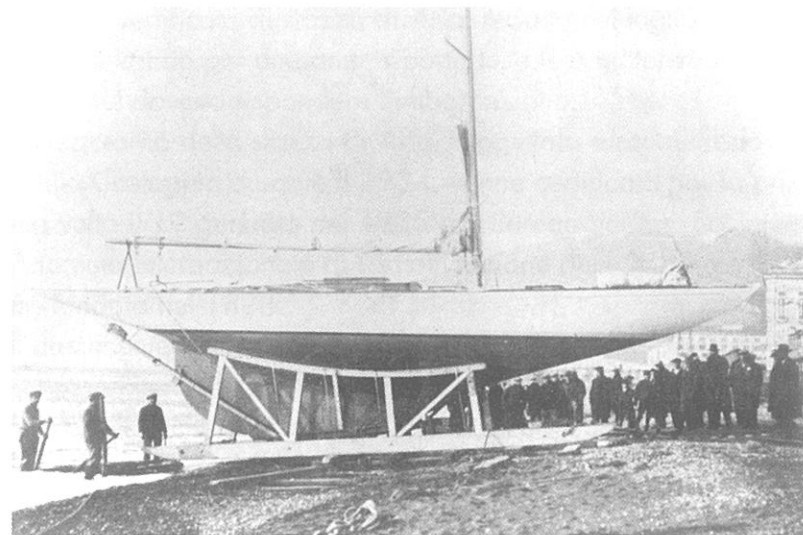
Niki Orciuolo

2 gennaio 1935: *Aria* viene varata nelle acque del Cantiere Costaguta di Genova Voltri.

Benedetto Bruzzo fu il primo armatore di questo 8 metri S.I. che, molto atteso alle regate invernali genovesi di quell'anno, gareggiò, nelle quattro stagioni che precedettero la seconda guerra mondiale, contro i più quotati avversari d'Europa.

«*Aria* -ricorda oggi Giacomo Bruzzo, fratello di Benedetto,- è stato il secondo scafo di classe metrica che abbiamo posseduto. Il nome fu deciso da tutta la famiglia: nel 1935 abitavamo a Sant'Ilario, vicino a Genova: in un primo momento avevamo pensato di battezzare la barca '*Ilaria*', ma poi ci siamo accorti che, togliendo le prime due lettere, il nome sarebbe stato assai più marino e più adatto ad una barca costruita per regatare con venti forti».

Oltre alle regate genovesi e a quelle dei circoli velici di Napoli, Giacomo Bruzzo ricorda la partecipazione di *Aria* alla settimana velica svedese: «Nel luglio del 1938 ai campionati di Stoccolma erano iscritti i più quotati 8m S.I. d'Europa. Portammo *Aria* in Svezia caricandola su un treno. Il viaggio durò circa una settimana. Al termine della manifestazione ci classificammo quinti».



Il certificato di stazza di *Aria* e l'evoluzione dei regolamenti.

Il primo certificato di stazza di *Aria*, redatto nel luglio del 1938 e valido per due anni, riporta tutte le caratteristiche tecniche cui doveva rispondere l'imbarcazione.

La regolarità della stazza di *Aria*, progettata e costruita da Attilio Costaguta durante il 1934, venne certificata per la prima volta il 19 gennaio del 1935 dal *Bureau Veritas*, Società Anonima Internazionale di Classificazione delle Imbarcazioni, fondata nel 1828.

Il documento attesta che le caratteristiche tecniche di *Aria* sono conformi al Regolamento per la costruzione e la stazza degli yacht adottato dal Comitato Permanente in virtù della Conferenza Internazionale svoltasi a Londra l'11 e il 12 luglio 1906. L'incontro, presieduto dal Principe di Galles e voluto dalla *Yacht Racing Association* -la Federazione Inglese della Vela- al fine di superare il problema che puntualmente si presentava nelle manifestazioni internazionali, dove ogni nazione seguiva le proprie regole di stazza e di regata, aveva fissato l'«*International Rule for Yacht Measurement and Rating*» secondo cui si abbandonava la formula 'a tonnellata' per passare alla distinzione 'in metri'. Approvato dai rappresentanti delle Federazioni di Inghilterra, Germania, Norvegia, Svezia, Belgio, Olanda, Italia, Austria-Ungheria, Danimarca e Svizzera, il documento entrò in vigore il primo gennaio del 1908 e la formula di stazza non poté essere modificata prima del 31 dicembre 1917.

Il regolamento, nonostante sia stato cambiato più volte negli

anni successivi, è in sostanza, quello dei 12m S.I. con i quali dal 1958 si disputa la Coppa America.

La conferenza del 1906 trasformò le formule inglesi di stazza del 1892 e del 1901 estendendo il regolamento alle classi 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 19, 23 metri e alla 'classe A', che comprendeva gli yachts oltre i 23 metri di stazza. Per la prima volta nella storia dello yachting fu stabilito che le imbarcazioni dovevano essere classificate dai registri dei Lloyd d'Inghilterra e di Germania o dal *Bureau Veritas*.

Le nuove regole avvantaggiarono le costruzioni navali: le barche si rivelarono più adatte a tenere il mare e il cattivo tempo e più robuste delle precedenti; le formule costruttive divennero più precise e produssero uno sviluppo più ordinato dello yachting internazionale.

Alla fine del 1913 risultarono costruiti in Italia 34 yachts corrispondenti alla nuova formula; 209 in Germania, 105 in Francia e 92 in Inghilterra. In Europa si diffusero soprattutto le classi dei 6 e degli 8 metri S.I.

I rappresentanti del mondo velico europeo decretarono, durante un'assemblea svoltasi a Parigi nel 1907, la nascita dell'I.Y.R.U., l'*International Yacht Racing Union* e la prima decisione del *Reale Yacht Club Italiano*, che in quell'occasione rappresentava l'Italia, mancando una Federazione della Vela, fu quella di assegnare la disputa della Coppa d'Italia alla nuova classe 8m S.I.

La prima riunione del dopoguerra dell'*International Yacht*

Racing Union convocata per verificare gli effetti del regolamento del 1906 si tenne a Londra dal 20 al 24 ottobre 1919. Alla formula di stazza non vennero applicate che alcune piccole modifiche. Solo nel 1933 gli Stati Uniti adottarono il regolamento europeo per le classi fino a 14,5 metri di stazza, mentre decisero di usare quello americano- l'*Universal Rule*- per le classi superiori. In tutto il mondo venne allora riconosciuta la formula di stazza che appare sul certificato di *Aria*, rilasciato dal Comitato Tecnico della *Reale Federazione della Vela* nel luglio del 1938.

E' stata oggi avviata la procedura per un nuovo certificato di stazza, al fine di poter iscrivere *Aria* alle regate internazionali di classe: l'ultimo infatti fu rilasciato dalla I.Y.R.U. nel 1951. Per ottenere il nuovo documento sono stati rintracciati i posizionamenti sullo scafo delle marche necessarie a calcolare le caratteristiche di *Aria*; l'istruttoria, oltre a considerare il piano velico della barca nel suo complesso, prevede infatti le verifiche di stazza con l'imbarcazione in acqua.

CERTIFICATO DI STAZZA N. 8

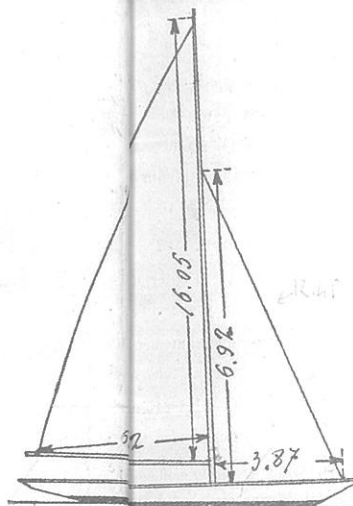
rilasciato dalla

R. FEDERAZIONE ITALIANA DELLA VELA
COMITATO TECNICO CENTRALENome dell' Yacht ARIAAttrezzatura MarconiProprietario Nott. Benedetto Bruni & C.Società alla quale è iscritto R.Y.C.I.Porto d'armamento GenovaDisegnatore Sig. Attilio CastagnaCostruttore Attilio CastagnaLuogo di costruzione Genova VoltriAnno 1935 XIIIStazato dal Sig. Inq. Uberto Frondoni - Uff. G.N.a Genova il 11 luglio 1938 - XVIIl presente certificato scade il 12 luglio 1940
(Vedi clausola g del § relativo agli obblighi del proprietario)STAZZA = m. 8IL SEGRETARIO
del Comitato Tecnico Centrale
della R. F. I. V.

N.B. - Da consegnarsi al proprietario da parte del Comando di Zona della R.F.I.V.

FORMULA DI STAZZA

$$L + \frac{1}{2} d + \sqrt{S} - F = \text{Stazza}$$



SUPERFICIE VELICA

Vela maestra (rande) = mq. 55.53Triangolo di prora $\times 0,85 =$ 20.43Contro-randa (frecc) = SUPERFICIE TOTAL PER STAZZA S mq. 75.96

$$\sqrt{S} = 8.715$$

PESO SCAFO =

superiore al minimo
richiesto di 840

IL PERITO STAZZATORE



MISURE

Lunghezza totale		14.1
Add. { Slancio di prora misurato da L	1.670	
{ Slancio di poppa " " "	2.344	
Sottrarre la somma degli Slanci		4.1
Lunghezza misurata		10.1
Sottr. Catena a prora	1116	
dalla 2 volte l'altezza verticale a prora	800	
O a prora	316	
Add. 1 1/2 O a prora		9.4
Sottr. Catena a poppa	2418	
dalla 2 volte l'altezza verticale a poppa	1324	
O a poppa		9.3
Add. 1/2 O a poppa		
LUNGHEZZA CORRETTA, L		
Catena da bordo a bordo		
Add. { Altez. fuori acqua a sinistra alla marca G		
{ " " " destra " " G		
Sottrarre 2 volte l'altez. fuori acqua alla marca G		
Catena G		
1/4 CATENA, G		
Sottr. Contorno da G a G, a destra	2284	
dal 1/4 la catena da G a G, a destra	2262	
d a destra		0.0
Sottr. la catena da G a G, a sinistra	2284	
dal 1/4 la catena da G a G, a sinistra	2262	
d a sinistra		0.0
2 d		
1/2 S		
Addiz. per ottenere la somma delle misure		
Add. { Altezza fuori acqua alla marca O a prora	0.978	
{ " " " " " O a poppa	0.782	
{ " " " " " G	0.772	
Somma delle altezze fuori acqua	2.532	
Sottrarre (1/3 della somma) ALTEZZA FUORI ACQUA, F		
Totale delle misure		

DIVIDERE PER 2,37 STAZZA

REGOLAMENTO INTERNAZIONALE

concernente il Certificato di Stazza

(XXII) Certificato di Stazza

Non appena un Yacht è stato misurato, il misuratore rimetterà le misurazioni (col piano di velatura rilasciato dal velaio se necessario) al Segretario della Autorità Nazionale, che, dopo aver ricevuto il Certificato della Società di Classifica, emetterà un Certificato di Stazza, che avrà vigore dalla data in cui le misurazioni furono completate. Ove in causa di qualsiasi particolarità nella costruzione dell'Yacht, o per altra ragione, il misuratore fosse d'opinione che applicando il Regolamento l'Yacht non venga equamente stazzato, o che in qualche riguardo esso non risponda ai requisiti del Regolamento, egli riferirà il caso all'Autorità Nazionale, che dopo debito esame emetterà quel certificato di Stazza che considererà equo, e la misurazione verrà ritenuta incompleta fino a che questo non sia stato fatto.

(XXIII) Errori nel Certificato

Se il Certificato con il quale un Yacht ha corso una o più gare verrà per qualsiasi ragione riconosciuto inesatto, l'Autorità Nazionale, dopo esame, potrà correggere tale certificato come riterrà conveniente, e potrà procedere ad una revisione dei titoli dell'Yacht a quei premi che in quella o in quelle gare avesse vinto.

(XXIV) Obblighi del Proprietario relativamente al Certificato

Il Certificato di Stazza cesserà di esser valido in una delle seguenti circostanze:

- Ove qualsiasi dimensione misurata per calcolare la Stazza, eccettuato il bordo libero, venga trovata superiore a quella indicata nel Certificato;
- Ove uno dei segni della lunghezza del galleggiamento od entrambi cadano sotto la linea di galleggiamento mentre l'Yacht si trova in acqua calma ed in assetto per la misurazione;
- Ove qualsiasi alterazione venga fatta per accrescere il baglio, o la catena, o la differenza tra catena e contorno, o la lunghezza di una o più aste (sparsi), o la superficie di velatura, quali rispettivamente misurate per calcolare la Stazza;
- Ove qualsiasi segno di lunghezza, di catena o di immersione sia mosso dal suo posto;
- Ove lo spostamento sia ridotto a meno di quello prescritto dal Regolamento;
- Se gli arredi non corrispondono alle tabelle del Regolamento;
- All'espri di due anni dalla data del Certificato.

In ciascuno di questi casi il proprietario o suo rappresentante darà immediata notizia per iscritto della invalidità del Certificato al Segretario dell'Autorità Nazionale. Un Certificato nuovo o ridatato verrà poi emesso, che avrà vigore dalla data del completamento della ripetuta misurazione, o dalla data dell'espri del Certificato secondo la clausola g).

Incombe in special modo al proprietario od al suo rappresentante, di accertare di tempo in tempo, mediante ispezione dei segni, se per una qualsiasi causa l'immersione dell'Yacht sia divenuta tale da render nullo il Certificato.

(XXV) Penalità per infrazioni agli obblighi relativi al Certificato

Ove secondo l'opinione dell'Autorità Nazionale contro un Yacht risultasse provata l'infrazione di una qualsiasi delle precedenti disposizioni relative alla validità del Certificato, tale Yacht potrà esser squalificato dalla Autorità Nazionale e gli sarà vietato di partire in qualsiasi gara tenuta in base a questo Regolamento, per il restante dell'anno corrente e durante quel periodo che l'Autorità Nazionale possa decidere, con effetto retroattivo dalla data alla quale si sarà riconosciuta che il Certificato aveva cessato di essere valido.

(XXVI) Ispezioni che il Proprietario deve permettere

Ogni proprietario che corre sotto questo Regolamento deve permettere ogni ragionevole ispezione fatta dalla o per conto dell'Autorità Nazionale, e deve procurare ogni ragionevole facilitazione per compiere tale ispezione riguardo alle misurazioni, segni, arredi, e a quanto altro cade nell'ambito dei doveri del misuratore.

MISURE COMPLEMENTARI

Lunghezza fuori tutto	14.162
Sommare Slancio di prora fino a	2.037
Slancio di poppa fino a	2.770
Togliere la somma totale degli slanci	4.807
Lunghezza della linea di galleggiamento	9.355
Larghezza massima	2.556
Bordo rientrante (tumble home)	0.057
Peso approssimativo della zavorra e sua posizione nel senso da prora a poppa	—
Osservazioni sullo stato dell'acqua al momento della verifica dei segni. Dica se in acqua calma o salata	Calma e salata
Osservazioni sull'arredamento della cabina, con la constatazione se siano conformi alla tabella	conforme alla tabella
Dichiarazione se è stata consegnata al stazzatore la dichiarazione del disegnatore (V. Sez. 1)	si

IL PERITO STAZZATORE



W. Frondone

Il Certificato della Società di Classificazione _____
 relativo all' Yacht _____
 porta il N.° _____
 e data _____

Il periodo genovese.

Le regate internazionali di Genova rappresentavano uno degli avvenimenti sportivi e mondani più importanti dello yachting italiano dell'epoca: sul terrazzo del Lido d'Albaro, che dominava il campo di regata, si affrontavano concorrenti del mondo dell'imprenditoria e della nobiltà internazionale e scafi della *Reale Federazione della Vela*. Lo stesso Bruzzo, rammentando il carattere di esclusività e di grande agonismo che caratterizzava le regate degli Anni '30, ricorda di avere più volte scorto tra gli spettatori il principe ereditario Umberto di Savoia.

Nel porticciolo del *Reale Yacht Club Italiano*, intitolato al Duca degli Abruzzi, Luigi Amedeo di Savoia, le imbarcazioni da diporto si moltiplicarono: da 210 nel 1929 passarono a 356 nel 1934. L'attività velica, lo sport che rispondeva ai requisiti -tenacia, cavalleria, ardimento, prestigio e onore della nazione- che l'Impero individuava per il mondo sportivo italiano, iniziava a fornire un importante apporto all'economia nazionale con l'incremento della cantieristica navale.

Aria esordì alle regate genovesi nel febbraio 1935 su un percorso di 12 miglia classificandosi seconda nella prima prova e terza nella seconda.

L'imbarcazione di Bruzzo si trovò di fronte ad avversari molto forti: *Germania*, disegnata da Henry Rasmussen e costruita nel Cantiere Abeking & Rasmussen di Brema nel 1934 per il barone Krupp Von Bohlen und Halbach, che in una stagione aveva accumulato 12 premi a Kiel, Hanko e Copenaghen;



Orietta, un progetto Costaguta del 1933 del conte Giuseppe della Gherdardescà ed *Ea*, barca francese dell'armatore Emile Piquerez, dello *Yacht Club di Cannes*.

Durante tutto il 1935 *Aria* gareggiò contro questi avversari nella Coppa del Mediterraneo, nella Coppa Caterina Pozzani, nella Coppa Rylard e nella Coppa Consiglio Provinciale Economia Corporativa e in tutte le regate, altamente competitive, salì sempre sul podio.

Nello stesso anno partecipò anche alle regate del Tigullio, giungendo prima per quattro volte in sette gare, e a quelle di Napoli. Giudicata modernissima come concezione di scafo, come manovra e come attrezzature, la bella barca di Bruzzo, trionfatrice morale e materiale delle riunioni partenopee, fu così decantata dalle cronache dell'epoca: «*Aria* ha ben meritato di vincere la Coppa di sua maestà il Re e avrebbe vinto anche la regata da crociera (la Napoli-Capri-Napoli) se non fosse stata squalificata per aver urtato alla partenza della seconda tappa contro un'altra imbarcazione».

Nel 1936 il clima di grave tensione politica, causata dalla guerra in Africa Orientale, condizionò anche l'attività velica. Gli avvenimenti bellici impedirono agli yachts stranieri, eccetto a quelli tedeschi, di inviare sfide per la Coppa Italia e per quella del Tirreno, nonché di partecipare alle regate invernali di Genova. Il carattere di internazionalità delle regate genovesi venne comunque mantenuto per la presenza di due scafi tedeschi: *Vaterland*, di proprietà del suo progettista Otto

Mietke e costruito da Kroger, e la debuttante *Germania III*, sempre del barone Von Krupp. I colori italiani furono difesi da *Orietta* e da *Aria* che il 28 febbraio 1936 -Beni Bruzzo al timone- si aggiudicò la Coppa Caterina Pozzani, che l'appassionato Enrico Pozzani, già proprietario dell'8m S.I. *Catina V*, aveva offerto in memoria della madre nel dicembre del 1926 al *Reale Yacht Club Italiano*. Il regolamento del trofeo prevedeva una prova unica con un equipaggio composto interamente da dilettanti e con l'armatore al timone; la Coppa era assegnata a chi l'avesse vinta per quattro volte, anche se con yacht diversi e non consecutivamente.

Durante le regate di quell'anno *Aria* ingaggiò duelli all'ultima virata sempre con *Germania III*: in tutte e tre le prove della Coppa Rylard le due imbarcazioni relegarono a figure di terzo incomodo, se non di «comparse», gli altri avversari. Alla fine *Germania III*, che vinse tutte le prove, si aggiudicò il trofeo; *Aria* fu seconda.

Le sfide tra questi due purosangue del mare erano giudicate dagli osservatori davvero emozionanti. *Aria*, l'italiana che contese maggiormente la vittoria al racer del barone Krupp partecipò in tutto a otto regate vincendo un primo premio e piazzandosi per sette volte seconda.

Ma il 1936, nella storia di *Aria*, fu ricordato soprattutto per la partecipazione alle selezioni per le Olimpiadi della vela che si svolsero a Kiel.

I Cantieri Costaguta vararono quell'anno *Italia*, il nuovo scafo

ordinato dalla *Reale Federazione Italiana della Vela*. In luglio, a Genova Sturla, alla regata di selezione, si presentarono cinque concorrenti: *Orietta*, *Bona*, *Aria*, *Catina V* e *Italia*. Secondo la rivista *La Vela e Il Motore*, dell'agosto 1936, «i dati che avrebbero informato il commissario tecnico della *Reale Federazione Italiana della Vela* per la scelta dei campioni esulavano dal concetto di risultati assoluti e dovevano essere il frutto di molteplici considerazioni: stato di preparazione, condizioni tecniche, criteri di navigazione». Alla conclusione si doveva insomma arrivare mediante risultati induttivi.

Dopo le primissime esibizioni gli yachts da cinque furono ridotti a quattro. *Aria* si ritirò.

Il cronista dell'epoca gettò un'ombra sulla serenità della selezione: «Non si sa perché *Aria* si sia ritirata subito quando non si poteva comprendere tra tutti se vi era un concorrente veramente superiore o inferiore (avrà capito...l'antifona! n.d.a.)». Forse non si saprà mai cosa intendesse il cronista per «antifona». Fatto sta che nei due periodi di prove le condizioni atmosferiche contribuirono a rendere i risultati non significativi. Tutto questo spinse il commissario della *Reale Federazione della Vela* a usare per la selezione «mezzi di induzione» che lo portarono alla scelta di *Italia*, la barca della *Federazione*, che vinse, poi, l'XI Olimpiade segnando una pagina importante nella storia della vela italiana.

Ancora oggi restano dubbi sulla vicenda: alcuni annali rac-

contano infatti che *Bona*, la barca costruita nel 1934 dai Cantieri Baglietto per il Duca di Ancona, uno degli yacht più forti nel periodo anteguerra, pur avendo vinto la selezione non fu scelta «per ragioni politiche». Altre riviste dell'epoca concordano invece nel riferire che *Aria* giunse seconda, dietro a *Italia*.

Dal 1937, e per tutto il periodo antecedente l'inizio della guerra, quando l'eco del successo di Kiel non era ancora spento, l'imbarcazione di Bruzzo affrontò sempre avversari estremamente competitivi, alcuni dei quali provenienti dall'esperienza olimpica: *Ilderim*, lo yacht svedese di Markus Vallemberg costruito da Abrahmssen e Berjessons che diede parecchio filo da torcere a *Italia* durante le Olimpiadi; *Orietta*; *France*, di Fernand Rey, varato a Cannes nel 1937; *Catina VI*, la nuova barca di Enrico Pozzani; *Ea II*, di Emile Piquerez; *Fides*, del capitano Cosulich di Trieste.

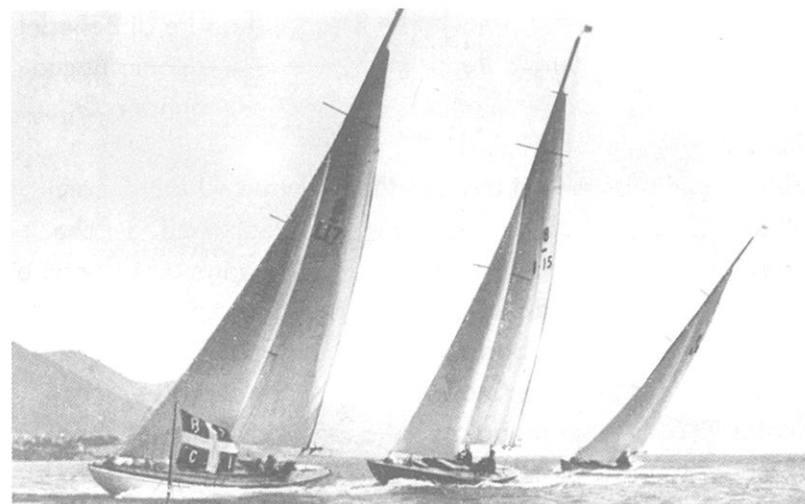
Nel 1937 la Coppa Caterina Pozzani fu vinta da *Ilderim*, *Aria* fu seconda; mentre indiscussa vincitrice delle regate intitolate al Duca degli Abruzzi, al Duca d'Aosta e della Rylard fu *Bona*, acerrimo concorrente di *Aria* anche nelle regate di luglio nel golfo del Tigullio.

La riscossa dello yacht di Bruzzo avvenne nel 1939: alla prima prova della Coppa Duca degli Abruzzi del 4 febbraio *Aria* si aggiudicò la piazza d'onore dietro a *Pinuccia* dell'editore Angelo Rizzoli (Cantiere Baglietto) timonata da Leone Reggio. Quattro giorni dopo, con la vittoria di *Aria*, i fratelli Bruzzo si

aggiudicarono definitivamente la Coppa Caterina Pozzani (due vittorie con *Licea*, nel 1931 e nel 1933; due con *Aria*, nel 1936 e nel 1939). Bruzzo si lasciò alle spalle *Miranda III*, progettata e costruita dai Cantieri Costaguta per Carlo Ciampi di Milano e timonata da Domenico Mordini, e *Italia*, che era passata nel frattempo nelle mani di Rizzoli e che venne successivamente acquistata dalla famiglia Bruzzo.

Furono gli ultimi mesi di attività velica in Italia. Nel 1940 qualche regata venne ancora disputata a Genova, a Livorno e a Napoli. Ma la Seconda Guerra mondiale era ormai alle porte. Il 10 giugno del 1940 l'Italia dichiarò guerra alla Francia e all'Inghilterra: le imbarcazioni da diporto lasciarono il passo alle corazzate. Le classi metriche e le barche da regata andarono a dormire nei magazzini per cinque lunghi anni e lo scoppio del conflitto chiuse un capitolo velico definito nella storia dello yachting di grande passione e ardimento. La sede del *Reale Yachting Club di Genova* venne bombardata cinque volte. Al termine della guerra il primo Presidente del Club, dal 27 ottobre 1945, era il marchese Francesco Spinola, nuovo proprietario di *Aria*.

Durante tutto il periodo della guerra, *Aria* era stata ricoverata presso il Cantiere Navale Delle Piane di Chiavari e solo nel 1946 il Presidente del *Comitato di Liberazione Nazionale* di Chiavari autorizzò Spinola a ritirarla.



Gli uomini di *Aria*.

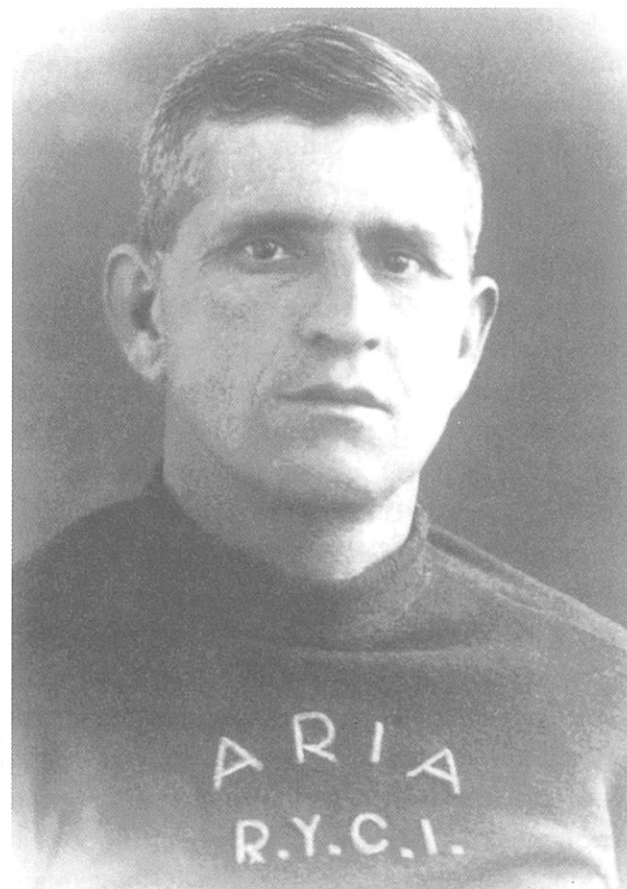
Ai tempi dell'imbarco con Matteo Bruzzo, il padre di Benedetto, 'custode' di *Aria* era il marinaio genovese Antonio Boccone, detto "O Tògna" (nella foto; Boccone A. Magnano G., *Dove il vento regna...*, p. 104).

Sulla coperta di *Aria* si avvicendarono bravi skippers, nomi illustri e campioni olimpionici della vela degli Anni '30 che avevano gareggiato anche su altri scafi da regata blasonati e in categorie differenti. Al debutto, nel 1935, dopo un periodo di affiatamento, sulla barca dei fratelli Benedetto e Giacomo Bruzzo salirono Beppe Croce junior, nipote di Beppe Croce senior, uno dei soci fondatori del *Reale Yacht Club Italiano*, lo skipper Mino Poggi, Massimo Poggi ed anche una donna, la skipper madame Saavedra, che diede il nome a un trofeo messo in palio nelle regate genovesi.

Nella prima vittoria della Coppa Caterina Pozzani del 1936 l'equipaggio di *Aria*, timonata da Benedetto Bruzzo, era formato da Bruno Bianchi, da Giacomo Bruzzo, dall'ingegnere Giuliano Oberti, da Mino Poggi e da Alberto Rosasco.

I fratelli Max e Giuliano Oberti, protagonisti delle regate internazionali di categoria degli Anni '30 con i loro 6m S.I., i *Twins*, e che avevano partecipato alle Olimpiadi del '36 con *Esperia*, furono spesso tra i componenti dell'equipaggio di *Aria*.

Altri uomini che regatarono su *Aria* furono su *Italia* nel 1936 con Leone Reggio: Massimo e Luigi Poggi e Bruno Bianchi, medaglia d'oro olimpica e futuro presidente della Commissione di appello della *Federazione Italiana della Vela*.



Gli anni Cinquanta nelle acque di Napoli.

Aria venne acquistata dallo *Yacht Club Canottieri Savoia* di Napoli nel 1950. Fino a quell'anno, dal 1939 era appartenuta al marchese Franco Spinola che, amante del mare, era entrato a 18 anni come allievo dell'Accademia Navale di Livorno per finire la carriera in Marina con il grado di contrammiraglio. Negli undici anni in cui *Aria* fu di sua proprietà, vennero quasi certamente effettuate le prime modifiche che iniziarono ad alterarne il progetto originale: dalle perizie effettuate al momento della vendita al *Circolo Savoia*, si evince infatti come l'imbarcazione, allestita «da crociera 'a Marconi'», fosse attrezzata per la navigazione da diporto piuttosto che per le regate: «Lo scafo è in ottimo stato, solido, forte e senza alcuna avaria o difetto [...] Le forme dello scafo sono piacevoli, in quanto trattasi di una barca relativamente più larga delle altre con una fonte ed una coperta spaziose [...] attualmente attrezzato da crociera con due paratie (di cui una sarebbe da eliminare qualora si volesse regatare - il che si può fare facilmente) con W.C., cucina, serbatoio con pompa per acqua, estintore, etc.».

Aria fu venduta completa del battellino di servizio, poi alienato dal *Savoia* nell'agosto del 1950.

Dopo la stipula della promessa di vendita tra Spinola e il *Savoia*, nella quale si legge che il marchese «vende il cutter da diporto di sua proprietà denominato *Aria* iscritto al Compartimento Marittimo di Genova al n. 620 di Licenza per i battelli da diporto (regolarmente rinnovata per l'anno 1950) [...]»,

il «porgitore marinaio Mariano Esposito», che aveva ritirato lo yacht presso il Cantiere di Chiavari, la portò a Napoli via mare. Grazie ad una serie di telegrammi, inviati dall'equipaggio nelle soste di navigazione da Genova a Napoli, è stato possibile ricostruire la rotta percorsa: dopo una sosta a Portofino, a causa del maltempo, *Aria* fece scalo a Piombino, Viareggio, Porto Ercole, Anzio e Ischia. Il 14 agosto entrò nel porticciolo di S. Lucia tra salve di rito e fuochi d'artificio. Al largo di Posillipo le andarono incontro la gloriosa *Artica*, varata dal Cantiere Costaguta nel 1902 per il Duca degli Abruzzi e gli altri 8m S.I.: *Aria* entrò così a far parte di una flotta d'eccezione composta da *Orietta*, *Miranda*, *Lycea*, *Italia*, *Bona*, *Elvi*, *Silphea*, *Cheta* e *Vica*.

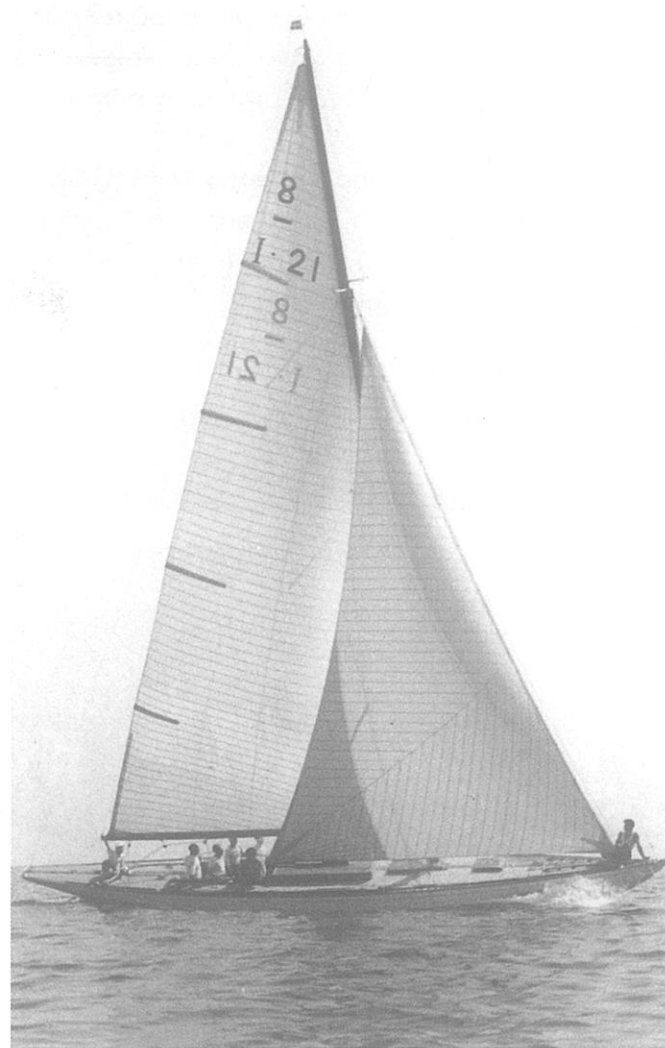
L'atto di vendita, redatto dal notaio Gennaro Pacifico di Napoli, e istituzionalizzato dal notaio Sciello di Genova, fu registrato il 24 gennaio del 1951. Conteneva, in allegato, la lista completa delle dotazioni di bordo e i documenti relativi ai regolari pagamenti delle tasse marittime. Il 20 febbraio del 1951 Beppe Croce, Presidente dello Y.C.I. di Genova comunicò al colonnello Luigi Ciampa, Direttore Sportivo del *Circolo Savoia* di Napoli, che la pratica di trascrizione dell'8m *Aria* era stata volturata il giorno 3 febbraio presso la Capitaneria di Porto di S. Margherita Ligure.

E' di due anni dopo un preventivo del Cantiere Postiglione di Napoli sui lavori da effettuare nel «cutter *Aria*». La minuziosa descrizione degli interventi, quasi certamente poi mai esegui-

ti, alle strutture del bulbo, ai perni, ai madieri e alla scassa dell'albero, ci aiuta a comprendere lo stato di conservazione di *Aria* in quel periodo.

Aria arrivò a Napoli corredata di una dotazione di vele «sufficiente per la normale uscita dei soci, ma assolutamente deficiente per eventuali regate»; il *Savoia* ordinò allora un nuovo set di vele alla Ratsey & Laphorne di Cowes sperando che la veleria fosse ancora in possesso dei piani velici originali, distrutti invece in un bombardamento durante la seconda guerra mondiale. Beppe Croce, intervenuto a far luce sulla vicenda, scrisse il 28 febbraio 1953 al Presidente del *Savoia*: «il Cantiere Costaguta [...] ha ancora un piano velico sovraccarico di annotazioni e di appunti, quindi praticamente impresentabile, ma mi ha promesso di inviarmene uno, completamente rifatto, tra pochi giorni». E il 3 marzo ne confermò l'invio al Presidente del *Savoia*. Durante tutto il periodo precedente *Aria* aveva usato, nelle regate, le vele del *Miranda* ('8 1.21', nella foto).

Sono del luglio 1955 alcuni preventivi per l'acquisto di un «motore marino Bolinder diesel tipo 1051 BR». L'entro bordo non fu però mai comperato dal *Savoia*.



L'attività nel periodo napoletano.

Nella sua permanenza a Napoli *Aria* partecipò a molte regate. Disputò varie volte la Coppa Laura che si svolgeva periodicamente a Posillipo e tutte le regate organizzate tra i Circoli velici partenopei.

Nel 1954 si aggiudicò il *Trofeo Keller* organizzato dal *Club Nautico*. Al termine della gara, che si era svolta con ottime condizioni di mare e di vento, *Aria* era in prima posizione di fronte alle avversarie di sempre: *Orietta* e *Italia*.

Quando non regatava, veniva usata come barca da diporto, anche per le gite sociali.

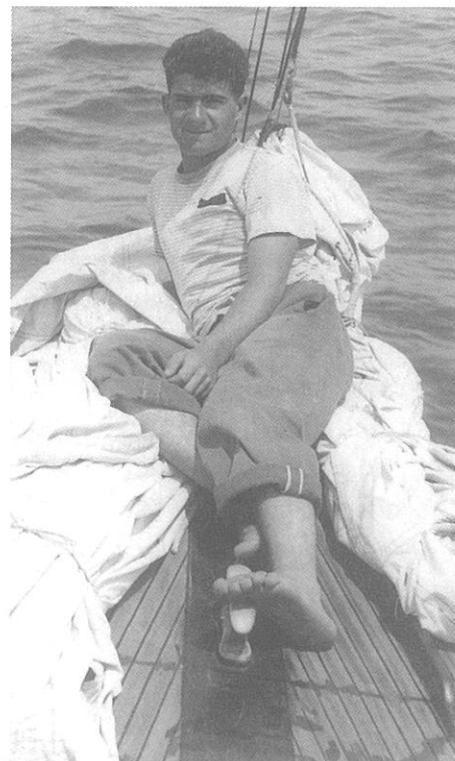


Gli Anni Sessanta.

Il 25 aprile 1963 il Generale di Corpo d'Armata Alessandro Santi scrisse al Presidente del *Savoia* di Napoli esternando l'intenzione di acquistare *Aria* messa in vendita assieme all'8m *Licea*. La compravendita si concluse nel maggio successivo; il generale Santi chiese però al *Savoia* che la barca rimanesse intestata al Circolo, obbligandosi egli «a contrarre regolare polizza di assicurazione» e a mantenere a proprio carico «tutti gli oneri relativi al personale di bordo» lasciando «il natante a disposizione del Circolo [...] per esigenze sportive e sociali».

E fu il marinaio Michele Esposito (nella foto), figlio di quel «porgitore Mariano Esposito» che aveva portato *Aria* da Genova a Napoli, a prendersi cura di lei durante tutto il periodo in cui appartenne al *Savoia* o fu sotto la sua tutela. Il generale Santi aveva acquistato *Aria* per il figlio Giunio che, sposato con Oria Rocco, intendeva, in onore della moglie, cambiare il nome dello yacht da '*Aria*' in '*Oria*'. Il 3 giugno 1963 il Generale Santi scrisse al *Savoia* dicendo di avere acquistato «per il cutter [...] un motore fuori bordo inglese "Seagull" di 6 HP»: probabilmente il figlio Giunio non approvò la scelta del padre, poiché cinque giorni dopo inviò al Circolo il seguente telegramma: «Prego soprassedere varo cutter *Aria* intendendo montare motore entro bordo». La scelta di Santi ricadde sul "Balilla del mare", un motore prodotto dalla nota industria di automobili, ma adattato per le imbarcazioni.

Il 26 luglio 1966 Giunio Santi scrisse al *Circolo Savoia* che *Aria* si trovava in disarmo a Fiumicino senza licenza rinnovata e che era sua intenzione venderla. Un anno dopo la barca fu acquistata dal Dott. Leone Carlo Mostacci. Svanì così il sogno di Oria Rocco che non vide mai il proprio nome impresso sulla poppa di *Aria*.



Sul lago di Garda.

Leone Carlo Mostacci, il medico veronese che ne fu proprietario dal 1967 al 1998, incontrò per la prima volta *Aria* nel porto di Fiumicino: «La barca era in ottime condizioni. Sembrava nuova. Lo scafo era a posto e l'attrezzatura, parte in bronzo e parte in ferro zincato, era perfetta. *Aria* era pronta per le regate. Il *Savoia di Napoli* l'aveva mantenuta in gran forma nei diciassette anni di proprietà». Durante la primavera del 1967 *Aria* fu trasportata sul lago di Garda, al *Circolo della vela Fraglia* di Desenzano. La scelta di Desenzano, racconta il medico, non fu occasionale: «Il fondale di questo porto della località gardesana era l'unico, oltre a Riva, in Trentino, che poteva accogliere *Aria*. Inoltre la zona era molto riparata». Il trasporto, tramite ferrovia, fu un'operazione molto delicata e a suo modo eccezionale. Le Ferrovie dello Stato fecero arrivare da Roma un carro merci ribassato e lungo a sufficienza per contenere la barca e l'albero. «Il viaggio, una volta invasata la barca, durò quattro o cinque giorni e *Aria* arrivò davanti al porto di Desenzano grazie a un raccordo ferroviario che risaliva all'epoca della guerra». Rimase nelle acque del Garda per tredici anni e fu l'unico 8m S.I. presente sul Benaco. Partecipò con buoni risultati a sei edizioni della Centomiglia, vinse per due volte l'Alta velocità, regata di 20 ore che ripercorreva le rotte seguite da Gabriele d'Annunzio tra Desenzano e Gardone, e una volta la Tridentina, regata gemella della Centomiglia, studiata con il percorso inverso. «Sul Garda», ricorda Mostacci, «questa imbarcazione è stata sicuramente la più fotografata».



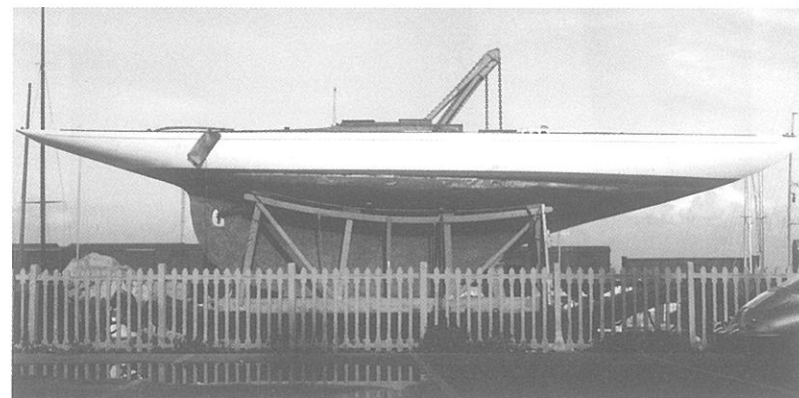
Da Desenzano a Favignana.

Alla fine degli anni Sessanta furono eseguiti diversi interventi agli interni: furono allestite quattro cuccette in cabina e due a prua, venne costruito un nuovo bagno, una cucina e fu cambiato il motore entro bordo. In quel periodo, durante una Tridentina, forse per il cedimento di una sartia o per una raffica di vento inaspettata, l'albero si spezzò in tre punti: «In quel momento l'equipaggio aveva alzato uno spinnaker in testa d'albero per aiutare *Aria* nei momenti di bonaccia». L'albero, pressoché irreuperabile, fu allora sostituito con uno in alluminio.

Nell'estate del 1980 Mostacci decise di trasportare *Aria* nell'isola di Favignana, dove la famiglia possedeva una residenza estiva. Lo yacht fu nuovamente caricato su un treno per tornare nelle acque del Tirreno, a Trapani. Fino all'acquisto da parte dell'attuale armatrice *Aria* restò nei mesi invernali sul molo di Favignana o nel giardino di casa Mostacci.

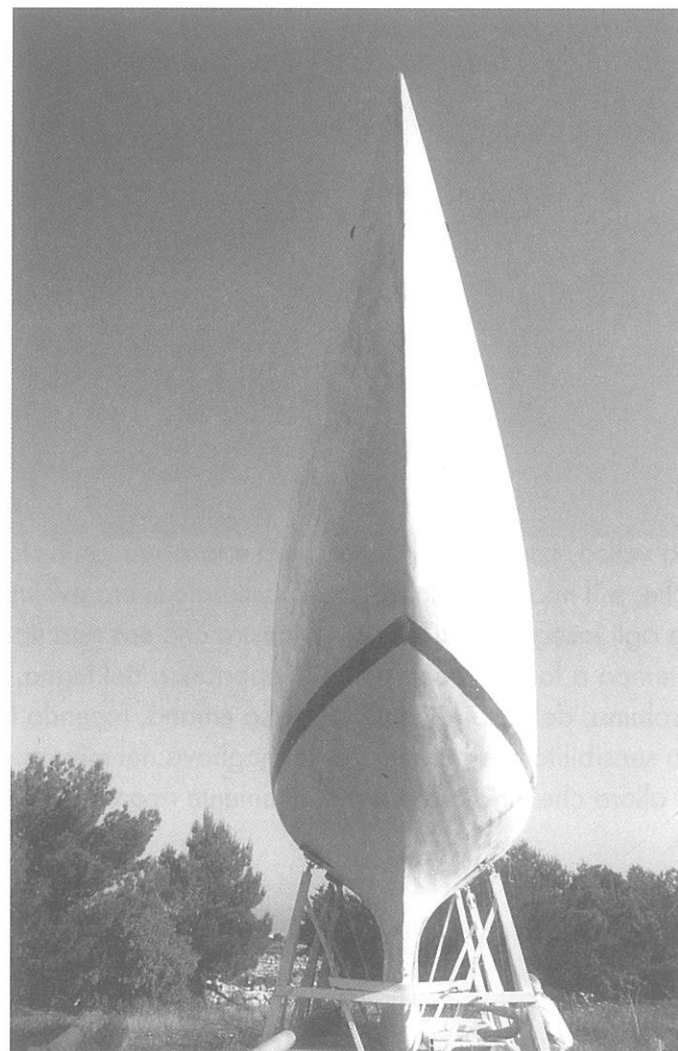
Il medico veronese decise di stendere all'esterno dello scafo un «sottile strato di vetroresina».

A Favignana *Aria* continuò a regatare partecipando con discreto successo ad alcune edizioni della Settimana delle Egadi, organizzata dai circoli velici locali. Queste competizioni, riservate soprattutto a imbarcazioni lor, non erano però adatte a un 8m S.I., costruito per un'altra formula di stazza, studiata per triangoli olimpici e non per regate d'altura.



Nel campo di casa Mostacci.

Dopo anni di utilizzo parziale, il medico veronese decise di alare la barca in un terreno perché il porto di Favignana si era nel tempo affollato di imbarcazioni e non c'era più spazio. Così *Aria* fu messa a 'riposare' in un giardino.



Il mio primo incontro.

Aria dormiva in un campo sulle colline di Favignana, a qualche chilometro dal porto. Era adagiata su un carrello e coperta da un robusto telo blu. Attorno a lei era stato costruito un muretto a secco. L'imbarcazione era evidentemente ferma da lungo tempo: così, alla fine dell'aprile 1998, la vidi per la prima volta durante un sopralluogo utile a valutarne lo stato di conservazione.

Aria è stata la mia seconda barca, di certo la prima per le emozioni che ha suscitato in me e l'avventura che ho vissuto con lei fin dal giorno in cui l'ho scoperta è stata piena di grande sentimento.

Non è mai stata per me un oggetto, ma un essere animato. Negli anni avevo maturato una coscienza nei confronti del mondo velico, conoscevo l'importanza e la storia delle classi metriche, e il mio modesto bagaglio culturale si era evoluto grazie agli insegnamenti del mio Maestro che era riuscito in poco tempo a farmi comprendere l'importanza del legno, del suo profumo, del respiro vitale che esso emana, facendo leva su una sensibilità che da sempre germogliava nel mio animo: decisi allora che *Aria* doveva assolutamente ricominciare a vivere.



I preparativi per il trasferimento di *Aria*.

Per quattro giorni interi una squadra di sette persone, ha lavorato alla pulizia e alla sistemazione della barca. Ha revisionato gli impianti elettrici, controllato il motore, sistemato l'armo e reso stagno lo scafo; ha sigillato con dello stucco i fori di scarico e le fessure nella chiglia, per far sì che *Aria* fosse in grado di navigare. Dopo gli ultimi anni di inattività l'aspettava infatti un lungo viaggio verso l'Argentario che l'avrebbe portata a riattraversare alcune importanti tappe della sua vita.



Verso il porto.

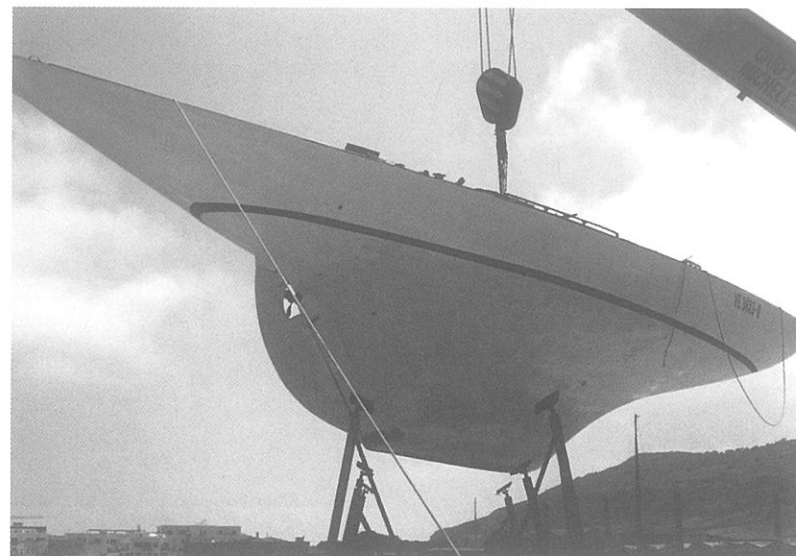
Divelto il muretto a secco che chiudeva il 'giardino di *Aria*', la barca, trainata dal trattore di un contadino e seguita dall'ex-armatore in Vespa, è scesa lentamente in processione dalle colline verso il porto di Favignana.

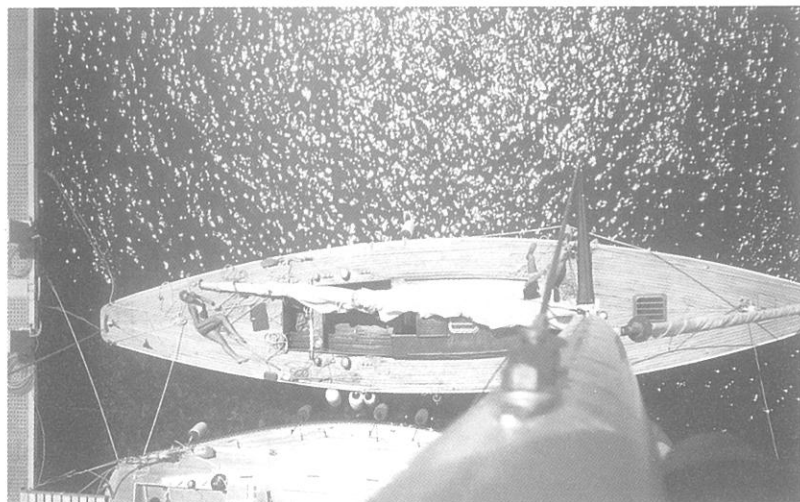
Chi la salutava dalle finestre, chi si aggiungeva al singolare corteo. Tutti, nell'isola, si sentivano un po' armatori di *Aria*.





Il ritorno nelle acque del porto dopo una lunga inattività.





'Addio' a Favignana.

Montato l'albero e controllate tutte le funzioni vitali la barca era pronta a salpare.



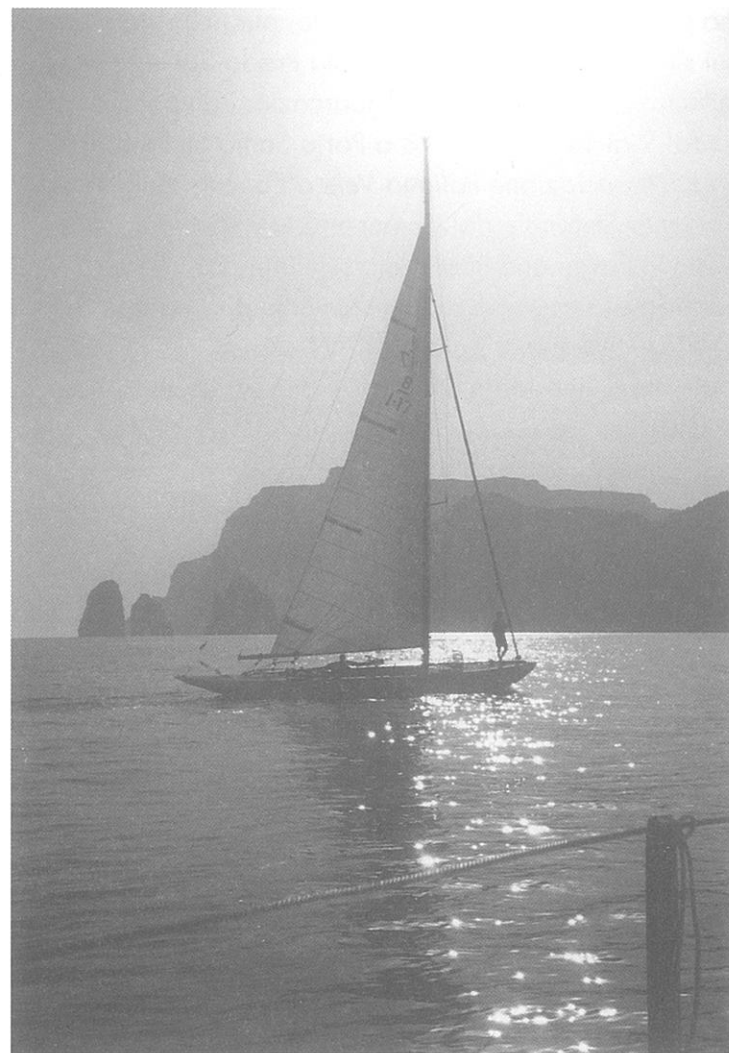
In navigazione lungo le coste di Capri.

Cinque amici, tutti con la passione della vela, hanno accompagnato *Aria* nel trasferimento: con loro *Acaia*, uno Sparkman & Stephens del 1977, vigile scorta, attrezzata per qualunque intervento di "pronto soccorso".

Aria imbarcava acqua dalla chiglia e dalla losca del timone, ma il fenomeno non è stato mai preoccupante.

La navigazione verso Porto Santo Stefano è durata circa una settimana.

Da Favignana a San Vito Lo Capo, a Panarea; da Stromboli a Capri, a Marina di Nettuno, a Porto Santo Stefano veleggiando generalmente di bolina, con qualche mano di terzaroli per non mettere troppo sotto sforzo la barca.



Il ritorno alle regate.

Dopo gli anni passati alle Egadi *Aria*, pur nello stato precario in cui si trovava, ha partecipato alla Prada Sailing Week, la manifestazione riservata alle imbarcazioni d'epoca organizzata dal 9 al 12 luglio 1998 a Porto Santo Stefano dall' A.I.V.E. (Associazione Italiana Vele d'Epoca), dallo Yacht Club Santo Stefano e dal Comune di Monte Argentario. Giunta da Favignana ha trovato sul campo di regata l'antica avversaria di sempre: *Italia*, attualmente di proprietà del napoletano Antonio Sisimbro. Come d'incanto è tornato il sapore delle sfide degli Anni '30, e *Aria* ce l'ha fatta.



La riscossa di Aria.

Il ritorno «in società» di *Aria* ha destato immediatamente la curiosità degli esperti delle classi metriche e degli amanti delle vele d'epoca. Allo stesso *Yacht Club Italiano* di Genova, casa natale di *Aria*, per molti anni si erano perse le tracce dell'imbarcazione varata per Benedetto Bruzzo.

Il suo rientro è stato dunque un avvenimento non solo storico-sportivo, ma anche una conferma delle caratteristiche da regata e della competitività dello yacht.

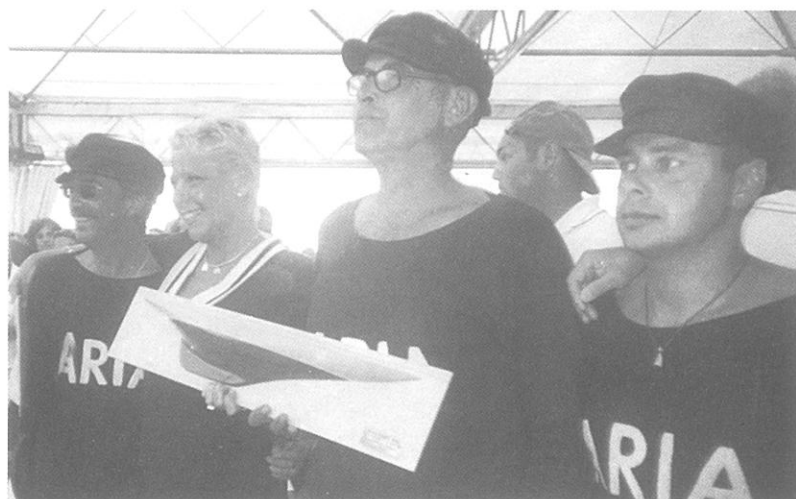
Sono state 36 le imbarcazioni, tra classi metriche e yacht classici, che hanno partecipato al raduno, di fronte a migliaia di spettatori. Moltissimi gli scafi d'epoca presenti alle regate di porto Santo Stefano: *Nyala*, 12 metri S.I., e *Linnet* (un NYCC '30 del 1905) di Patrizio Bertelli, *Cintra* e *Tomahawk* di Alberto Rusconi, *Flica II* di Stefano Tanzi, e le barche classiche *Dorade* di Giuseppe Gazzoni Frascara, e *Tirrenia II*, di Gianni Loffredo, presidente dell'Aive.

Il percorso di regata si è svolto per le metriche su un bastone (bolina e poppa) che, secondo il timoniere di *Aria*, Dani De Grassi, «non risulta congeniale a barche come gli 8m S.I., nate per confrontarsi su triangoli olimpici concepiti oltre 60 anni fa».

Le prove della *Sailing Week*, caratterizzate da venti medio-leggeri compresi tra gli 11 e i 16 nodi di intensità, si sono rivelate importanti per la verifica della tenuta delle attrezzature della barca. Dani De Grassi ha scelto di sottoporre *Aria* a uno sforzo controllato, in modo da valutare la tenuta dello



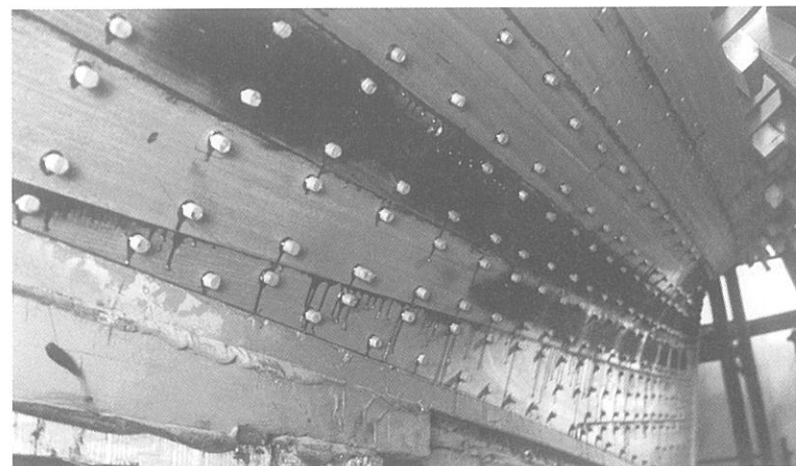
scafo e mettere a nudo i cedimenti strutturali, senza però compromettere la sicurezza dell'imbarcazione. Ciò ha permesso di evidenziare, in previsione del restauro, i punti deboli della barca. Dopo una sostenuta battaglia con *Grifone* della Marina Militare, l'equipaggio di *Aria*, composto, oltre che da Dani De Grassi e dall'armatrice, da Letterio Bagnato, Simone Bianchetti, Giacomo Gabrielli, Ivan Sorbo, Gianni Tafi e Germano Torsello, ha condotto l'imbarcazione alla vittoria.



Il restauro di *Aria*.

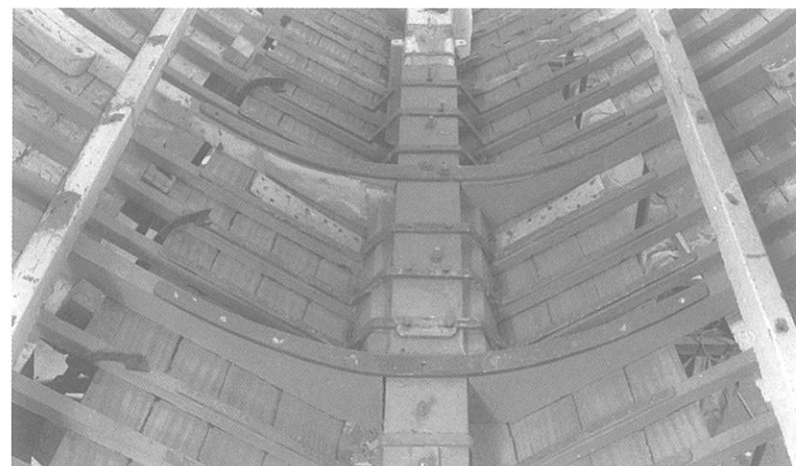
L'originalità dell'imbarcazione, delle sue forme, dei suoi componenti e del suo utilizzo: sono queste le linee guida che il Cantiere Navale dell'Argentario ha seguito per il restauro di *Aria*.

Dopo la prima diagnosi sullo stato dell'imbarcazione, che in 63 anni di vita aveva subito notevoli cambiamenti sia allo scafo che alle attrezzature di coperta e che era stata anche motorizzata, la direzione del Cantiere ha iniziato a lavorare alle parti vitali della barca. La difficoltà maggiore, superata dall'esperienza degli artigiani e dalla direzione dei lavori curata da Federico Nardi, è stata quella di dover lavorare senza il progetto originale. Per capire quali e quante modifiche ha subito *Aria* negli anni, gli uomini del Cantiere hanno fatto riferimento a tutte le immagini fotografiche dello scafo disponibili, ma soprattutto ai segni degli interventi a cui *Aria* è stata sottoposta in oltre sessant'anni di navigazione. Fondamentale è stata la lettura di tutti i fori e delle forme sull'ossatura dello scafo. Attraverso questa analisi, una vera e propria diagnosi genetica, è stato possibile capire dove erano posizionate in origine le attrezzature di coperta: dal gioco di scotta della randa, alla posizione originale dei boccaporti, all'attacco dello strallo di prua. Al termine del restauro di *Aria* l'armatrice ha voluto che ogni parte originale dell'imbarcazione fosse marchiata a fuoco; alla base di questa scelta c'è una concezione filologica del restauro: l'obiettivo non è infatti solo quello di valorizzarne le parti originali, ma anche quello di rendere visibili e chiari i percorsi adottati nel



restauro dello scafo evitando il rischio di produrre falsi storici. I lavori sono iniziati con la rimozione della zavorra, del braccio, del diritto di poppa, della pala e dell'asse del timone: questo ha consentito di capire fino a che punto il tempo e l'usura avevano intaccato lo scafo. Una volta effettuata questa operazione, è stata ripristinata la chiglia; sono state sostituite diverse ordinate, soprattutto quelle centrali, e alcuni madieri. Questa fase del restauro si è rivelata oltremodo delicata e fondamentale. La corrosione dei madieri nel tempo aveva infatti intaccato la tenuta e la resistenza di molte ordinate nella parte centrale (la più sollecitata in navigazione) che non potevano essere recuperate. La sostituzione di queste parti è stata fatta per gradi. Pur estraneo alla natura di *Aria*, lo strato di vetroresina che inglobava lo scafo, ne ha consentito il mantenimento delle forme a fronte dell'usura di alcune parti strutturali interne.

In mancanza del progetto originale, per evitare di perdere la forma delle ordinate in rovere, i mastri d'ascia hanno deciso di sostituire le stesse in modo alternato, piegandole a vapore, senza rimuovere il fasciame esistente che è stato cambiato solo dopo averne completato la sostituzione. Sono state montate nuove tavole in mogano sull'opera viva, mentre sono state recuperate e restaurate quelle sull'opera morta. Sono stati sostituiti i trincarini e il primo corso di cinta, utilizzando del mogano 'gran Bassan'. La pala del timone, che era stata modificata per far spazio all'elica del motore, un componente





non previsto in origine, è stata recuperata e ripristinata, assieme al suo asse in legno.

Tuga e armo sono nuovi e, per quanto riguarda le parti metalliche, nuove sono le lande, i madieri, i tiranti sottocoperta tra lande e scassa e i perni del bulbo, in bronzo-silicio. Dopo la rimozione della tuga e del pozzetto il Cantiere ha provveduto al rifacimento della coperta. L'imbagliatura, a parte la controcorsia del pozzetto e della tuga rimasta originale, è stata rifatta completamente in 'Douglas Fir'. I bagli e i baglietti sono stati tutti sostituiti mentre una parziale sostituzione è stata decisa per i dormienti.

La nuova coperta, in 'Sitka Spruce', è stata avvitata direttamente sull'imbagliatura con viti in bronzo-silicio ed è stata calafatata con il cotone secondo la lavorazione originale. In sostituzione dell'albero in alluminio è stato montato un albero in Spruce con una nuova ferramenta. E, come tradizione vuole, è stata posta al piede dell'albero una moneta da L. 5 del 1928, ancora in corso nel 1935, acquistata dall'armatrice a Genova.

Sono stati recuperati i verricelli originali, parte dei bozzelli e alcuni dettagli in bronzo. Nuovi sono il sartame e la ferramenta dell'albero. E' stato ricostruito il sistema originale della scotta della randa attraverso l'analisi dei cavicchi e dei fori trovati nel baglio sotto la vecchia coperta. Con lo stesso sistema della lettura storica dei segni nella struttura è stato riposizionato, portandolo in posizione più poppiera, l'attacco dello strallo.

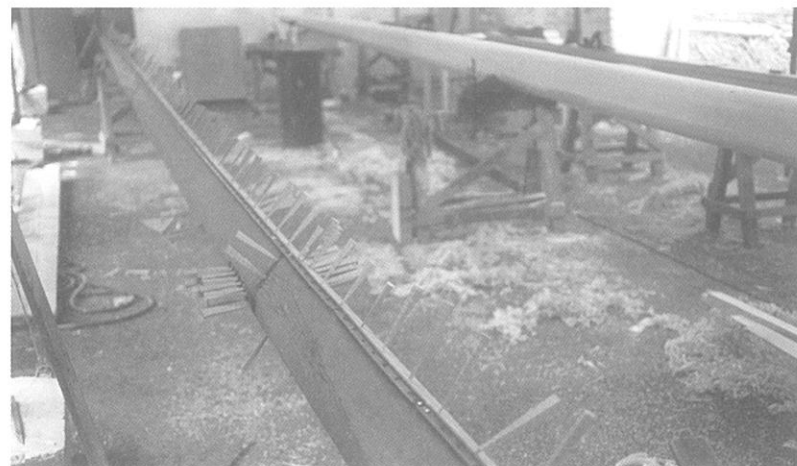


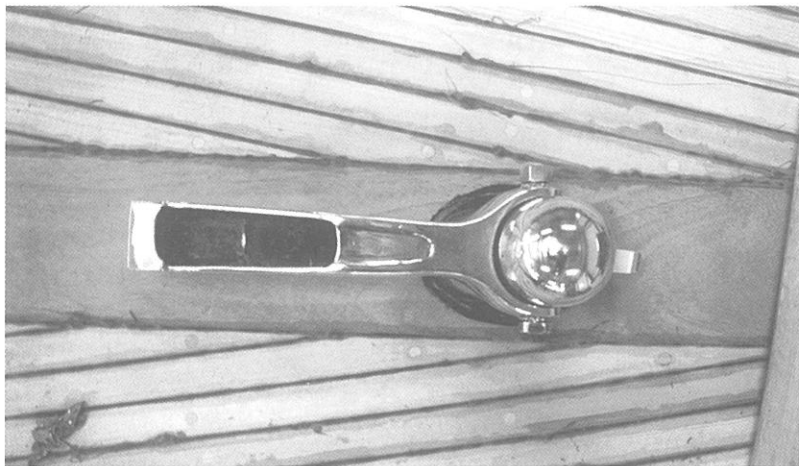
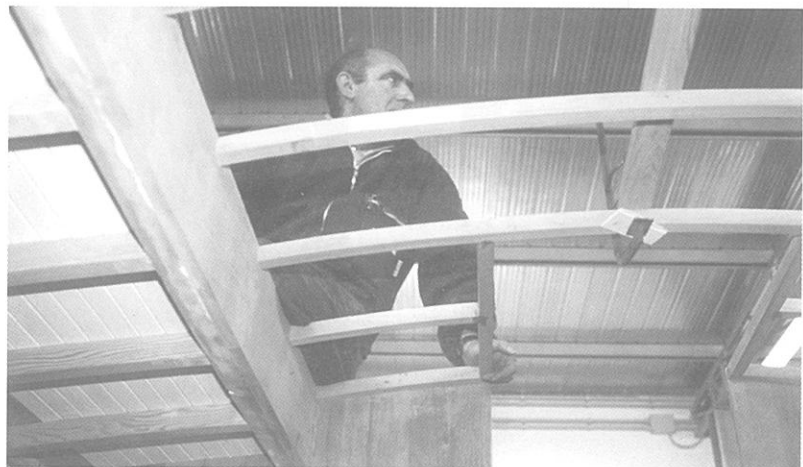
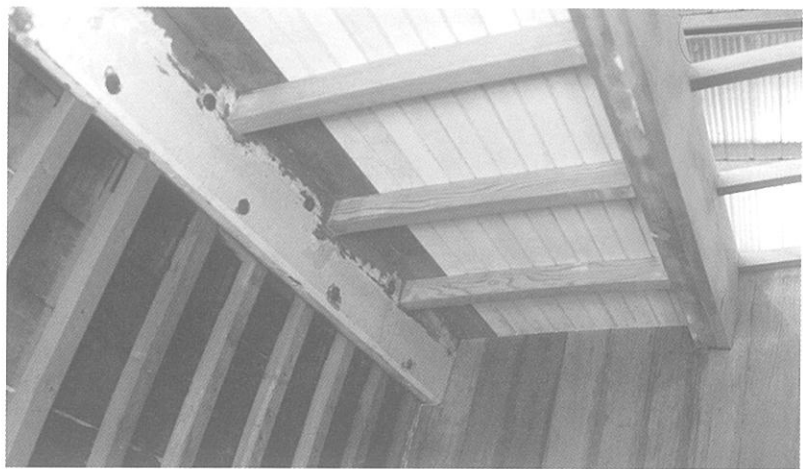
La motorizzazione della barca, che per altro era in buone condizioni, è stata eliminata in quanto non prevista nel progetto originale. L'unico motore che *Aria* potrà usare nei casi di necessità è un fuoribordo.

Gli interni di *Aria* sono stati riportati all'origine, come si conviene ad un'imbarcazione nata per gareggiare secondo le regole di classe.

Dopo le rivisitazioni compiute tra il 1939 e gli anni Ottanta, *Aria* rinasce nella sua piena essenzialità: non vi è impianto elettrico, sono state ripristinate le due panche in legno originali, sotto le quali, come da regolamento, è possibile riporre l'attrezzatura di bordo; due semi-paratie dividono l'ambiente dalla cala vele, mentre le due aree dello scafo sono state chiuse con una tenda. Nella cala vele sono state costruite due cuccette tubolari per l'equipaggio ed è stato collocato il W.C. Una paratia stagna sotto la tuga divide il pozzetto dall'ambiente principale.

Le nuove vele di *Aria* sono state realizzate in 'Dacron' con ferzi orizzontali. La scelta è stata compiuta per non avere penalizzazioni di regolamento nelle regate internazionali di classe a cui l'imbarcazione parteciperà.







Il Cantiere Costaguta e il 'poeta del mare'.

Il fondatore del Cantiere Costaguta fu Ugo (nella foto; Boccone A. Magnano G., *Dove il vento regna...*, p. 55) che costruì la sua prima barca a vela, *Yole*, a soli sedici anni. Un ruolo di primo piano nella formazione del giovane progettista lo ebbe il Conte Enrico Alberto D'Albertis che, appassionato cultore di Cristoforo Colombo, nel 1893, aveva ripercorso con le strumentazioni di epoca colombiana la rotta oceanica che aveva portato il navigatore genovese alla scoperta delle Americhe.

Con lui Ugo Costaguta realizzò i modelli in scala 1:25 delle tre caravelle, oggi visibili nel museo navale di Genova Pegli.

Il suo primo cliente fu il marchese Ippolito Cattaneo. Per lui fu progettata e varata, nel 1894, *Draphin*, famosa per aver battuto *Maja*, costruita da Herreshoff e dominatrice dei campi di regata americani. A Costaguta si rivolse anche il Duca degli Abruzzi, che ordinò prima *Nella*, poi *Artica*, costruita nel 1902, a memoria della spedizione polare che aveva condotto nel 1899.

L'attività del Cantiere di Voltri fu costellata di successi e le sue creature, commissionate da nobili e da imprenditori, parteciparono alle regate più prestigiose dell'epoca.

Ugo Costaguta morì a soli 34 anni, nel 1903. Il Cantiere passò nelle mani del fratello Attilio che avviò un nuovo capitolo dell'azienda familiare realizzando barche di classe metrica annoverate tra gli scafi che hanno fatto la storia della nautica. Nel 1906 costruì quattro yachts: il *Titania II* per V. Lombardo, il *Cantiere di Voltri* per il Conte Pictet de Rochemonde, il *Côte*



d'Azur per la Società delle regate di Monaco, il *Nikotris* per J.F. Chini di Alessandria d'Egitto e una deriva per il Principe Scipione Borghese.

I 6 e gli 8m S. I. costruiti da Costaguta ottennero notevoli successi nelle gare sul Lago di Ginevra. Nel 1915 con l'avvento della prima guerra mondiale, il Cantiere iniziò a costruire imbarcazioni da guerra per la Ansaldo: Mas, galleggianti per idroplani e grandi piroscafi di legno per il trasporto di munizioni. Tornata la pace, l'azienda (nella foto; Boccone A. Magnano G., *Dove il vento regna...*, p.60) riprese la normale attività producendo scafi di classi metriche che si confrontarono sui campi di regata in manifestazioni internazionali. Di questo periodo il 6m S.I. *Antinea* e i due 8m *Astrea* ed *Etra*: quest'ultima collezionò in soli due anni ben cinquanta vittorie. A seguire, tra le altre, *Licea* (1928), *Orietta* (1933), *Aria* (1935), e *Italia* (1936) con cui il Cantiere poté fregiarsi degli anelli olimpici consacrando così la sua fama internazionale.



Bibliografia

- AA.VV., *Cantiere Navale A. Costaguta Genova - Voltri*, Genova 1937.
- Belloni F., *Lo Yacht Club Italiano 1879-1979*, Milano 1979.
- Boccone A. - Magnano G., *Dove il vento regna. Cento anni di vela voltrese*, a cura del C.N. Ugo Costaguta, Albenga 1998.
- Dalla Vecchia P. - La Posta L., *Yacht Club Canottieri Savoia 1893-1993*, Napoli 1993.
- Lammerts van Bueren J., *International Eight Metre Register and yearbook*, Svezia 1998.
- Lammerts van Bueren J., *Italian 8-metres 1907-1948*, vol. dattiloscritto, 1998.
- Lammerts van Bueren J., *The International Eight Metre Register short list 1907-1997*, vol. dattiloscritto, IV ed., 1997.
- Tagliafico C. - Delfino T.B., *Genoa Jib. Cento anni di vela in Italia*, 1988.

Quotidiani e Riviste

- Gazzetta dello Sport*, AA. 1937-1938.
- Giornale di Genova*, AA. 1935-1938.
- Il Secolo XIX*, Genova AA. 1937-1939.
- La Casana*, n.2°, 1975.
- L'Italia Marinara. Illustrato della Lega Navale*, AA. 1935-1940.
- Motonautica-La Vela e il Motore*, AA. 1935 - 1939.
- Rivista Nautica*, AA. 1939-1940.
- Vela e Motore*, agosto 1954.
- Vela ed elica. Almanacco 1937*, 1937.
- Wooden boat*, gennaio-febbraio 1986.