

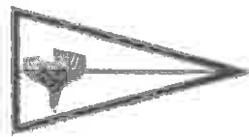
*Cantieri Navali
Costaguta
Storia di una grande passione*

PROGETTO GRAFICO
ACE & FLANAGHAN - GENOVA
STAMPA
POLIGRAFICO ACCADEMIA NAVALE - LIVORNO

Franco Belloni — Gianni Magnano



*Cantieri Navali
Costaguta
Storia di una grande passione*



AIVE
Associazione Italiana Vele d'Epoca
Genova



ACCADEMIA NAVALE

L'Ammiraglio Comandante

Quando si parla di *Corsaro II* e del Cantiere Costaguta è come parlare del nome e del cognome di una persona: essi sono inscindibili per identificarla.

Così, quando il dott. Balestrero mi ha proposto, insieme agli autori Belloni e Magnano, alcune righe introduttive al libro dedicatole dall'AIVE, provo gli stessi sentimenti di quando si parla di un caro amico: anche quando ci si incontra più raramente, basta un'occhiata per ricordare avventure ed emozioni vissute assieme; con il *Corsaro II* ne ho vissute tante, navigando a lungo in tutte le condizioni, fino a riportarlo, dopo anni, alla sua vocazione iniziale in Atlantico, per due transoceaniche.

Dall'importanza del nome, derivato dal *Corsaro* del Capitano di Corvetta Enrico d'Albertis, alle origini dello yachting italiano dell'800, a quella dei progettisti Sparkman e Stephens, a quella del famoso cantiere costruttore, questo bellissimo yawl, nato quale 1ª classe R.O.R.C., incarna una precisa scelta progettuale e qualitativa della Marina Militare che la volle per formarvi generazioni di Ufficiali di Marina, artefici di imprese che sono anche tra quelle più documentate della storia velica nazionale.

Dopo 47 anni dalla sua nascita la barca, amorevolmente curata da tutti gli equipaggi e grazie all'opera di perfezione costruttiva dei maestri d'ascia di Costaguta, continua a raccogliere in ogni porto piccole folle di appassionati ammiratori, soprattutto perché ha mantenuto le stesse performance di quando nacque mentre gli anni ne hanno solo aumentato fascino e mito. Cosa chiede in cambio? Solo vento e l'attenzione silenziosa di chi vi naviga e vi ha navigato.

Livorno, maggio 2008

Amm. Div. Cristiano Bettini



YACHT CLUB ITALIANO

12/2018

Amici,

Sembra impossibile, data l'importanza del nome e delle barche che i fratelli Ugo e Attilio hanno creato, che fino ad oggi nessuno abbia ricostruito e scritto la storia del cantiere Costaguta.

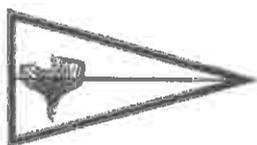
Nel mondo, per anni, Voltri e qualche chilometro di costa Ligure hanno rappresentato l'eccellenza nautica in cui si ritrovavano grandi velisti professionisti, maestranze impareggiabili, progettisti geniali invidiati da tutti.

Per gli appassionati, per gli armatori questo distretto, si direbbe oggi, era una meta imprescindibile un pò come nel dopo guerra può essere considerata la Romagna per il Motorismo, tutto è lì.

E' per aver studiato minuziosamente tanta documentazione, in mancanza di un archivio del cantiere, che ho l'onore di poter applaudire il lavoro meritorio di Franco Belloni, da tempo "il" mitico storico dello Yachting Italiano e di Gianni Magnano, grande appassionato, competente cultore di un periodo bellissimo e probabilmente irripetibile.

Li ringrazio penso a nome di tutti gli amanti della Vela, che ritroveranno ricordi, emozioni e informazioni in questo splendido libro edito dall'A.I.V.E.

lele



Il Presidente

Possiedo un modello dalle linee magnifiche che tengo chiuso in una libreria molo speciale di cose di mare. Mi è stato regalato, almeno una quarantina di anni fa, da un vecchio amico di mio padre con una raccomandazione: «Conservalo con cura è di Costaguta».

L'ho sempre tenuto con cura, facendomi carico, fin d'allora, del nome Costaguta che in seguito ho ritrovato su barche sempre molto speciali.

La scelta di Franco Belloni e Gianni Magnano di mettere in opera questo testo, mi è quindi particolarmente congegnale e credo che il libro sia un fiore all'occhiello per la nostra piccola Biblioteca che vuole specializzarsi oltre che sulle barche, anche sui Cantieri partecipi attivi della storia della nautica italiana.

Il libro è una pietra d'angolo del Programma Cultura dell'Associazione, e mi rende felice presentarlo a coronamento del Campionato CIM 2008.





CAPITOLO I

Cantieri Navali Costaguta

La storia di due fratelli

FRANCO BELLONI

Nella storia dei Cantieri Costaguta, si notano subito due nomi, quelli di due fratelli, vicini ma, nello stesso tempo, lontani. Sono Ugo e Attilio Costaguta, legati, ovviamente, dalla parentela e dal nome, ma anche dai comuni interessi che, semplificando, sono la passione per le costruzioni navali.

Entrambi, seppur in periodi e con barche diverse, conoscono il successo. Una barca di Ugo, *Artica* del Duca degli Abruzzi, vince nel 1902 la Coppa di Francia a Marsiglia e una di Attilio, *Italia* della Reale Federazione Italiana della Vela, la medaglia d'Oro all'Olimpiade del 1936 in Germania a Kiel. Due grandi affermazioni che proiettano, la prima, il Cantiere e la vela italiana in campo internazionale, e la seconda conferma e accresce negli anni Trenta le capacità dei nostri costruttori e l'abilità dei velisti italiani.

Una passione che unisce i due fratelli, anche se il destino fa

Il recinto del Cantiere Costaguta il giorno del varo di Artica: la barca è già stata spinta lungo lo scalo sulla battigia, al centro nella foto Ugo Costaguta, con le scarpe bianche, alla sua sinistra che guarda il mare, il Duca degli Abruzzi, di schiena si riconosce il marchese Roberto Lubelli di Serrano e, con la paglietta, il cavalier Giuseppe Garibaldi Coltelletti, vicepresidente del RYCI e amico del Duca.



Il costruttore Ugo Costaguta (1869-1903), un genio della progettazione di yacht da regata e fondatore a Voltri dell'omonimo cantiere. Nella sua breve vita progetta e costruisce barche velocissime, tra cui Artica del Duca degli Abruzzi, che vincono numerosi premi nelle regate dell'epoca.



Attilio Costaguta (1877-1942) fratello del celebre Ugo, ne raccoglie degnamente l'eredità alla guida dei Cantieri Costaguta. Progetta, tra le due guerre, bellissimi yacht da regata e crociera ottenendo lusinghieri risultati in tutta l'Europa. È l'unico progettista italiano a conquistare l'oro olimpico.

in modo che gli anni che lavorano insieme siano pochi. Ugo, purtroppo, morirà giovane e lascia come eredità morale al fratello la passione per le barche a vela che continuerà a progettare, con una sua personale linea, e a costruire con meticolosità come ha fatto Ugo.

Ugo nasce a Voltri il 12 agosto 1869. Nascere in questa località della Riviera Ligure di Ponente, a 16 chilometri da Genova, alla metà dell'Ottocento vuole dire non solo respirare l'aria di mare ma sentire l'odore del legname e del calafataggio che viene dai cantieri locali che sono un motivo di interesse e di attrazione per Ugo.

Ugo Costaguta respira questa aria e in più ha per alimentare l'interesse e la passione l'esempio di un voltrese d'eccezione: Enrico Alberto d'Albertis che vi è nato il 23 marzo 1846. D'Albertis non progetta né costruisce barche, ma le fa progettare da un altro grande yachtsman, Luigi Oneto, e costruire da Briasco. Con le sue barche, il *Violante* e il *Corsaro*, fa lunghe navigazioni in Mediterraneo nonché una traversata dell'Atlantico nel 1893 rifacendo la navigazione di Cristoforo Colombo per l'America.

Le imprese, in quei tempi inconsuete, certamente eccitano la fantasia del giovane Ugo che sogna di costruire un giorno anche lui la sua barca. Inevitabile, un incontro con il d'Albertis, da dove nasce l'incarico di costruire in scala 1:25 i modelli delle due caravelle, la *Pinta* e la *Niña*, e della naò, la *Santa Maria*, per l'Esposizioni Colombiane del 1893. Modelli, oggi conservati a Genova al Museo Galata.

La decisione di frequentare a Genova l'Istituto Nautico, vincendo la riluttanza del padre che vuole farne un ingegnere civile, dove si diploma "Costruttore navale di 1^a Classe" con voti lusinghieri, è una scelta importante per la sua futura attività. Un ragazzo che va a studiare a Genova in quegli anni non è comune. Andare da Voltri a Genova, con i mezzi di comunicazione dell'Ottocento, non è certamente una passeggiata e, inoltre, la famiglia deve avere le possibilità economiche per farlo studiare. Possibilità che certamente non mancano ai Costaguta, presenti a Voltri dall'inizio dell'Ottocento, con il padre Francesco che, per inciso è gariboldino a Mentana nel 1867, esercita l'attività di geometra.

A Genova, Ugo Costaguta nei momenti di libertà, visita la Darsena del porto dove sono ormeggiati gli yacht dei soci del Regio Yacht Club Italiano, un club attivo dal 1887. Tra queste barche si innamora di quella di Augusto Mowinkel, un importatore norvegese di stoccafisso. La barca non è in vendita. Sarà Mowinkel ad avere nel 1898 una deriva, *Flirt*, costruita da Costaguta. Nel frattempo Ugo acquista, grazie forse a un regalo del padre per qualche ricorrenza o un premio per gli studi, un piccolo battello, l'*Amalfi*, cui segue nel 1885 una barca di circa cinque metri che chiama *Yole*. È una sua costruzione fatta, nelle ore libere dallo studio, nell'orto di famiglia attiguo all'abitazione in Piazza Nicolò da Voltri. Ha dodici anni.

Non si hanno notizie di altre barche, ad eccezione di *Viperina*, una baleniera trasformata con l'aiuto dell'amico Ino Simone Fava, il ragazzo di una importante famiglia di cantieristi voltresi che hanno uno scalo sulla spiaggia di Sant'Amrogio. La barca, di modeste dimensioni, è sufficiente ai due giovani per partecipare alle regate.

La sua prima importante costruzione è del 1894, una deriva di poco più di otto metri, *Drafin*, per Ippolito Cattaneo-Belforte. Nella prima regata si afferma battendo *Maia* uno yacht di Nathaniel Greene Herreschoff importato dall'America. Ugo Costaguta incomincia ad essere conosciuto e, infatti, *Drafin* nel 1895 è venduta a Benedetto Vercellone che la porta sul Lago Maggiore.

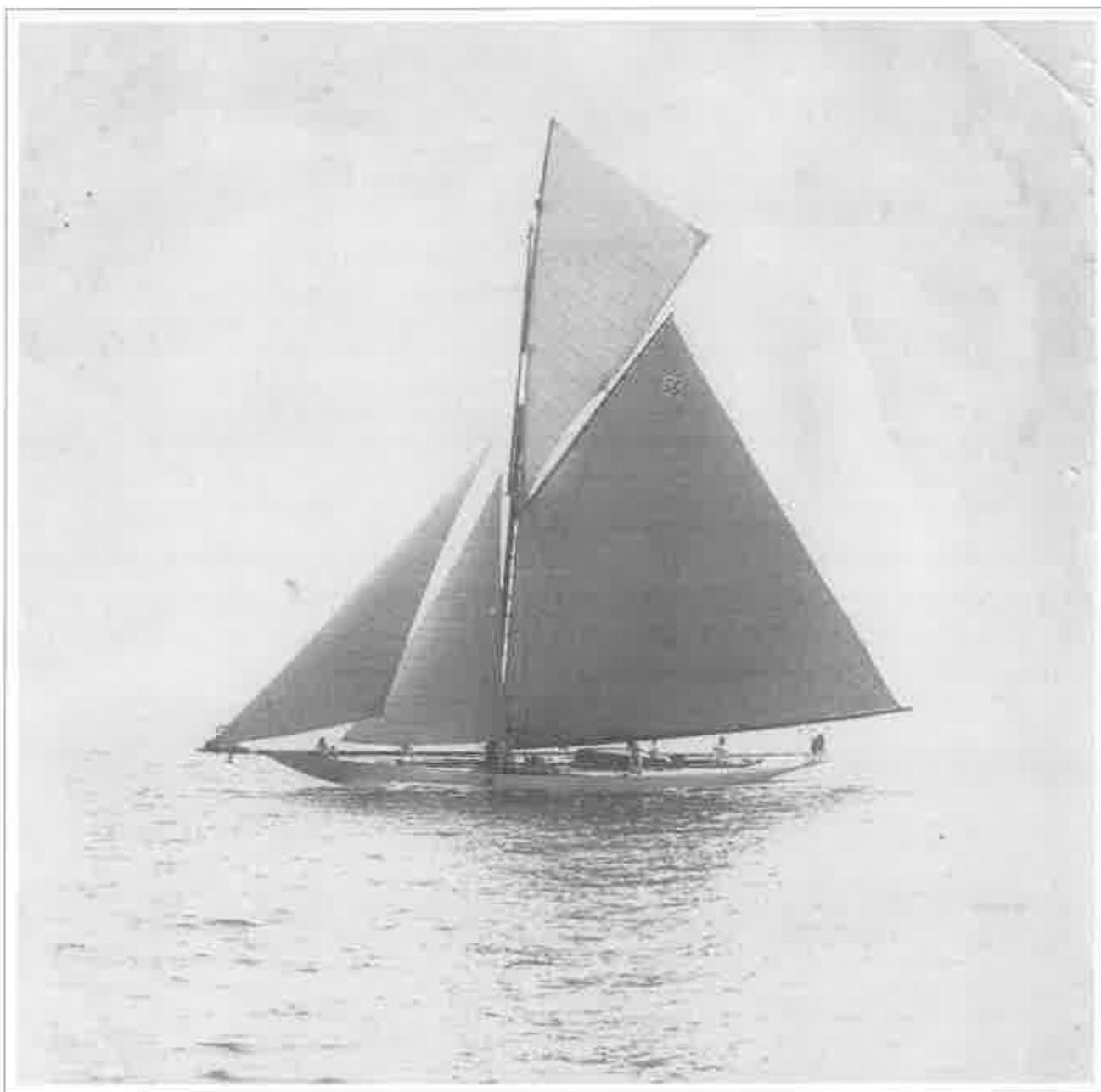
Nell'autunno del 1896, Ugo Costaguta, dopo un breve riunione di famiglia con il giovane fratello Attilio e il padre, decide di ampliare lo spazio che il Cantiere occupa: si disfa della vecchia baracca per gli attrezzi sulla spiaggia e al suo posto costruisce un primo capannone. Due anni dopo, per far fronte agli ordini, ai pochi operai si aggiungono nuove maestranze, sono costruiti altri due capannoni e aper-

to un piccolo settore meccanico per fabbricare le ferramenta e le attrezzature meccaniche di bordo.

Il Cantiere è anche un luogo di incontro dei velisti voltresi che nel dicembre del 1897 si riuniscono per fondare, promosso da Ugo Costaguta, il Circolo Nautico "Vulturium". Nel gennaio del 1898 il "Vulturium" inizia l'attività, nel frattempo il numero degli aderenti è aumentato, ed è nominato presidente Enrico Alberto d'Albertis. Nel marzo del 1920 – presidente Tito Campanella, vicepresidente Attilio Costaguta e segretario Mario Costaguta – è cambiato il nome in Circolo Nautico Ugo Costaguta, per ricordare l'illustre fondatore.

Le costruzioni, le ricordiamo nelle "Schede" che abbiamo potuto ricostruire non essendoci più un archivio del Cantiere, si susseguono finché nel 1898 vara, nel suo nuovo cantiere di Voltri, *Nandana* di Evaristo Testa, una barca di 0,99 tonnellate che si nota alle regate di Nizza e "rivela" Ugo Costaguta al Duca degli Abruzzi che gli ordina il 5 tonnellate *Nella*, varata il 18 febbraio 1899. È l'inizio di un rapporto tra il giovane costruttore e il Duca, un rapporto di parità dove ognuno, nel rispet-

Il 20 Tonnellate Magdalen, costruito in Inghilterra dal cantiere Fife e acquistato dal cavalier Ugo Ubaldo Tonietti. Lo yacht, è stato anche sfidante alla Coppa di Francia nel 1901, ed è trasferito nel 1904 in Italia per lavori di riparazione da eseguire a Voltri nei Cantieri Costaguta.



to dell'altro, non esita ad esprimere e sostenere le sue idee. Un rapporto che dura interrottamente fino alla morte di Ugo. Numerose sono le visite del Duca degli Abruzzi a Voltri, tanto da diventare popolare tra gli abitanti, che per la sua cordialità lo considerano "uno di loro".

Ugo Costaguta con la sua attività di progettista e di costruttore, ha seguito l'evoluzione di tre formule di stazza, quella inglese del 1891 (Dixon Kemp) e quelle francesi del 1892 (Godinet) e del 1901 (Union des Yacht Français), realizzando sempre delle imbarcazioni, con una "personalità" audace e brillante, senza l'influenza dei progettisti inglesi e americani.

Il progetto e la costruzione di *Artica* del Duca degli Abruzzi, quando la salute di Ugo è minata da tempo, non è importante soltanto per la conquista a Marsiglia della Coppa di Francia ma perché realizza uno scafo di 10 tonnellate di stazza, che pur essendo innovativo, è l'interpretazione fedele della formula francese del 1901. Per la difesa della Coppa di Francia Ugo Costaguta progetta, sempre per il Duca degli Abruzzi, il 10 tonnellate *Leda* che, nelle regate di selezione per il *defender* italiano, nonostante i risultati ottenuti, non è scelto preferendo *Nada*, progetto e costruzione di Francesco Gallinari, per Ignazio Florio. Nel 1910, si costruisce a Voltri l'ultima barca per il Duca degli Abruzzi: *Ziska* della Classe speciale di 5,50 metri promossa dal Regio Yacht Club Italiano.

Tra i progetti di Ugo Costaguta è da ricordare nel 1902 il Monotipo, è il secondo progettato e costruito in Italia, di 6,40 metri per il Club della Vela di Cornigliano, per le regate di Classe e per quelle delle barche di una tonnellata di stazza.

Ugo muore il 15 giugno 1903. "Fra gli amatori del yachting, la notizia si sparse nel pomeriggio del 15 giugno, e fu una dolorosa sorpresa, perché ormai si aveva l'abitudine di considerare il Costaguta come un malato che la morte rispettasse per lasciargli compiere la sua valorosa opera di costruttore" (S. Ernesto Arbocò).

Il fratello Attilio che subentra alla Direzione, Ugo lo aveva già associato insieme all'amico Ino Simone Fava, dovrà affrontare alcuni anni dopo la progettazione delle nuove barche da regata, quelle delle classi metriche con *The International Rule for Measuring and Rating Yachts* nata nel 1906 ed entrata in vigore il 1° gennaio del 1908.

Attilio Costaguta, prima ancora delle barche appartenenti alle classi internazionali, progetta e costruisce, vincendo i rispettivi concorsi, due monotipi: nel 1904 per il Regio Regate Club Lariano sul Lago di Como di 7,20 metri di lunghezza e nel 1909 quello chiamato "Voltri" per il Regio Verbano Yacht Club di Stresa sul Lago Maggiore di 7,50 metri di lunghezza.

Due monotipi lariani sono modificati per renderli più competitivi nelle regate internazionali. Il primo, *Cantieri di Voltri* nel 1908 si afferma anche sul Lago di Ginevra dove è venduto. È la prima barca italiana venduta in Svizzera. Il secondo, *Titania*, del monegasco John Barral è tra i protagonisti delle regate organizzate in Costa Azzurra nel 1907.

Il rapporto tra Ino Simone Fava e Attilio Costaguta, è regolarizzato il 29 febbraio 1904 con la costituzione di una Società in nome collettivo con un atto sottoscritto dal notaio Tito Piccardo. Dal *Foglio periodico* della R. Prefettura di Genova per gli Annunzi Legali e Amministrativi del 19 marzo, riprendiamo: "...signori Simone Fava fu Bartolomeo, Costruttore navale di 1^a Classe, e Attilio Costaguta di Francesco, applicato all'industria navale, residenti in Voltri costituiscono fra loro Società in nome collettivo, con Sede in Voltri, sotto la ragione sociale 'A. Ugo Costaguta & C' (Simone Fava e Attilio Costaguta) allo scopo di esercire la industria della costruzione di bastimenti ed altri galleggianti, per la durata di anni dieci a partire dal primo marzo anno corrente e finendi col febbraio del 1914...". A questo atto fa seguito, l'8 maggio 1904, quello della vendita, sottoscritto sempre dallo stesso notaio, da parte di Francesco e Teresa Parodi coniugi Costaguta a Simone Fava e Attilio Costaguta, degli immobili e dell'area del Cantiere.

Nella *Rivista Nautica*, aprile 1907, si legge: "...i proprietari del cantiere A. Ugo Costaguta di Voltri avevano costituito una Società Anonima per l'esercizio del cantiere stesso, onde ampliarlo e dotarlo di macchinario perfezionato per la lavorazione del legno, in modo da poter soddisfare le ognor crescenti richieste di costruzioni che affluivano dall'Italia e dall'estero. La Società è definitivamente costituita sotto la denominazione 'Cantieri di Voltri A. Ugo Costaguta e C.' col capitale di L. 220.000, diviso in 22 azioni da L. 100 cadauna, aumentabile fino a L. 750.000 per semplice deliberazione del Consiglio". Il primo Consiglio di amministrazione è composto dal cavalier Enrico Larco, presidente, Ino Simone Fava, amministratore delegato, avvocato Costantino Tassara, barone Ferdinando Perrone di San Martino e ingegner Giosuè Crocco, consiglieri.

Tra le barche delle Classi metriche, progettate e costruite fino al 1915 da Attilio Costaguta, ricordiamo l'8 metri *Ondina* dell'ingegner Gian Franco Tosi che nel 1911 a Nizza conquista la Coppa d'Italia, che ritorna in Patria dopo gli infruttuosi tentativi di *Nila II* nel 1909 e di *Gian Maria* nel 1910, e *Sirdhana* di Carlo Alberto Conelli De Prospero che nel 1912 a Sanremo vince la Coppa d'Italia.

Costaguta è noto anche sui Laghi. Quando nel 1912, il Regio Verbano Yacht Club di Stresa adotta, per facilitare gli incontri con i velisti del Lago di Ginevra, la Classe francese 6,50 metri, chiamata anche "Série des chemins de fer" per le sue misure che permettono il trasporto sui vagoni ferroviari francesi, Costaguta progetta, la classe è a restrizione, e costruisce nel 1912 *Cotia* dell'ingegner Carlo Nigra, *Scintilla* del marchese Alfonso Ferrero Ventimiglia, *Gea* dell'ingegner Ambrogio Bonomi e *Pina* del dottor Passardi.

Alla vigilia della Grande guerra soffermiamoci sulla notorietà del Cantiere. Già con Ugo Costaguta il Cantiere incomincia a farsi conoscere all'estero. In Francia uno dei primi clienti di Ugo è il monegasco Alban Gastaldi che compra nel 1885 la deriva *Yole*; negli anni a venire sono gli egiziani Aziz Bey Hassan con due monotipi dell'Alexandria Sailing Club, John F. Chini con i due *Nitokris* e Primavachi con *Naias*: John Barral con *Titania* e *Cesarina*; la Società des Régates de Monaco con *Côte d'Azur* e *Lotus Blanc*; gli svizzeri Armand Martin e Maurice Duval che fanno progettare e costruire da Attilio Costaguta nel 1910 due imbarcazioni della Classe della Société Nautique de Geneve, *Briséis* e *Hélle II*, ancora oggi naviganti, e l'italo-argentino Davide Costaguta con *Egle*, *Balilla* e *Delphis*.

Il 2 aprile 1915 la Società Anonima "Cantieri di Voltri" A. Ugo Costaguta & C, è posta in liquidazione con delibera dell'Assemblea straordinaria che nomina liquidatore Antonio Piccardo. Non è da escludere, è una supposizione, che la liquidazione della Società sia fatta per facilitare i possibili acquirenti. Infatti, l'8 dicembre 1915, Antonio Piccardo, nella sede della Società Gio. Ansaldo & C., sottoscrive, presente il notaio Francesco Bonini, l'atto di vendita della Società Anonima "Cantieri di Voltri" A. Costaguta & C. alla Società Anonima Italiana Gio. Ansaldo & C., rappresentata da Mario Perrone. Prezzo 49.000 lire pagabile in due rate.

Con l'Ansaldo proprietario del Cantiere nulla, di fatto, cambia. Attilio Costaguta mantiene la direzione, ma è la produzione che cambia con la dichiarazione di guerra, 24 maggio 1915, all'Austra-Ungheria. Non più barche da diporto ma armamenti bellici.

Il ritorno alla normalità, nonostante alcune costruzioni nei primi anni Venti, ha praticamente inizio nel 1924, quando il 9 giugno la Società Ansaldo, rappresentata da Emilio Raffaele Oberti, sottoscrive davanti al notaio Francesco Bonini l'atto di vendita del Cantiere ad Attilio Costaguta per 40.000 lire, che l'Ansaldo dichiara di aver ricevuto. È un ritorno alle origini.

L'attività del Cantiere Costaguta nel periodo tra le due guerre è particolarmente rivolta alla costruzione dei 6 e 8 metri SI. Sono imbarcazioni protagoniste dei triangoli di regata di Genova, Napoli e della Costa Azzurra, dove si affermano battendo le imbarcazioni del Nord Europa in cerca di sole e di successi in Mediterraneo.

Uno dei reparti attivi del Cantiere è la veleria dove lavorano una dozzina di velaie-cucitrici dirette dal noto Giuseppe Toso con la consulenza di Raimondo Panario. È in questa veleria che nell'inverno del 1926 nasce il primo fiocco Genoa realizzato da Raimondo Panario. Il Genoa è usato per la prima volta in regata alla "Settimana di Genova" del 1927 su *Cora IV* costruito dai Cantieri Baglietto.

Tre barche disegnate da Attilio Costaguta si distinguono tra la produzione, peraltro sempre di qualità, per la loro storia. Le citiamo in ordine cronologico di costruzione: *Emilia*, *Aria* e *Italia*.

Nel 1930 il progetto di Attilio Costaguta del primo 12 metri SI italiano – gli altri saranno costruiti negli anni Ottanta per la sfida italiana per la Coppa America – per Attilio Bruzzone, *Emilia*, è trasformato in corso d'opera in una goletta con attrezzatura Marconi di 21,00 metri di lunghezza e una superficie velica di 200 metri quadrati. Più volte restaurata finché gli attuali proprietari, Marco Riccardo Gastaldi e Jacques Sicotte, la "trasformano" in un 12 metri, come doveva essere originariamente.

Il genovese Benedetto Bruzzo fa costruire nel 1935 da Costaguta un 8 metri SI, *Aria*. I primi proprietari sono velisti di "tradizione e, infatti, *Aria* è tra le protagoniste della "Settimana di Genova" e vince la Coppa Caterina Pozzani nel 1936 e nel 1939. Poi l'oblio, l'abbandono... a Favignana. Qui il "colpo di fulmine" della bolognese Serena Galvani. Compra la barca, la fa restaurare, certamente non bada a spese, ma alla fine si trova un "gioiello" da fare invidia agli appassionati delle barche d'epoca che hanno modo di vederla ai raduni. *Aria*, è ritornata a vivere.

È ora la volta d'*Italia*, l'8 metri SI della Federazione Italiana della Vela che rappresenta il nostro Paese all'Olimpiade di Berlino-Kiel. Bruno Bianchi, in un articolo che ripubblichiamo in questo libro, racconta quasi fotograficamente le diver-

Voltri, 7 marzo 1903. Varo del 5 Tonnellate Melisenda di Mario Dall'Orso. Questo veloce yacht è il primo che conquista la Coppa d'Italia, donata nel 1898, per interessamento del Duca degli Abruzzi, da Umberto I e messa in palio dal Regio Yacht Club Italiano nel 1903.



se prove nelle acque di Kiel con una prosa secca, ma accattivante, che le fa rivivere. Vinciamo la medaglia d'oro, la prima delle tre vinte fino ad oggi. Un grande successo. Quando il 12 agosto 1936 arriva a Voltri nel Cantiere Costaguta il telegramma di Attilio con queste poche parole: "Vittoria *Italia* Campione Olimpionico", c'è un'esplosione di gioia che dilaga nel Paese contagiando tutti.

La popolazione si reca presso il Cantiere per inneggiare ad Attilio mentre la Banda del Paese suona in piazza marce trionfali. I giornali non sono da meno: "Una vela azzurra vittoriosa Kiel" titola su nove colonne nella prima pagina *La Gazzetta dello Sport* alla quale con lo stesso rilievo si unisce *Il Secolo XIX* di Genova con "L'8 m. 'Italia', pilotato dal marchese Reggio ed equipaggiato da genovesi conquista il titolo olimpionico nelle regate di Kiel". Grazie alla passione dei successivi proprietari *Italia* non solo naviga ancora, ma nel 2002 è stata riconosciuta dal ministero per i Beni e le Attività Culturali "Bene storico".

Ricordiamo altresì tra le protagoniste – le "Schede" che pubblichiamo a completamento di questo capitolo si soffermano con maggiori notizie sulla "vita" delle barche – *Etra* di Raffaele Gandolfo che vince nel 1922 la Coppa Caterina Pozzani



L'8 metri SI Italia, ripreso in regata durante l'Olimpiade del 1936 a Kiel. Barca ed equipaggio eccezionali, riescono ad imporsi sugli agguerriti avversari, tra questi tutti i nordici, conquistando la prima medaglia d'oro, una delle tre vinte dall'Italia nella vela.

e *Orietta* di Giuseppe Della Gherardesca che conquista la Coppa d'Italia nel 1934 e scrive il suo nome per ben tre volte, 1934, 1935 e 1938, sulla "Pozzani".

Attilio Costaguta segue l'orientamento dello yachting internazionale e di riflesso quello nazionale. Quando Max E. Oberti ritorna dall'Olimpiade di Los Angeles del 1932, entusiasta per una classe che ha debuttato ai Giochi, la Star, e il Regio Yacht Club Italiano la inserisce tra le classi della "Settima di Genova", le prime tre Star italiane, *Cita (Maristella)*, *Chi Lo Sa* e *Granchio (Talita)* escono, è il 1933, dal Cantiere Costaguta

Non sono molte le derive liguri e nazionali, quelle dei velisti che nel Golfo di Genova sono chiamati i "popolari", costruite dai Cantieri Costaguta. Certamente anche a Voltri, come accade da Baglietto a Varazze, all'ombra del cantiere ci sono diversi operai che nelle ore libere costruiscono queste derive protagoniste delle Sagre domenicali nei Paesi del Golfo di Genova. Interessante la deriva Cirillin di circa 4 metri ideata da Attilio Costaguta e Antonio Benvenuto nel 1919.

I Cantieri Costaguta non costruiscono soltanto imbarcazioni a vela per la regata o per la crociera, ma anche motoscafi fin dagli anni, fine Ottocento primo Novecento, quando sono chiamati "Canotti automobili", seguendo nel tempo l'evoluzione tecnica di queste imbarcazioni. Sono motoscafi aperti o cabinati, dove la raffinatezza della costruzione e la linea stessa dell'imbarcazione si fanno notare. Anche senza la vela sono sempre costruzioni Costaguta.

La guerra, ancora una volta, sospende la costruzione di imbarcazioni da diporto. Nel 1942 muore Attilio Costaguta. Nei primi anni del dopoguerra troviamo in Cantiere Ugo Franco Costaguta, il figlio di Attilio, che iniziò a collaborare con il padre negli anni Trenta. Gli anni sono difficili la produzione è diversificata con le commesse della Marina Militare, alcuni dragamine, rimorchiatori d'altomare e

Genova, 8 marzo 1936. Regate internazionali degli 8 metri SI, organizzate dal Regio Yacht Club Italiano al Lido d'Albaro. Nell'ordine, Vaterland (G-8) di Otto Mienthke, Aria (I-17) di Beni Bruzzo, Germania III (G-9) del barone Krupp von Boblen und Halbach e Orietta (I-15) di Giuseppe della Gherardesca.



motovedette per la Guardia di Finanza. Poche le imbarcazioni da diporto che escono dallo storico Cantiere e tra queste il *Corsaro II*, lo yawl della Marina Militare progettato da Olin Stephens. Negli anni Sessanta la Famiglia Costaguta esce definitivamente dal Cantiere. È finita un'epoca!

Oggi a Voltri, la passione per la vela che Ugo e Attilio Costaguta hanno propagato con l'esempio, continua a vivere per merito del Circolo Nautico Ugo Costaguta. Un nome che è anche un simbolo!

Gli aeroplani di Attilio Costaguta

Nel 1909, sei anni dopo i primi tentativi di volo dei fratelli Wilbur e Orville Wright, sull'onda della nascente passione per il volo anche Attilio Costaguta inizia la costruzione di velivoli. Il primo è commissionato dal giovane conte genovese Mino Bianchi di Ribocco, entusiastico appassionato del volo. Il conte progetta il velivolo dopo aver esaminato con attenzione molti piani di aerei dell'epoca, realizzando un suo aereo scaturito da quelle esperienze già collaudate.

Costaguta è scelto dal Conte in quanto all'epoca è molto noto per l'eleganza e la perfezione delle sue costruzioni navali. Attilio Costaguta accetta la strana proposta del nobiluomo e costruendo il velivolo diventa inconsapevolmente il primo costruttore italiano di aerei.

L'aereo misura 6,50 metri in lunghezza, 9,40 metri di apertura alare, diametro dell'elica 2 metri, 3 timoni e pesa 250 chili. È azionato da un motore British Anzani di 30 cavalli. La struttura della fusoliera e delle ali è in frassino, lo stesso legno largamente usato nella costruzione delle ossature degli yacht.

Battezzato a Voltri nel 1909 dal poeta Mario Maria Martini è chiamato *Issione*, il nome del mitico Re

dei Lapiti, progenitore dei Centauri. Nello stesso anno è esposto alla prima Mostra Aeronautica di Torino dove riscuote ampi riconoscimenti tanto da portare a Voltri altre commesse. Nel 1912 costruisce un idrovolante, collaudato dal giovane Agostino Benvenuto valente progettista del cantiere.

Più tardi, allo scoppio della Prima guerra mondiale, Costaguta collabora con il Cantiere Ansaldo di Sestri Ponente, oggi Fincantieri, dove è costruito uno SVA della 87° Squadriglia "La Serenissima", quello con il quale Gabriele D'Annunzio effettua il 9 agosto 1918 il famoso volo su Vienna lanciando messaggi di pace.

G.M.

Abbreviazioni usate nel testo

AIVE	Associazione Italiana Vele d'Epoca, <i>Otto metri. Gli 8 Metri Stazza Internazionale dal 1907 al 2000.</i>
AL	Altomare – Genova.
AVE	Ino Simone Fava, <i>Almanacco 1937-XV Vela ed Elica.</i>
CA	Caffaro – Genova.
CNS	Alessandro Torcello e Franco Cigala Fulgosi, <i>Il mare perduto. Novant'anni di vela popolare al Club Nautico Sampierdarenese.</i>
GJ	Carlo Tagliafico e Tino Delfino, <i>Genoa jib. Cento anni di vela in Italia.</i>
GV	Giornale della Vela, II – Milano.
IM	Italia Marinara, L' – Roma.
ISF	Ino Simone Fava, "Il 'Yachting' in Italia", <i>Cinquantenario del Regio Yacht Club Italiano.</i>
LNI	Lega Navale Italiana – Roma.
MI	Motonautica Italiana, La – Milano.
NM	Notiziario della Marina – Roma.
PB	Piero Bernotti, <i>Il Corsaro II sui mari del mondo (1961-1967).</i>
QCC	Quaderni dei Cantieri Navali Costaguta.
RFIV	Reale Federazione Italiana della Vela – Roma.
RM	Rivista Marittima – Roma.
RN	Rivista Nautica – Torino.
RN-IN	Rivista Nautica-Italia Navale – Roma.
RYCI	Regio Yacht Club Italiano – Genova.
SN	Giorgio Groppi, <i>Sport Nautico.</i>
SS	Stampa Sportiva – Torino.
VE	Verbania – Pallanza.
VI	Carlo Dall'Orto, "Cantieri navali. Il Cantiere Costaguta", <i>Voltri l'industrie.</i>
VM	Motonautica; Motonautica - La Vela e il Motore; Vela e Motore – Milano.
Y	Yachting – Genova.
YCI	Yacht Club Italiano – Genova.
YD	Yacht Digest – Milano.

CAPITOLO II

Barche a vela costruite dai Cantieri Navali Costaguta

Dalle origini al 1900

FRANCO BELLONI

LE BARCHE

Albatros

Alga

Amalfi

Azio ex Magda

Corsaro

Cynthia

Drafin

Eros

Evnicca ex Nandana

Flirt ex Viperina I

Gianduia

Gigia

Ilva

Ines

Lailö

Lohengrin

Lygia

Magda ex Drafin

Nandana

Nella

Nila

San Pareil ex Lygia

Viperina

Viperina I

Viperina II

Yole

LE SCHEDE

1881

*Amalfi**Proprietario: A. Ugo Costaguta (Genova-Voltri).*

Note: "La sua passione per il mare era straordinaria. Con vicino l'esempio del Cap. E.A. d'Albertis, del quale era un ammiratore fervente, egli, col suo spirito romantico, si votò al mare, e, ragazzino, acquistò una piccolissima imbarcazione, quasi un modello di yacht, l'*Amalfi*, per bordeggiare le tramontane forti e i venti dei quadranti di mezzogiorni violenti e pericolosi (Nemo Sfavia [Ino Simone Fava], "Yachtsmen d'Italia. A. Ugo Costaguta", *VM*, n.8, agosto 1930).

"Comincio prestissimo a dimostrare la sua vocazione per l'architettura navale: già a 12 anni [era nato il 12 agosto 1869] aveva ideato un piccolo battello di circa 5 metri di lunghezza, che compì lavorandovi la domenica, quando la scuola lo lasciava libero, aiutato da un giovanotto. La barca riuscì un grazioso prodotto come forma e come linee" (Salvatore Ernesto Arbocò, "Ugo Costaguta", *RN*, n. 7, luglio 1903).

Sembra, più attendibile, la versione di Ino Simone Fava, socio e amico di Ugo.

1885

Yole

Cutter. Deriva.

Progetto: A. Ugo Costaguta.

Proprietari: A. Ugo Costaguta (Genova-Voltri). Conte Alban Gastaldi (Principato di Monaco).

Caratteristiche: "Poi, all'età di dodici anni, ispirandosi alle costruzioni del grande Oneto, ideò e costruì – nelle domeniche e nelle ore lasciategli libere dallo studio e dalla scuola, nella quale eccelleva – un piccolo yacht di circa 5 metri di lunghezza con una chiglia profondissima e una velatura da cutter con controranda a due aste che sembravano arrivare in cielo e lo chiama *Yole*. Un gioiello da potersi mettere vicino alle magnifiche costruzioni del suo maestro" (Nemo Sfavia, "Yachtsmen d'Italia. A. Ugo Costaguta", *VM*, n. 8, agosto 1930).

Note: "... lo studente Ugo Costaguta, che, frequentando un istituto scolastico di Genova, aveva modo di recarsi ogni giorno, solo o coi compagni, ad ammirare le imbarcazioni ancorate in Darsena.

"Fra tutte gli piaceva molto quella di un certo [Augusto] Mowinkel, un commerciante norvegese, che trattava stoccafisso. Il Costaguta cercò di farsela vendere, ma non ci riuscì e allora decise di costruirsi una.

"Non aveva un locale adatto e si adattò a lavorare nell'orto paterno, attiguo a casa sua, in piazza Nicolò da Voltri.

"Qui, in breve, lavorando nelle ore libere dallo studio, realizzò su modello di 'Pippu u Busellà' un cutter di mezza tonnellata, che chiamò *Iole* [*Yole*]. Con questo vinse subito le regate di Arenzano e conquistò poi altri primi premi cedendolo infine al conte Alban Gastaldi, aiutante di campo del Principe di Monaco" (VI).

"*Amalfi* gli era servito per segnare i primi passi marinari; *Yole*, il suo nuovo battello, fu il veliero che lo spinse a più lontani lidi ad esplorare gli incanti del Golfo Tigullio, finché non lo vendette al conte Gastaldi di Monaco, al quale lo consegnò in quel porto stesso, abbandonando la sua prima creatura, colle lacrime e col rimpianto" (Salvatore Ernesto Arbocò, "Ugo Costaguta", *RN*, n. 7, luglio 1903).

???

Viperina

Progetto: A. Ugo Costaguta. Più che di un progetto, si tratta della trasformazione di una baleniera.

Proprietario: A. Ugo Costaguta (Genova-Voltri).

Anno: non è stato possibile, oltre a quanto scrive Salvatore Ernesto Arbocò, conoscere l'anno di costruzione ed altre notizie di *Viperina*.

Nota: "Pensò subito di sostituire *Yole*, ed in società col suo amico Simone Fava, che poi divenne suo socio nel cantiere, acquistò una baleniera lunga m 7,50 che ridusse a yacht dopo un diligente lavoro.

"Allora il Costaguta cominciò più lunghe esplorazioni, e con la *Viperina*, tale fu il nome che dette al yacht, andava all'estate nel Golfo della Spezia sempre in compagnia del suo amico [Ino Simone] Fava, e qualche volta col sig. Alberto Giusti ed il marchese Ippolito Cattaneo-Belforte. È da notare che il povero Ugo non abbandonava mai la sua piccola nave, che gli serviva d'albergo, ove dormiva e mangiava" (Salvatore Ernesto Arbocò, "Ugo Costaguta", *RN*, n. 7, luglio 1903).

1891

Nel corso del 1891 il Regio Yacht Club Italiano decide di adottare a partire dalle regate del 1892, organizzate a Genova in occasione del quarto Centenario della Scoperta dell'America, la formula di stazza dell'inglese Dixon Kemp, usata dalla Yacht Racing Association dal 1886, nota anche come "Length and Sail Area Rule". Per la prima volta in Europa, ad imitazione di quanto era stato fatto in America dal Seawanhaka Corinthian Yacht Club nel

1882, è misurata anche la superficie velica.

La formula:

$$TP = \frac{S \times L}{170}$$

dove:

TP = tonnellate di potenzialità;

S = superficie velica;

L = lunghezza massima in linea di galleggiamento presa al completo carico.

Misure in metri.

"La nuova formola adottata dalla Racing Association per misurare la potenzialità di

un yacht in regata, fa sostituire all'antico termine 'tonnellata' quello più conveniente di 'rating'. Adottando la formola inglese, il vocabolo tonnellata sarebbe improprio, ma onde non adottare nuovi termini, si conserverà alla nuova unità di misura indicante la potenzialità di uno yacht l'antico nome di 'tonnellata', aggiungendovi il qualificativo di 'potenzialità' ed indicandolo colle abbreviazioni TP al modo istesso che TR indicano

tonnellate di Registro.

"Gli yacht a vela si dividono in sei classi a seconda del loro tonnellaggio, cioè: 1ª classe da 0 tonnellate a 2 tonnellate incluse, 2ª classe da 2 tonnellate a 5 tonnellate incluse, 3ª classe da 5 tonnellate a 10 tonnellate incluse, 4ª classe da 10 tonnellate a 20 tonnellate incluse, 5ª classe da 20 tonnellate a 40 tonnellate incluse, 6ª classe da 40 tonnellate in più" ("Regolamento Generale - Articoli 28 e 32", Regolamento e Codici del Regio Yacht Club Italiano, 1892).

1894

Drafin. 1895, *Magda*. 1896, *Azio*

Deriva.

Progetto: A. Ugo Costaguta.

Proprietari: marchese Ippolito Cattaneo-Belforte (Genova). 1895, commendator Benedetto Vercellone (Lago Maggiore). 1896, A. Dario Centurini (Roma).

Caratteristiche: "È un *centre board* di circa tonnellate 1,10; è lungo un po' più di 8,00 metri; la deriva mobile pesa circa 200 kg. Lo scafo è in pitch-pine ed il ponte in abete" ("Cronache del yachting", *RN*, n.12, dicembre 1895).

Regate: "... alla prima uscita, batté *Maia*, la più famosa imbarcazione importata dall'America, costruita dal celeberrimo N. Herreschoff, l'ideatore e costruttore di tutti i trionfatori della Coppa America dei suoi tempi..." (VI).

Stresa, 26 agosto 1895. Nelle regate del Regio Verbano Yacht Club è primo in tempo reale e corretto nella Serie Piccola per il Premio Cusio.

"È stato costruito lo scorso anno a Voltri dal ben conosciuto Costaguta e già conta al suo attivo vari primi premi guadagnati nelle regate di Sturla [Genova]. Ha due giochi di vele, di cui una da corsa, inglese" ("Cronache del yachting", *RN*, n.12, dicembre 1895).

Note: "... fu per lui un sollievo morale, la commissione che gli dette il suo amico marchese Ippolito Cattaneo-Belforte, per il quale fece uno yacht a deriva che si chiamò *Drafin*, che segnò i primi successi del Costaguta nella sua brillante carriera di costruttore di yacht da corsa" (Salvatore Ernesto Arbocò, "Ugo Costaguta", *RN*, n.7, luglio 1903).

"A. Ugo Costaguta idea e costruisce un yacht che è completamente suo, non imita alcuno, dimentica i maestri e rivela sé stesso. *Drafin* è opera di un genio, il tipo non è né inglese, né americano, né italiano, è il tipo Costaguta, e da allora le sue creazioni hanno la sua impronta particolare, la sua personalità. Le prime strepitose vittorie di *Drafin* contro uno dei migliori racer americani importato espressamente per le nostre regate, le linee armoniosissime perfette, l'esecuzione precisa e accuratissima, impressionano e le commissioni seguono subito. Il genio di Costaguta si è imposto" (Nemo Sfavia, "Yachtsmen d'Italia. A. Ugo Costaguta", *VM*, n. 8, agosto 1930).

1895

Lailö

Sloop. Deriva.

Progetto: A. Ugo Costaguta.

Proprietari: Fratelli Dufour (Genova).

Caratteristiche: 0,73 t della stazza dell'Union des Yachts Français (UYF) nel 1897.

"Questa piccola lusoria, ancor essa a deriva mobile, per correttezza di disegno, per armoniosità di forme, per finitezza di lavoro può reggere il confronto con qualsiasi costruzione estera; rappresenta il tipo di piccola lusoria veloce, atta ad essere tirata a secco sulle nostre spiagge da due sole persone; e certamente il *Lailö* avrà presto altri compagni" ("Le regate di Nervi", *RN*, n. 6, maggio 1896).

Regate: Genova-Nervi, 6 aprile 1896. Nelle regate del Club Nautico Genovese e della Società "Pro Nervi", è primo in tempo reale e corretto nella Prima Serie, per barche da 1 t in meno, con al timone A. Ugo Costaguta. "Ben presto il *Lailö*, guidato dallo stesso costruttore, dimostrò la sua marcia superiore, e messi a capo dei concorrenti, vi si mantenne brillantemente..." ("Le regate di Nervi", *RN*, n.6, maggio 1896).

Genova, 14 aprile 1896. Nella Seconda corsa d'insieme organizzata dal Regio Yacht Club Italiano per gli yacht al disotto delle 10 tonnellate, *Lailö* si classifica seconda. Stesso risultato nella corsa del 15 aprile.

Note: "Sappiamo che il noto architetto navale Costaguta ha varato ultimamente un yacht a deriva tipo *Sorceress* che diede risultati eccezionali di velocità. Esso appartiene ai fratelli Dreyfus [Dufour] di Genova, e speriamo vederlo alla prova nelle prossime regate del Mediterraneo" ("Cronache del yachting", *RN*, n.1, gennaio 1896).

Il 19 febbraio 1896, A. Ugo Costaguta scrive da Samaden, località svizzera nell'Alta Engadina, al direttore della *Rivista Nautica* questa lettera: "Nel primo numero della *Rivista Nautica* di quest'anno a pag. 13, leggo una notizia che mi riguarda, nella quale si dice che io ho 'varato ultimamente un yacht a deriva tipo *Sorceress* che diede risultati eccezionali di velocità'.

"A onore del vero debbo dichiararle che nella formazione de' piani di detto yacht mi sono servite di guida, come sempre, le mie idee; che quindi io non ho seguito né il tipo *Sorceress* come d'altronde potrebbe risultare evidente dal semplice confronto de' due yacht, né il tipo *Dabchick*, entrambi, com'è noto escogitati con buon successo dal Linton Hope, dai quali tipi l'yacht da me disegnato e costruito nello scorso autunno a Voltri per ordinazione avutane dai signori Fratelli Dufour di Genova, differisce non solo nella forma particolare della deriva, ma quel ch'è più essenziale nelle proporzioni e nelle linee de' piani dello scafo e di quello di velatura.

"D'altra parte è chiaro che il solo carattere comune a questi differenti yacht, di essere cioè quasi totalmente privi di zavorra e di avere una speciale deriva metal-

lica relativamente leggera e molto profonda, non permette di poterli confondere in un medesimo tipo *Sorceress* o altro, a cui, conseguentemente e con più ragione, dovrebbero pure appartenere i celebri campioni *half-raters Ethelwynn* e *Spruce IV*, il che evidentemente non è giusto.

“Ringraziandola, Egregio Signor Direttore, s’Ella vorrà, pubblicando questa mia, permettermi di rettificare l’inesattezza di cui sopra, mi dico suo devot.mo A. Ugo Costaguta” (“Cronaca del yachting”, *RN*, n. 2, febbraio 1896).

Nel numero di marzo la *Rivista Nautica*, pubblica la lettera di Costaguta preceduta da questa nota: “Desideriamo, però, che si sappia, a scanso di equivoci, che la dicitura tipo *Sorceress* da noi usata nel citato numero del nostro giornale, era intesa a designare un yacht a deriva leggera, largo e di piccolo spostamento e che nello stesso tempo abbia, a differenza dei veri tipi americani, quelle forme che siamo abituati vedere nei yacht moderni, questo tipo di yacht ci parve ben rappresentato dal celebre *Sorceress*. Ciò dimostra come con tale dicitura non era nostra intenzione togliere all’egregio A.U. Costaguta il benché minimo merito pel nuovo e ben riuscito yacht da lui ideato” (“Cronaca del yachting”, *RN*, n. 2, febbraio 1896).

Una proposta interessante. “L’Arch. A.U. Costaguta di Voltri, durante la sua permanenza invernale a Samaden in Engadina, ha proposto agli albergatori di Sils e St. Moritz di tentare lo sport della vela sui laghi dello stesso nome mediante yacht del tipo del *Lailö* ultimamente da lui costruito pei F.lli Dufour. Tali yacht si presterebbero ottimamente a tale tentativo a cagione della loro leggerezza e del loro piccolo pescaggio. La proposta ha molta probabilità di essere accettata” (“Cronache del yachting”, *RN*, n.4-5, aprile 1896).

Lohengrin

Sloop. Deriva.

Progetto: A. Ugo Costaguta.

Proprietari: ingegner Filippo Tassara (Genova). 1898, tenente di vascello Pietro Lodolo (Roma).

Anno: 1895 (GJ). 1896 (“Quadro dei concorrenti alle Regate di Genova”, *RN*, n. 5, aprile 1897 e “Marina da diporto”, *RM*, ottobre 1897).

Caratteristiche: 0,7 t e 0,84 t stazza dell’Union des Yachts Français (UYF) nel 1897 (“Quadro dei concorrenti alle Regate di Genova”, *RN*, n. 5, aprile 1897).

Regate: nel commento alle Regate Internazionali di Genova, organizzate dal Regio Yacht Club Italiano, dove si afferma il 12 aprile 1897 tra gli yacht di una tonnellata in meno, si legge: “Fra i competitori della classe minima la vittoria arrise a *Lohengrin*, un’imbarcazione prettamente italiana, disegnata e costruita dal signor A. Ugo Costaguta di Voltri, il quale a notevole serietà di studi unisce intelligenza, colpo d’occhio e passione come raramente s’incontrano riunite in una sola persona; *Lohengrin*, mi venne assicurato, fu costruito per andare a tirare d’inverno alle anitre e, naturalmente, col vento fresco e il mare del giorno 12 dovette trovarsi avvantaggiato; è certo però che, se avesse i cordami quali si richiedono in un yacht, parrebbe fatto per stare sotto una campana di cristallo anziché per affrontare la furia del vento e del mare. Come finitezza e precisione di lavoro ritengo che nulla a Genova potesse stargli a pari” (Dedalo, “Le Regate di Genova”, *RN*, n. 4, aprile 1897).

Dal resoconto delle regate organizzate in Provenza: “...bellissima imbarcazione costruita dal nostro Costaguta senza alcuna pretesa di racer, ma sotto qualche rapporto molto superiore ai migliori prodotti dell’industria straniera” (“Le regate della Riviera”, *RM*, n. 5, maggio 1897).

Alle regate del Club Nautico Genovese a Sturla, 18 e 21 luglio e 12 settembre 1897, si aggiudica con due primi e un secondo la Coppa offerta dal Duca degli Abruzzi.

Nelle regate organizzate dalla Sezione Livornese del RYCI, Livorno 7, 8 e 11 agosto 1897, affermazione nella Gara Meloria, nella Gara Antignano e nella Gara Reale e delle Costruzioni Italiane, quest’ultima aperta agli yacht di qualsiasi tonnellaggio.

1896

Ines

Sloop. Deriva.

Progetto: A. Ugo Costaguta.*Proprietario:* commendator Benedetto Vercellone (Lago Maggiore).

Caratteristiche: "Arrivato la vigilia della corsa [Stresa, 15 agosto 1896] *Ines*, il yacht costruito da Costaguta pel comm. Vercellone, parve agli intelligenti un formidabile concorrente. Esso è larghissimo, molto piatto ed ha una deriva a lama di coltello tipo *Sorceress*. È molto leggero e con grandi slanci per cui non ha che 4,97 m di linea d'acqua con 29,54 m² di superficie velica e quindi stazza tonnellate 0,86. È armato a sloop; è velocissimo per aria leggera ma deriva marcatamente" ("Cronaca del yachting", *RN*, n. 12-13, agosto 1896).

"È uno yacht a deriva molto largo e di piccolissimo spostamento per cui eccelle in arie leggerissime. Ha la deriva a lama di coltello che non gli impedisce di derivare piuttosto marcatamente.

"È costruito in pioppo d'America ed è armato a sloop. Le sue caratteristiche principali sono le seguenti: linea d'acqua 4,97 m, superficie velica 29,60 m², stazza 0,86 t" ("Le nostre incisioni", *RN*, n. 17, novembre 1896). Nel 1908 è tagliata parte della poppa e applicato il *reefing boom* dell'inglese Turner.

Regate: "Esso arrivò sul Lago Maggiore verso la metà di agosto e prese quindi parte a quasi tutte le regate che ebbero luogo quest'anno [1896] sui laghi.

Arrivato secondo dopo *Challenge* nella prima sua regata a Stresa si prende una brillante rivincita il giorno dopo ad Arona battendo *Challenge*, *Charmeress* e *Myriam*. Sul Lago di Como, nelle condizioni di aria lui favorevoli, guadagna la Coppa dei Laghi che già pareva assicurata allo *Spindrift*. In totale sopra cinque corse guadagnò 2 primi e 2 secondi premi" ("Le nostre incisioni", *RN*, n.17, novembre 1896).

Note: la Coppa dei Laghi, Challenge perpetua, è messa in palio dal Regio Verbano Yacht Club di Stresa e dal Regate Club sul Lago di Como per "le imbarcazioni a vela di stazza compresa fra zero e due tonnellate veliche appartenenti ai rispettivi soci". Il Regolamento è approvato dai Comitati direttivi dei due Club nella seduta del 31 maggio 1896 tenuta in Milano nel palazzo Borromeo.

Il sistema Turner è un congegno per terzarolare la randa inventato nel 1887 dall'inglese Turner.

Il sistema consiste nel far ruotare il boma intorno a se stesso mediante una piccola leva a ingranaggio applicata alla sua estremità presso l'albero. Azionando la leva, la vela si arrotola intorno al boma. Non sono, così, più necessari per ridurre la superficie velica i matafioni.

L'apparecchio completo costa, secondo il diametro del boma, da 21 a 125 scellini. Alcune barche dei soci del Regio Verbano Yacht Club – tra queste *Challenge*, *Viperina II*, *Hope*, *Spindrift*, *Otomie* e *Linton* – sono tra le prime in Italia ad adottare il sistema Turner.

Viperina I. 1898, Flirt

Classe 1 tonnellata. Lugger. Deriva.

Progetto: A. Ugo Costaguta.*Proprietari:* Giulio Guaita (Lenno, Lago di Como). 1898, Augusto Mowinkel (Genova-Nervi).*Caratteristiche:* stazza di regata 1 t. Modificata nel 1897.

Regate: Golfo del Tigullio, 3 agosto 1897. Nelle regate del Regio Yacht Club Italiano, si afferma nella Gara Portofino, Corinthiam Regata, riservata alle barche da 3 t incluse in meno con equipaggi di dilettanti. Vittoria anche nella successiva Gara Rapallo.

Nila

Houary.

Progetto: A. Ugo Costaguta.

Proprietario: G. B. Mario Spigno (Genova).

Caratteristiche: 1 t (GJ). Lunghezza al galleggiamento 5,42 m, superficie velica 33,978 m², potenzialità, stazza di regata, 0,98 t (*Annuario RYCI*, 1899).

Regate: Genova-Cornigliano, 27 luglio 1902. Nella gara della 2^a serie, yacht da più di una tonnellata a 2,50: "Bella partenza in gruppo, dal quale *Nila* si stacca rapidamente seguendo una corsa magnifica, in cui raggiunge e sorpassa i concorrenti della prima serie, partiti un quarto d'ora avanti" (Skipper [Salvatore Ernesto Arbocò], "Yachting Ligure", *RN*, n. 9, settembre 1902).

1897

Albatros

Gunter lugger. Deriva.

Progetto: A. Ugo Costaguta.

Proprietari: marchese Alessandro Pallavicino (Stresa, Lago Maggiore). 1898, marchese Paolo Pallavicino (Genova).

Caratteristiche: 2 t (GJ). Stazza di regata 1,20 ("Marina da diporto", *RM*, novembre 1897). 0,94 t ("Cronaca del yachting", *RN*, n. 5-6, aprile-maggio 1898).

Regate: Genova, 15 aprile 1898. Alle regate del Regio Yacht Club Italiano: "Nella gara della serie da 1 tonnellata in meno, *Nandana* riesce a prendere la testa ed a guidare la corsa fino alla fine della regata seguita da *Albatros* che per il compenso guadagna però il 1° premio; terzo arriva *Corsaro*. È strano che di 4 bulb keel in corsa, uno solo abbia tenuto testa alle derive con mare agitato e vento fresco. Ad ogni modo è consolante che i primi tre arrivati siano tre yacht di costruzione italiana, e per giunta il prodotto di una sola mente. Il signor Costaguta può essere ben lieto di questo risultato, quantunque la sua intellettuale meticolosità, gli abbia fatto deplorare che alla gara non avesse partecipato *Viperina II* e che *Linton* fosse stato costretto ad abbandonare in seguito a rottura del timone" (S. e N., "Cronaca del yachting. Le regate di Genova", *RN*, n. 5-6, aprile-maggio 1898).

Alga

Classe 2 tonnellate. Gunter lugger. Bulb keel.

Progetto: A. Ugo Costaguta.

Proprietari: Carlo Cunico (Dervio, Lago di Como). 1899, Ugo Ubaldo Tonietti (Cavo).

Caratteristiche: "Esso è un *bulb keel* e sarà armato a sloop con controranda e albero a *pible* [albero di legno di un sol pezzo] sviluppando una superficie velica di circa 60,00 m²" ("Cronaca del yachting", *RN*, n. 1, gennaio 1899).

Superficie velica con controranda circa 60,00 m². "Lunghezza al galleggiamento 5,20 m, potenzialità, stazza di regata 3 t" (*Annuario RYCI*, 1907).

Corsaro

Deriva.

Progetto: A. Ugo Costaguta.

Proprietari: Carlo Cunico (Dervio, Lago di Como). 1898, conte Luigi Faussonne (Germagnano-Valle Strona). Arturo Mosconi (Genova).

Caratteristiche: stazza di regata 1,20 t e 0,92 t nel 1898.

Formula francese di Godinet. Per le regate di Genova, 12-14 aprile 1897, il Regio Yacht Club Italiano, abbandona la formula inglese per adottare quella dell'Union des Yachts Français del 1892, chiamata, dal nome del suo promotore, di Godinet. Successivamente, dopo una riunione tenuta a Genova il 14 novembre 1897, per iniziativa del Regio Verbano Yacht Club, la formula è adottata anche da altri circoli velici italiani.

La formula:

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

dove:

T = stazza;

L = lunghezza al galleggiamento;

P = perimetro massimo;

S = superficie velica.

Otto le classi: fino a 1 tonnellata, da più di 1 a 2 tonnellate, da più di 2 a 3 tonnellate, da più di 3 a 5 tonnellate, da più di 5 a 10 tonnellate, da più di 10 a 20 tonnellate, da più di 20 a 40 tonnellate e oltre 40 tonnellate.

Eros

Progetto: A. Ugo Costaguta.

Proprietari: E. Rotondo. 1900, Francesco di Marzo (Napoli).

Caratteristiche: 2,5 t (GJ).

Gigia

Progetto: A. Ugo Costaguta.

Proprietario: P. Cuneo.

Caratteristiche: 1 t (GJ).

Viperina II

Deriva.

Progetto: A. Ugo Costaguta.

Proprietario: Giulio Guaita (Lenno, Lago di Como). 1900, nuovo proprietario.

Caratteristiche: "Il nuovo yacht a deriva del sig. Giulio Guaita del RRLC [Regio Regate sul Lago di Como] e del RVYC [Regio Verbano Yacht Club] che correrà nelle prossime regate del Mediterraneo ed in quelle dei laghi, si chiama *Viperina II*; è lungo in coperta 7,80 m, largo 2,00 m, ha 5,20 m di linea d'acqua e 2,40 m di catena colla superficie velica di 40,00 m² stazzando quindi tonn. 0,95, la deriva pesa 82,00 kg" ("Cronaca del yachting", *RN*, n. 2, febbraio 1898).

Regate: Portofino, 3 agosto 1897. Vince la Gara Portofino, Corinthian Regatta, e il 4 agosto, ultima giornata, la Gara Rapallo organizzate dal Regio Yacht Club Italiano. In quest'ultima gara le prime tre barche classificate – *Viperina*, *Lohengrin* e *Lailö* – sono progettate e costruite da A. Ugo Costaguta.

Griffa (Lago Maggiore), 26 agosto 1898. Vince la Coppa dei Laghi organizzata, prova unica con 10 concorrenti, dal Regio Verbano Yacht Club di Stresa.

Viperina II, ha partecipato a 12 regate organizzate sul Lago Maggiore e su quello di Como vincendone quattro e arrivando una volta secondo e due volte terzo e quarto.

Regate a Santa Margherita Ligure della Neptunalia del 1898. In primo piano Nandana di Evaristo Testa, che difende i colori del Circolo Nautico Vulturium. È la barca che, dopo i risultati nelle regate in Costa Azzurra dello stesso anno rivela Ugo Costaguta al Duca degli Abruzzi.



1898

Nandana. Evnica

Gunter lugger. Bulb keel.

Progetto: A. Ugo Costaguta.

Proprietari: Evaristo Testa (Genova). H. Bauer. Gustavo Semola.

Caratteristiche: stazza di regata 0,99 t.

Regate: Genova, 15 aprile 1898. Regate del Regio Yacht Club Italiano: "Nella gara della serie da 1 tonnellata in meno. *Nandana* riesce a prendere la testa ed a guidare la corsa fino alla fine della regata seguita da *Albatros* che per il compenso guadagna però il 1° premio; terzo arriva *Corsaro*. È strano che di 4 bulb keel in corsa, uno solo abbia tenuto testa alle derive con mare agitato e vento fresco. Ad ogni modo è consolante che i primi tre arrivati siano tre yacht di costruzione italiana, e per giunta il prodotto di una sola mente. Il signor Costaguta può essere ben lieto di questo risultato, quantunque la sua intellettuale meticolosità, gli abbia fatto deplorare che alla gara non avesse partecipato *Viperina II* e che *Linton* fosse stato costretto ad abbandonare in seguito a rottura del timone" (S. e N., "Cronaca del yachting. Le regate di Genova", *RN*, n. 5-6, aprile-maggio 1898).

Genova-Sturla, 28 luglio 1898. Alle regate del Club Nautico Genovese"... *Nandana*, invece, seguita il bordo a mezzogiorno e quando gira resta bene al vento dell'avversario. *Linton*, a bordo del quale era il marinaio di fiducia di Linton Hope, fa il percorso di *Nila*, ma per esso, essendo una deriva, questa manovra resta pienamente giustificata. Frattanto *Nandana* guidata con perizia encomiabile, si avvanza velocemente ed ormai si vede che malgrado il piccolo bordo che deve fare sulla boa di levante, resta talmente al vento da girare per prima con notevole vantaggio sui suoi concorrenti. E così avviene. [...] Il piccolo bulb keel del signor Testa, continua con tenuta splendida il percorso, guadagnando sempre vantaggio, ed arriva primo con vantaggio su *Linton* di quasi sei minuti primi"(Skipper, "Yachting ligure. Alle regate di Sturla", *RN*, n. 10-11, luglio 1898).

Alla Neptunalia *Nandana* si afferma nelle gare del 29-31 luglio e 2 agosto.

Note: "Il signor Costaguta sta costruendo, nel suo nuovo ed elegante cantiere di Voltri, uno yacht pel signor Evaristo Testa di Genova; si spera che esso sia finito in tempo per prender parte alle regate di Provenza" ("Cronaca del yachting", *RN*, n. 1, gennaio 1898). "... che è stato l'ammirazione di tutti gli yachtsmen inglesi e francesi alle regate di Nice del 1898, e rivelò il Costaguta al Duca degli Abruzzi, che gli ordinò *Nella*, perché emergesse anche nelle costruzioni di maggior tonnellaggio" (Nemo Sfavia, "A. Ugo Costaguta", *VM*, n.8, agosto 1930).

Gianduia

Classe 1 tonnellata.

Progetto: A. Ugo Costaguta.

Proprietari: conte Luigi Balbo Bertone di Sambuy (Torino). 1900, conte Luigi Balbo Bertone di Sambuy (Torino) e conte Alfredo Dentice di Frasso (Roma). 1900, ingegner Marcello Arlotta (Napoli).

1899

Ilva

Cutter. Bulb keel.

Progetto: A. Ugo Costaguta.

Proprietario: Ugo Ubaldo Tonietti (Cavo).

Caratteristiche: "Lunghezza al galleggiamento 6,70 m, superficie velica 66,00 m², potenzialità, stazza di regata, 2,01 t" (*Annuario RYCI*, 1899).

Lygia. San Pareil

Classe 2 e 2½ tonnellate. Bulb keel.

Progetto: A. Ugo Costaguta.*Proprietari:* ingegner Filippo Tassara (Genova). 1904, principe Aziz-Hassan (Alessandria d'Egitto).*Caratteristiche:* 2 t (G.J). "Lunghezza al galleggiamento 6,70 m, superficie velica 58,84 m², potenzialità, stazza di regata, 1,95 t" (*Annuario RYCI*, 1899). "Lunghezza massima 10,10 m, lunghezza al galleggiamento 6,74 m, larghezza massima 2,10 m, perimetro 6,62 m, superficie velica 58,84 m²" (S. "Le nostre incisioni", *RN*, n. 2, febbraio 1901).*Regate:* "Questo eccellente prodotto del cantiere Costaguta, fece la sua comparsa nelle regate internazionali di Genova nel 1899, e quantunque dimostrasse subito notevoli qualità di corsa, si può dire improvvisamente e senza preparazione, pure non diede la misura completa del suo valore."Il 13 aprile 1899 corre per la prima volta con *Lerina*, *Spindrift*, *Grigolo*, *Mimosa*, *Yu*, *Alea*, *Doris*, *Egle*, con vento leggero variante da ovest e mare calmo, e vince il 2° premio, lasciando il 1° a *Lerina*. Il 15 fa la sua seconda corsa con gli stessi concorrenti con vento variabile da sud, che al terzo giro diventa teso accompagnato da piovvaschi, ma *Lygia* non ha fortuna, ed arriva ultima spettando il 1° premio a *Spindrift*, il 2° a *Lerina*, ed il 3° a *Mimosa*. Il 16 aprile, con mare ondosso e vento tempestoso da scirocco, *Lygia* si prende una magnifica rivincita, e con gli stessi concorrenti vince il 1° premio, 2° *Endrick*, 3° *Lerina*."Il 28 giugno 1899, corre a Voltri in concorrenza con *Ilva*, *Alea*, *Eros*, *Nila*. Tempo semi velato, mare calmo, vento fresco da tramontana che gira a NO *Lygia* prende il 3° premio lasciando il 1° a *Nila* ed il 2° ad *Ilva*."Il 22 luglio 1899 prende parte alla crociera Sturla-Portofino che iniziò la Neptunalia, ed arriva 2° lasciando il 1° posto a *Tamesis*. Il 23 luglio, 1ª giornata della Neptunalia, *Lygia* corre la prima prova della Gara delle Ville unitamente a *Tamesis*, *La Gorgone*, *Ilva*, *Mimosa*, *Endrick*, *Alea*, *Doris*, *Nila*. Mare calmo e vento leggero da scirocco, prende il 3° premio. Il primo è vinto da *Tamesis*, il 2° da *Ilva*. Il giorno dopo con vento fresco da scirocco e mare mosso, prende parte alla gara Coppa Presidente del Club della Vela con gli stessi concorrenti ed arriva 4ª. Primo *Alea*, 2° *Endrick*, 3° *Tamesis*. Il 25 luglio a Santa Margherita Ligure, nella 2ª prova della Gara delle Ville avvenuta con variabilità di vento da ponente, che a tratti lascia larghe zone di calma piatta, *Lygia* si piazza 1ª fin dalla partenza, e termina la corsa con un notevole vantaggio sui suoi concorrenti. Il 27 corre a Sestri Levante, con una giornata di calma perfetta e si classifica nuovamente prima. Il giorno dopo a Portofino corre la prova decisiva della Gara delle Ville con *Tamesis*, ma resta battuta. Il 29 luglio, prende parte a Portofino alla gara Corinthian, con *Tamesis*, *Ilva*, *Mimosa*, *La Gorgone* e *Nila*, ed arriva 4ª, lasciando il 1° premio a *Nila*, il 2° a *Tamesis*, ed il 3° ad *Ilva*. Nell'ultima giornata della Neptunalia, 30 luglio a Santa Margherita, *Lygia* si prende una bella rivincita e guadagna il 1° premio con molto vantaggio sui suoi concorrenti."Il 5 agosto, *Lygia* si trova alle gare di Portoferraio, e corre la prima prova: Coppa del RYCI [Regio Yacht Club Italiano] con *Alea*, *Endrick*, *Grigolo*, *Chechette*, ed ottiene una brillante vittoria. Il giorno dopo corre l'unica prova della Coppa della Regina, con gli stessi concorrenti ai quali si aggiungono *Tamesis*, *Ilva*, *Lohengrin*, *Dai-Dai*, *Innominata*, ed arriva 4ª. Primo *Ilva*, 2° *Alea*, 3° *Tamesis*. Nella gara Corinthian il 7 agosto *Lygia* arriva 1ª, ma perde per il compenso il 1° premio spettante a *Dai-Dai*. L'otto agosto corre la 2ª prova Coppa del RYCI e prende il 2° posto lasciando il 1° ad *Alea*, ma il giorno dopo nella prova definitiva vince la Coppa. Il 10 nell'ultima giornata delle gare di Portoferraio, nella gara Marciana Marina, *Lygia* resta nuovamente battuta da *Alea*, prendendo il 2° posto, e questa fu sua l'ultima corsa per l'anno 1899.

“Colle gare di Provenza, dello scorso anno [1900], *Lygia* ha preso uno stabile posto di superiorità nel yachting nazionale ed internazionale, ed è da restar sorpresi che non l’abbia preso prima; ma in materia di racer il più piccolo dettaglio trascurato può portar nocumento, ed è evidente perciò che *Lygia* non si trovava forse come velatura o come equipaggio nel suo pieno valore sportivo.

“Le varianti che subì *Lygia* fu una velatura nuova fatta però sul piano dell’antica, ed una maggiore leggerezza di armamento specialmente riguardo all’asta di fiandra che si sostituì con una di bambù.

“È da notarsi anche che la serie dei 2-tonn in Provenza era lo scorso anno fra le più temibili.

“Il 10 marzo 1900 prende parte per la prima volta alle regate di Cannes con *Lerina* e *Phalène* ed arriva 3^a. Il 13 con fresca brezza guadagna il 2° premio lasciando il 1° a *Phalène* ed il giorno dopo guadagna il suo 1° premio nelle regate di Provenza. Il 16 marzo, con brezza leggerissima e calma abbandona, ma il 19 vince un altro 1° premio ed il 20 un 2° lasciando il 1° a *Phalène* ed il 30 arriva 3° a Monaco dove vince il 1° premio *Phalène*.

“Nella prima giornata di gare a Nizza, il 4 aprile, *Lygia* ai suoi concorrenti si vede aggiunto *Nila* che in quel giorno si piazza 1°, lasciandogli il 2° posto. Il 5 arriva prima, così il 6, mentre il 7 viene battuta da *Phalène*, restando 2^a; il 9, il 14 ed il 17 aprile vince brillantemente 3 nuovi primi premi. L’ultimo dei quali era il premio d’onore di frs. 1000 e medaglia d’oro del Ministro della Marina Francese. Come si vede *Lygia* ha fatto, nelle gare di Provenza dello scorso anno, una magnifica figura.

“Alle gare liguri, *Lygia* si presenta a Sturla nel secondo giorno, 29 giugno, della gara Coppa campionato sociale del CNG [Club Nautico Genovese] in concorrenza con *Electa*, *Tamesis*, *Fram ex Endrick*, *Nila*, *Evnica*, *Libellula* e prende il 1° posto; il 30 nella prova decisiva con leggero vento di tramontana e mare piano, guadagna la Coppa sociale battendo *Electa*. Il 1° luglio nelle gare del CNG alla Foce *Lygia* corre con *Electa*, *Tamesis*, *Eros*, *Doris*, *Cambro*, *Nila*, e dopo variazioni nei due primi giri, arriva 1^a in tempo vero [tempo reale]. Il giorno 8 luglio a Sturla troviamo *Lygia* a contendere nella gara Stella Polare indetta dal Club Nautico Genovese, la Coppa Reale, ed arriva ancora 1^a lasciando il 2° posto ad *Eros* ed il 3° a *Tamesis*. Il 9, seconda prova, che avviene come nella prima con mare piano e vento di tramontana e *Lygia* vince definitivamente la Coppa battendo tutti i concorrenti. Il 15 luglio a Voltri alle gare del ‘Vulturium’ [Circolo Nautico Vulturium] *Lygia* in corsa con *Tamesis*, *Eros*, *Zaira*, *Alea*, *Nila*, *Cambro*, prende il 2° posto, lasciando il 1° a *Tamesis*, il quale però resta battuto da *Lygia* il 22 luglio a Cornigliano alle gare del CDV [Circolo della Vela]. Alla regata di Crociera Sturla-Santa Margherita, indetta per il 28 luglio dal RYCI, *Lygia* corre con *Electa*, *Tamesis*, *Ilva*, *La Gorgone* e *Nila*, e guadagna il premio unico in tempo compensato. Il giorno dopo, che era la prima giornata delle Neptunalia e che sventuratamente doveva essere l’ultima, nella gara Santa Margherita, *Lygia*, con leggero vento da maestro e mare calmo, vince un altro primo premio, in gara con *Nila* che prende il 2°, e *Babe*.

“Come si vede da questo fedele resoconto, *Lygia* può ben chiamarsi un campione del yachting italiano, e che fa veramente onore al suo costruttore signor Ugo Costaguta. È da notarsi poi quanto questo yacht ha migliorato nel 2° anno della sua vita sportiva, segno che nel 1°, forse per condizioni di velatura, o di attrezzatura, il suo scafo non poteva emergere come si meritava.

“Sappiamo che nel cantiere Costaguta a Voltri si sta lavorando per modificare *Lygia* e metterlo in relazione con la nuova stazza per farlo stare nel 2 tonn.½ e mandarlo alle gare di Provenza. Le modificazioni sono tali da diminuirne la velocità iniziale, ma speriamo vivamente che non avendo competitori nuovi, essa possa mantenere le sue invidiabili tradizioni sportive” (S., “Le nostre incisioni”, *RN*, n. 2, febbraio 1901).

A Pegli, organizzata dal Club Nautico Genovese, vince il 17 luglio 1904 la Gara Stella Polare per gli yacht della 2^a serie.

Ad Alassio, 31 luglio 1904, nelle regate organizzate dal Club della Vela si afferma nella Gara Alassio per gli yacht della 2^a serie.

Nella

Classe 5 tonnellate. Bulb keel.

Progetto: A. Ugo Costaguta.

Proprietari: Duca degli Abruzzi (Torino). 1907, marchese Pietro Negrotto-Cambiaso (Genova). 1909, marchese Franco Dal Pozzo d'Annone (Belgirate, Lago Maggiore).

Varo: 18 febbraio. "In questi giorni è stato varato a Voltri il 5 tonn. *Nella* di S.A.R. il Duca degli Abruzzi, È un *Fern* migliorato che molto probabilmente avrà ragione di quest'ultimo specialmente con brezze leggere" ("Cronache del yachting", RN, n. 2, febbraio 1899). *Fern*, acquistato dal Duca degli Abruzzi nel 1897, è stato progettato e costruito da W. Fife jr per l'inglese A. Barclay Walker, per correre nella Solent Class.

"Il varo di *Nella*. Come i nostri lettori già sanno è questo il nuovo 5 tonn. che SAR il Duca degli Abruzzi si è fatto costruire ultimamente dall'A.U. Costaguta di Voltri e che tanto brillantemente porta i colori italiani nelle presenti regate provenzali. Esso fu varato a Voltri il 18 febbraio alla presenza di numerosi ed appassionati yachtsmen, fra cui non mancavano parecchie gentili e belle signore innamorate del mare e delle sue feste, La fotografia che qui diamo lo rappresenta appunto al momento in cui il bel yacht scende al bacio di Teti. [...] Le sue linee ricordano la sorella minore *Nandana* opera dello stesso architetto; e qui rettifichiamo volentieri quanto scrivemmo nell'ultimo numero del giornale in cui lo facevamo derivare dal *Fern*. Così le glorie di *Nella* sono completamente nazionali. Nelle attuali rega-

Veduta del Cantiere di Ugo Costaguta alla fine dell'Ottocento con i due nuovi capannoni ai lati dell'edificio principale. Lo yacht con l'albero più alto è Nella, il 5 Tonnellate del Duca degli Abruzzi. Da notare a destra, appena fuori della palizzata di cinta del Cantiere, i vecchi lavatoi di Sant' Ambrogio.



te del Mediterraneo ha già messo al suo attivo parecchie splendide vittorie, ciò che i lettori potranno vedere nella cronaca del yachting. Essa si dimostra superiore specialmente per brezze non troppo tese" ("Le nostre incisioni", *RN*, n. 3, marzo 1899).

Caratteristiche: "Lunghezza in coperta 13,45 m, lunghezza al galleggiamento 8,97 m, larghezza 2,80 m, catena 5,84 m, perimetro 8,64 m, superficie velica 118,00 m², stazza 5 t" ("Le nostre incisioni", *RN*, n. 3, marzo 1899). Potenzialità, stazza di regata, 7,47 t.

Regate: Sanremo, 16 marzo 1902. Nelle regate organizzate dal Regio Yacht Club Italiano vince la Coppa del Ministero della Marina.

Golfo del Tigullio, 3 agosto 1902. Alla Neptunalia, nella Gara Urania, 4^a serie, yacht da 10 tonnellate: "*Ruahine* parte buon primo seguito da *Ilva II*, *Nella* che era 3^a nel lato di ponente riesce a conquistare il 1° posto, che però al secondo giro lascia a *Ilva II*. La gara continua serrata fra questi due yacht, ma nelle bordate dalla boa di S. Margherita, *Nella* guadagna un'altra volta definitivamente il 1° posto, ottenendo una brillante vittoria che gli porta in premio la Coppa del Presidente del RYCI"; 4 agosto, nella Gara Paraggi: "*Ilva II* che al secondo giro pareva dovesse riuscir vittorioso, all'ultimo pur mantenendo la testa di corsa, resta soccombente per il compenso che deve rendere a *Nella*, il quale ottiene così un'altra brillante vittoria" (Skipper, "Yachting Ligure", *RN*, n. 9, settembre 1902).

Sovente *Nella* è condotta in regata dall'Aiutante di Campo del Duca, marchese Lubelli di Serrano, anch'egli bravo skipper vincitore di diversi premi in Liguria e in Costa Azzurra.

Note: il Duca degli Abruzzi "... dopo averlo incaricato di mettere a punto i suoi vecchi yacht, nel 1897 gliene ordinò uno nuovo. Nacque così *Nella* il primo vero strepitoso successo del neo costruttore, che in breve tempo collezionò sia nella propria serie che in quelle riunite, una vera collana di vittorie, sia in campo nazionale che internazionale. Per poterlo costruire il Costaguta aveva dovuto intanto ampliare il suo cantiere, portandolo da 400 a 750 metri quadrati e innalzare, a ponente del primo, un secondo baraccone"(VI).

All'arrivo sul Lago Maggiore, un corsivo pubblicato sulla rivista *Verbania*, così saluta *Nella*:

"Mollemente accarezzata dai tepidi zeffiri e colle ampie e candide vele, di Eolo amiche sapienti, *Nella* l'elegante canotto del Marchese Franco Dal Pozzo d'Annone di Belgirate, dai mari cerulei anelante venuta al bacio grazioso del ridente nostro Verbano, si culla ora sulle cristalline acque nel ritmo del gentile flotto.

"*Nella*, che oramai fa parte ed abbella la flottiglia della grande serie sul Lago Maggiore venne costruita per ordine di SAR il duca degli Abruzzi dal celebre costruttore U. Costaguta di Voltri. Ha un tonnellaggio di 8 tonnellate e le vele amplissime che ai venti fidi danno l'ostacolo desiato, sono di fattura della casa Lapithorn.

"Un dì, allorché i mari di Nizza e Monaco accoglievano numerosa schiera di vele per correre in pallio ricchi e numerosi premi, *Nella* governata saggiamente ed ormeggiata da robuste mani di figli dell'oceano si copriva d'allori e di fama suscitando negli amanti dello sport parole di ammirazione per l'eleganza e per l'ottima e raffinata costruzione, che onora la casa costruttrice italiana.

"*Nella*, s'appaia ora sul nostro Lago coll'*Artica* del marchese Pallavicino di Stresa; a questi due canotti in questi giorni si è aggiunta la *Leda* del Sig. Carlo Alberto Conelli De Prospero di Belgirate, ed essa pure viene trionfante con un passato glorioso a ricevere il battesimo di quelle acque, che nel prossimo estate formeranno un vasto campo di regate, che indirà il RYCV di Stresa" ("*Nella*", *VE*, n. 5, marzo 1909).

Venne costruita per difendere la Coppa d'Italia non disputata per mancanza di sfide. La Coppa d'Italia, donata da Umberto I per l'interessamento del Duca degli Abruzzi, è messa in palio dal Regio Yacht Club Italiano inizialmente per gli yacht di 5 tonnellate di stazza. È la prima barca di proprietà del Duca degli Abruzzi progettata e costruita in Italia.

Il marchese Roberto Lubelli di Serrano, Aiutante di Bandiera del Duca degli Abruzzi, allora Tenente di Vascello, asceso poi ai gradi massimi della Regia Marina. Valente skipper, vince diversi premi in Italia e Francia, al timone del 5 Tonnellate Nella del Duca degli Abruzzi.



1900

Cynthia

Cutter. 1902, gunter lugger.

Progetto: A. Ugo Costaguta.

Proprietari: cavalier Carlo Tassara (Genova). 1905, barone Giuseppe Massola (Genova).

Caratteristiche: "Lunghezza al galleggiamento 6,70 m, superficie velica 90,00 m², potenzialità, stazza di regata, 4,50 t" (*Annuario RYCI, 1907*).

Regate: "... costruito per il cav. Carlo Tassara, esclusivamente per la caccia alle anatre, quando si è presentato in regata ha fatto bellissima figura, e nel Golfo di Rapallo vinse la Coppa delle Signore in una regata d'insieme contro tutti i più veloci e celebrati yacht da regata" (Ino Simone Fava, "L'attività dei cantieri nazionali. Cantieri Attilio Costaguta", *AVE*).

Nota: Un naufragio nel 1901. "Verso la metà di aprile scorso fu trovato in mare presso Marsiglia e galleggiante fra due acque lo scafo di un yacht che risultò essere quello del 2 tonn. *Cynthia* appartenente al sig. Tassara di Voltri e costruito da U. Costaguta. Rimorchiato in porto fu telegrafato al suo proprietario che mandò a riconoscere lo stato in cui si trovava il yacht e lo fece trasportare a Voltri sopra un veliero. Questo yacht sorpreso il 31 marzo da una improvvisa burrasca presso Voltri durante una passeggiata in mare, fu capovolto, e l'equipaggio, composto dei marinai di Voltri, ben noti sui laghi, Bartolomeo Odicini, Stefano Baglietto ed Agostino Merderari si salvarono a nuoto. Così lo scafo percorse in quindici giorni le 200 miglia circa che separano Voltri da Marsiglia" ("*Yachting. Notiziario*", *RN*, n. 6, giugno 1901).

Il 5 Tonnellate Nella del Duca degli Abruzzi durante le prove di navigazione a Voltri dopo il varo nell'inverno del 1899. È la prima barca del Duca degli Abruzzi progettata e costruita in Italia. Nata per difendere la Coppa d'Italia non disputata per mancanza di sfide francesi.



CAPITOLO III

Barche a vela costruite dai Cantieri Navali Costaguta

Dal 1901 al 1915

FRANCO BELLONI

LE BARCHE

<i>Amazone</i> ex <i>Nitokris</i> (8 m SI)	<i>Cotia</i>	<i>Melisenda</i>	<i>Sirdhana</i> (H-8, I-23 e 1332)
<i>Artica</i>	<i>Doris</i>	<i>Naia</i>	<i>Syrtica</i>
<i>Babelina</i>	<i>Folletto</i>	<i>Naïas</i>	<i>Tina</i>
<i>Briséis</i>	<i>Gea</i>	<i>Nitokris</i> (1 t)	<i>Titania</i>
<i>Calliope</i>	<i>Hellé II</i>	<i>Nitokris</i> (8 m SI)	<i>Vampa</i>
<i>Cantieri di Voltri</i>	<i>Hidalla</i>	<i>Oceana</i>	<i>Vestale II</i>
<i>Cesarina</i>	<i>Kamed</i>	<i>Ondina</i>	<i>Vulturium</i>
<i>Cigno</i>	<i>Leda</i>	<i>Pina</i>	<i>Xefina ex Gea</i>
<i>Cita</i>	<i>Lotus Blanc</i>	<i>Raffica</i>	XX (Deriva)
<i>Corsaro Rosso</i>	<i>Maresa ex Ondina</i>	<i>Scintilla</i>	XX (Monotipo)
<i>Côte d'Azur</i>	<i>Maria</i>	<i>Selysette</i>	XX (1 t)
	<i>Mary</i>		

LE SCHEDE

Formula di stazza dell'Union des Yacht Français. Il 1° gennaio 1901 entra in vigore in Francia una nuova formula di stazza in sostituzione di quella di Godinet. Nello stesso anno è adottata anche in Italia.

La formula:

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

dove:

T = stazza;

L = lunghezza al galleggiamento;

P = perimetro massimo;

S = superficie velica;

M = area della sezione maestra immersa.

Sette le classi:

- fino a 1 tonnellata,
- da più di 1 a 2,5 tonnellate,
- da più di 2,5 a 5 tonnellate,
- da più di 5 a 10 tonnellate,
- da più di 10 a 20 tonnellate,
- da più di 20 a 40 tonnellate,
- oltre 40 tonnellate.

Voltri, 14 Aprile 1902. Ancora pochi metri e Artica, il 10 Tonnellate del Duca degli Abruzzi, toccherà il mare. In quel grigio pomeriggio inizia la navigazione una delle più belle barche progettate da Ugo Costaguta e costruite nel suo Cantiere. Vince a Marsiglia la Coppa di Francia.

1901

Mary

Canotto.

Progetto: A. Ugo Costaguta.

Proprietari: Cesare Badaracco (Genova). 1907, Salvatore Sacco (Genova).

Caratteristiche: lunghezza 4,85 m.

Regate: partecipa alle Gare d'incoraggiamento per imbarcazioni tipo canotto o gozzo, eccetera.

Vulturium

Deriva.

Progetto: A. Ugo Costaguta.

Proprietario: Luigi Magnano (Genova).

Anno: 1904 (GJ). 1901 ("Yachting Ligure", RN, n. 8, agosto 1901).

Caratteristiche: lunghezza 4,85 m.

Regate: partecipa alle Gare d'incoraggiamento per imbarcazioni tipo canotto o gozzo, eccetera. Nel 1903 è primo nelle regate organizzate dal Circolo della Vela di Cornigliano (Genova) il 26 luglio a Cornigliano e il 15-16 agosto a Savona.



1902

Artica

Progetto: A. Ugo Costaguta.

Proprietari: Duca degli Abruzzi (Torino). 1903, Marchese Alessandro Pallavicino (Stresa, Lago Maggiore). 1912, Guido Stoppani (Menaggio, Lago di Como). 1930, Reale Yacht Club Canottieri Savoia (Napoli). Demolita all'inizio degli anni Cinquanta.

Varo: 14 aprile 1902. "Il *challenger* della Coppa di Francia che SAR il Duca degli Abruzzi ha fatto costruire dal costruttore Ugo Costaguta è stato varato ieri. Molta folla si aggruppava fin dalle 9 del mattino attorno al cantiere Costaguta nell'attesa dell'arrivo del Duca.

"Voltri era si può dire concentrata tutta nell'avvenimento sportivo. Tutti gli yacht che erano nel cantiere portavano la gran gala; *Nella* pur esso imbandierato aspettava cullandosi sull'acqua smeraldina rispecchiante l'umido cielo primaverile. [...]

"SAR che era partito in automobile da Torino nelle prime ore del mattino, era atteso dalle 11 alle 12, ma poi si seppe che in seguito allo stato pessimo delle strade sarebbe giunto verso le ore 14. Infatti arrivò col suo aiutante tenente Lubelli di Serrano alle 14,15, fermandosi davanti al cantiere Costaguta in mezzo ad una fitta ala di popolo.

"La cerimonia del battesimo ebbe luogo dopo dieci minuti: SAR il principe Luigi Amedeo di Savoia, accompagnato dal cav. Garibaldi Coltelletti, dal marchese Lubelli, dal costruttore U. Costaguta, dal signor S. Fava, ecc. si recò a vedere il nuovo campione del yachting italiano pronto, scintillante sullo scalo per il varo e lo contemplò per un istante visibilmente soddisfatto: poi prese la tradizionale bottiglia di champagne, con moto energico l'infranse nel piombo della chiglia dicendo: 'il suo nome sarà *Artica*. Auguro che faccia onore all'Italia e al suo costruttore'. [...]

"*Artica* scese dolcemente verso il mare, ed alle 14,40 riceveva il bacio dell'onda. " Sia la vittoria di *Artica* nelle acque di Marsiglia, il meritato premio all'esempio alto e nobile che SAR il Duca degli Abruzzi, dà all'yachting italiano; e sia questa vittoria, meritato premio al costruttore Costaguta che con questo nuovo prodotto,

Nel porto di Marsiglia durante la Coppa di Francia. Salgono a bordo di Artica personaggi che, dagli abiti, si presumono dirigenti del Regio Yacht Club Italiano o organizzatori francesi. Con l'affermazione nella prima prova Artica è diventata un "must", anche se allora non si usava questa parola.



mieterà sicuramente nuovi e numerosi allori nel yachting internazionale.

“Dopo il varo SAR in compagnia del cav. G. Coltelletti, del tenente Lubelli, del costruttore Costaguta ecc., si recò a colazione alla Trattoria degli Amici del popolare ‘Didon’, e verso le ore 16,20, in automobile si recò a Genova” (Skipper, “Il varo dell’yacht del Duca degli Abruzzi a Voltri”, CA, 15-16 aprile 1902).

Caratteristiche: “*Artica*, è il portale e l’interpretazione fedele della nuova formula di stazza francese da noi adottata, è attrezzata a cutter, ed ha le seguenti dimensioni: lunghezza massima 16,10 m, lunghezza al galleggiamento 10,80 m, larghezza 3,00 m, slancio di prora 2,65 m, slancio di poppa 2,65 m, perimetro 8,35 m, catena 6,65 m, immersione 2,20 m, superficie della sezione maestra 1,95 m², superficie velica 190,00 m², zavorra 5400 kg, stazza di regata 10 t.

“A parte la necessità di disegnare soprattutto uno scafo armonico e dolce, quale è indispensabile per passare facilmente attraverso all’acqua, sembra che il Costaguta siasi in particolar modo studiato di aumentare, fin dove era possibile, la superficie della sezione maestra senza accrescere lo spostamento; infatti, pur avendo un piano di galleggiamento molto pieno, *Artica*, sposta pochissimo alle estremità, meno di *Nella* forse e di quanti bulb keel della sua stazza furono finora costruiti. Né è il caso di illudersi sulla superficie della sezione maestra [1,95 m²], giacché questa, se ne toglie la pinna zavorrata e il suo raccordo con lo scafo, può adattarsi a qualunque più esagerato bulb keel.

“*Artica* allo stato di riposo, è una barca larga, giacché in tal condizioni il rapporto fra lunghezza [10,80 m lunghezza al galleggiamento] e larghezza [3,00 m] è appena di 3,6, ma in sostanza deve essere considerata stretta, perché col bordo all’acqua la sua lunghezza al galleggiamento è certamente assai prossima ai 15 metri, mentre la sua larghezza scende forse a poco più di m 2,50; tuttavia, siccome in siffatte condizioni il solido costituente lo spostamento viene a trovarsi quasi tutto sottovento dell’asse di simmetria dello scafo, si capisce che questo debba godere di una stabilità assai rilevante.

“La costruzione di *Artica* è un modello di accuratezza, di precisione e d’eleganza, tanto da superare tutto ciò che di migliore si fa all’estero, e di ciò va data ampia lode al bravo Costaguta, il quale non è soltanto un ottimo ingegnere, ma è anche un finissimo costruttore; il fasciame è in cedro, semplice sotto al bagnasciuga, doppio sopra; la coperta è in pino del Canada a tavole molto strette con trincarino, bastingaggio, paraonde e boccaporti in teak verniciato; le ossature principali sono in frassino di fibra naturale e nei loro intervalli vi sono tre liste curvate a vapore, due piccole e una più larga; i madieri in corrispondenza della pinna e presso l’albero sono d’acciaio angolato; il timone è indipendente; l’albero è in un sol pezzo, cosa che non permette, è vero, di ricalar l’alberetto quando si vuole, ma permette in compenso di ottenere maggior leggerezza e di ben sostenere il picco senza bisogno di allungare l’albero maggiore” (A. [Achille] Camurri, “Miscellanea”, RM, maggio 1902).

Regate: vince nel 1902 a Marsiglia la settima edizione della Coppa di Francia contro il francese *Suzette*.

Salvatore Ernesto Arbocò invia al quotidiano genovese *Caffaro* queste corrispondenze da Marsiglia firmate Skipper.

“Marsiglia, 5, ore 17 – Oggi, primo giorno delle gare per la Coppa di Francia, abbiamo avuto un violento fortunale di maestro.

“*Artica* guidata dal Duca degli Abruzzi uscì audacemente a vela dal Porto Vecchio. “*Suzette*, campione di Francia, non fu pronta alla partenza e uscita dal porto della Joliette, abbandonò senza tagliare il traguardo.

“La corsa di *Artica*, fu emozionante: destò meraviglia l’abilità dell’equipaggio nelle manovre e il coraggio del Duca il quale guadagnò la prima prova, navigando per cinque ore con raffiche violente e mare ondosso che spazzava continuamente la coperta.

Luigi Amedeo di Savoia-Aosta, Duca degli Abruzzi (1873-1933), esploratore e marinaio, è un “magnifico gentiluomo” così lo ha chiamato Walter Bonatti. Nel 1897 acquista la sua prima barca a vela, Anglia, seguita da altre finché con *Artica* ottiene la massima affermazione conquistando la Coppa di Francia.



“A provare la violenza del vento basti dire che *Artica* navigò sempre con tre terzaruoli.

“La coraggiosa condotta del Duca gli procurò una calorosa dimostrazione dai francesi al suo arrivo al quai del Porto Vecchio” (Skipper, “Le regate di Marsiglia per la Coppa di Francia”, *CA*, 6-7 maggio 1902).

Nella seconda corrispondenza, Skipper esalta l’affermazione di *Artica* e le prestazioni dell’equipaggio.

“Marsiglia, 7, ore 18 – Se casca una ‘sagolata’ d’acqua nel Golfo Lione sono tre buglioli di maestrale. E tale proverbio ebbe anche una volta la sua conferma, giacché oggi fra *Artica*, ‘challenger’ italiano, e *Suzette* ‘defender’ francese, ebbe fine la tenzone marinara con maestrale fresco che obbligò i due campioni a serrare una mano di terzaruoli.

“Prima della partenza *Suzette* ed *Artica* lottano sagacemente per mettersi in buona posizione per tagliare la linea di traguardo.

“*Artica* manovrando abilmente riesce a piazzarsi al vento di *Suzette*, ma per un contrattempo parte qualche secondo dopo questa, mentre una folla di dilettanti, di marinai, di pescatori dalle ‘jetée’ della Joliette, e dal forte del Phare assisteva entusiasta, passionata alla gara interessante.

”Il cap. Ernesto Cosci, cui SA il Duca aveva affidato *Artica*, per recarsi all’inaugurazione del monumento eretto alla memoria del Principe Amedeo, tentò di avvicinare al bordeggio *Suzette* che per un po’ di tempo riuscì a mantenersi prima, talché buona parte degli appassionati spettatori erano fiduciosi nella vittoria del ‘defender’ francese. Ma prima di virare la boa di ponente *Suzette* a seguito di avaria ai tiranti dell’albero dovette abbandonare la corsa!

“Intanto *Artica* continua la propria corsa scivolando graziosamente sulle cerulee onde suscitate dal ‘Mistral’, il tiranno della Provenza, e procura percorrere le 20 miglia che misura il campo da corsa nel minor tempo possibile, metà di bolina e metà in poppa, ma, sotto le brusche carezze del maestrale, durante il terzo giro dovè diminuire la sua velatura per avaria identica a quella avvenuta a *Suzette*.

Artica in navigazione davanti a Genova nell'estate del 1902 dopo la conquista a Marsiglia della prestigiosa Coppa di Francia. Una affermazione inaspettata che conferma la superiorità delle barche progettate da Ugo Costaguta e la capacità, in giornate difficili dei marinai di Voltri.



“Ciò non impedì però la continuazione della corsa e alle 15.18 tagliava trionfalmente la linea di traguardo vincendo l’ambita Coppa di Francia.

“L’arrivo di *Artica* fu salutato da vere ovazioni. La cortesia francese non mancò, e tutti *los aficionados*, mentre ammiravano l’eleganza attica, la solidità della costruzione di Costaguta, rendevano omaggio alla valentia dei marinai di Voltri che ne formavano l’equipaggio.

“Che l’esempio dato dal Duca degli Abruzzi alla nostra ‘jeunesse dorée’ possa fruttare” (Skipper, “La Coppa di Francia vinta dal Duca degli Abruzzi”, *CA*, 8-9 maggio 1902).

La *Rivista Nautica* di Torino pubblica l’articolo di Salvatore Ernesto Arbocò: “*Artica* vince la Coppa di Francia”. Lo proponiamo a pagina 127.

L’equipaggio di *Artica*, oltre al Duca degli Abruzzi nella prima prova e del capitano Ernesto Cosci nella seconda, è composto: da Cosimo “Coximu” Boccone, anche con il ruolo di timoniere, Giuseppe “Fracassin” Casalino, Giovanni “Rimini ù mügugnun” Fabiano, Luca “Lücchinin” Castellano, Andrea “Rübattin” Boccone e Francesco “Panan” Patrone.

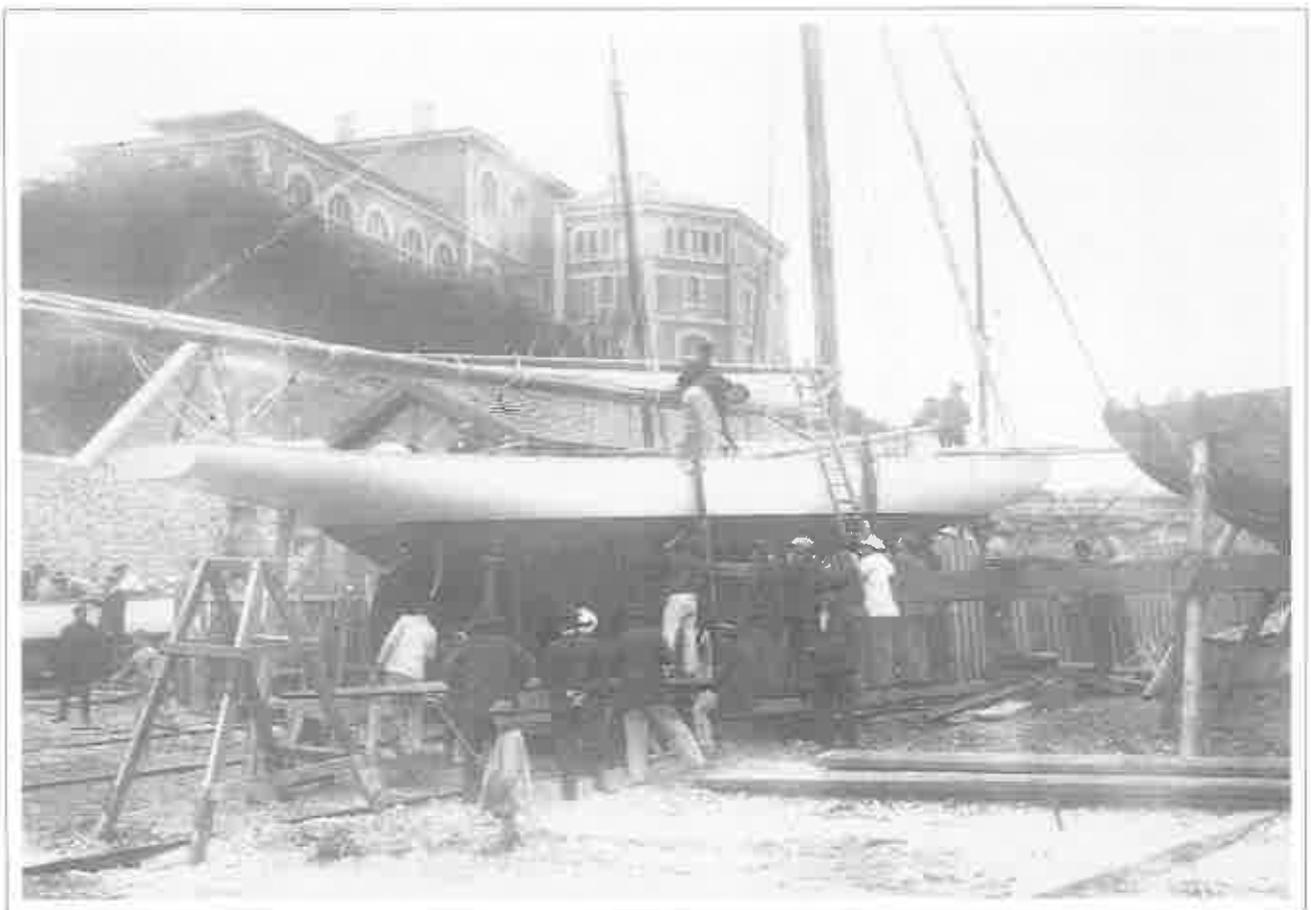
Velaio e marinaio a terra Giuseppe “Cioma” Toso.

Note: la Coppa di Francia è istituita nel 1891 dal Comité du Yacht Français per le barche da 20 tonnellate di stazza, dal 1902 al 1907 per quelle di 10 tonnellate e dal 1910 per le classi metriche internazionali. È, allora, il trofeo più importante dello yachting europeo.

Nel 1903 il Duca degli Abruzzi vende *Artica* al marchese Alessandro Pallavicino di Stresa che la porta sul Lago Maggiore. Altre tre barche del Duca sono vendute ai velisti del Regio Verbano Yacht Club: *Rocket* nel 1898 al principe Luigi Alberico Trivulzio, *Leda* nel 1909 al nobile Carlo Alberto Conelli De Prosperi e *Nella* nel 1910 al marchese Franco Dal Pozzo d’Annone.

Bibliografia: Skipper, “Il varo di *Artica*”, *Rivista Nautica*, n. 5, maggio 1902. A.

Aprile 1902, Artica nel porto di Marsiglia durante le operazioni di stazza per la Coppa di Francia. Nonostante le cattive condizioni del mare, che hanno bloccato Artica a Tolone, grazie alla caparbia del Duca, arriva prima dello scadere del tempo massimo per poter essere a disposizione degli organizzatori.



Camurri, "La Coppa di Francia", *Rivista Marittima*, maggio 1902. Gustavo Verona, "La Coppa di Francia - Vinta dal yacht *Artica* del Duca degli Abruzzi", *La Stampa Sportiva*, 18 maggio 1902. Salvatore Ernesto Arbocò, "La Coppa di Francia", *Rivista Nautica*, n. 6, giugno 1902. Skipper, "La Coppa di Francia", *Caffaro*, 15-16 aprile 1902, 6-7, 7-8, 8-9 e supplemento 9 maggio 1902.

1903

Kamed

Progetto: A. Ugo Costaguta.

Proprietario: V. Accame.

Caratteristiche: 1 t (GJ).

Leda

Classe 10 tonnellate. Cutter.

Progetto: A. Ugo Costaguta.

Proprietari: Duca degli Abruzzi (Torino). Marchese Ippolito Cattaneo-Belforte (Genova) (*Annuario RYCI*, 1907 e 1908). 1904, Ino Simone Fava (Genova-Voltri). 1909, nobile Carlo Alberto Conelli De Prospero (Belgirate, Lago Maggiore) ("*Leda*", *VE*, n.6, giugno 1909).

Varo: 26 gennaio 1903.

"Lunedì 26 corrente, alle ore 11,55 SAR il Duca degli Abruzzi rompendo la tradizionale bottiglia di champagne sulla chiglia del nuovo yacht che il Costaguta di Voltri gli aveva costruito, gli impose il poetico e mistico nome di *Leda*.

"Soggiunse, il valoroso, nobile e simpatico marinaio, una latina parola di augurio, diede la voce di *hurrà*, la folla acclamò e la bella nave scese alle onde sulle quali onorerà certamente la meritata fama del suo costruttore.



Leda, il 10 Tonnellate del Duca degli Abruzzi, in navigazione a Genova davanti al borgo di Vernazzola, una frazione nel Levante. *Leda* avrebbe dovuto difendere la Coppa di Francia ma è preferita *Nada*, progetto e costruzione del livornese Egidio Gallinari, per Ignazio Florio.

“Erano le 12 precise e *Leda* pavesata di bandiere, col guidone del Duca degli Abruzzi a riva si cullava presso la sorella *Artica* avanti il *paterno* cantiere.

“Bel nome e bella nave!” (“*I defenders* italiani della ‘Coppa di Francia’ – I due nuovi yacht ‘*Leda*’ e ‘*Nada*’”, *SS*, 9 febbraio 1903).

Caratteristiche: “Lunghezza 16,00 m, lunghezza al galleggiamento 10,70 m, larghezza 2,95 m, immersione 2,30 m, catena 6,90 m, doppia altezza bordi 1,29 m, perimetro 8,56 m, area sezione maestra immersa 2,10 m², superficie velica 198,00 m²” (Skipper, “*I defenders* della ‘Coppa di Francia. ‘*Leda*’”, *RN*, n. 2, febbraio 1903). “Lunghezza al galleggiamento 10,68 m, superficie velica 194,88 m², potenzialità, stazza di regata, 9,997 t” (*Annuario RYCI*, 1907).

“*Leda* è un yacht concepito con criteri acuti, e rappresenta una interpretazione della stazza vigente, in senso più propizio al tempo medio, senza per altro riuscire meno atta nel tempo duro, nel quale pare avrà anche modo di esplicitare eccellenti qualità. Di fronte ad *Artica*, se può trovarsi inferiore come sviluppo nell’allungamento delle linee, può per la sua maggior finezza di curve, e per la sua sezione più marinara, avere vantaggio sul movimento dell’onda. [...]

“*Leda* è un yacht di minor spostamento di *Sally* [10 t di Giuseppe Garibaldi Coltelletti progettato da Luigi Oneto per le regate di selezione per la scelta del difensore della Coppa di Francia], con linee molto allungate e moderne secondo la concezione che ha fatto la sua comparsa in qualche prodotto intervenuto alle regate di Provenza dello scorso anno.

“*Leda* è di forme molto eleganti e svelte; sarà indubbiamente un eccellente camminatore con tutti i tempi, ma dove ci sembra dovrà sviluppare velocità notevoli, sarà con vento teso e mare regolare” (Skipper, “*I defenders* della ‘Coppa di Francia. ‘*Leda*’”, *RN*, n.2, febbraio 1903).

Regate: “Questo canotto fu già di proprietà del Duca degli Abruzzi ed ora si prepara a correre in gara sulle acque del nostro Lago coi migliori avversari *Nella* ed *Artica* per la conquista dei premi che il RVCY [Regio Verbano Yacht Club] di Stresa metterà a disposizione dei concorrenti. Ci piace mettere in mostra la ricca collana di premi di cui *Leda* si è adornata per le vittorie riportate. [...]

“Nel 1903 *Leda* vinse 11 primi e due secondi su quattordici partenze, contro *Suzette* campione francese, vincitore della Coppa di Francia, *Nada* campione italiano per la Coppa di Francia, *Sally* italiano e *Cookoo* inglese. Tra questi premi vi è una Coppa vinta a Nizza, la Coppa Tzarewitch a Cannes e la Coppa Re d’Italia vinta a Sanremo.

“Nel 1904 *Leda* vinse 20 primi e tre secondi su 25 regate. Tra i premi vi sono la Coppa Pelleton a Monaco, la Coppa Ministero della Marina e la Coppa Stella Polare a Sanremo. I concorrenti erano: *Nemesi*, *Sally* e *Todo* ex *Nada* italiani, e *Saint Honorat* il campione francese vincitore contro *Sally* della Coppa di Francia.

“Nel 1905 vinse 20 primi e 2 secondi su 22 partenze. Tra i premi vi sono: la Coppa Yacht Club de France, Coppa Deselligny, Coppa Ogden Goelet et Gordon Bennet vinta a Cannes, Coppa Bonita II vinta a Monaco, Coppa Re Vittorio Emanuele vinta a Nizza. I concorrenti erano: *Saint Honorat*, *Stella* e *Mathilde*.

“Nel 1906 *Leda*, per un malinteso col vecchio equipaggio era montata da marinai che non avevano mai navigato su yacht. Con tutto questo ha vinto 7 primi premi, tra i quali la Coppa Atlantic, e otto secondi premi su quindici partenze. I concorrenti erano: *Sally*, *Why-Not* e *Folletto*.

“Nel 1907 *Leda* vinse otto primi premi tra i quali la Coppa De Clero a Cannes e sei secondi premi. I concorrenti erano: *Sally* e *Saint Honorat*.

“Nel 1908 *Leda* non partecipò alle regate.

“Nel 1909 *Leda* ritorna alle regate col suo vecchio equipaggio e vince 12 primi premi tra i quali il Gran Premio di Montecarlo, la Coppa Tai Tai a Monaco e la Coppa Atlantic a Nizza. Le regate sono state 12. I concorrenti erano: *Sally* e *Tai Tai*“ ([Franco Dal Pozzo], “*Leda*”, *VE*, n. 6, giugno 1909).

Note: "Verso le ore 14,30 del giorno del varo, SAR Luigi Amedeo, impaziente forse di provare il nuovo *defender*, imbarcò accompagnato dal suo aiutante di bandiera e dal signor Simone Fava del Cantiere Costaguta, e *Leda* e *Artica* si allontanarono lentamente colla vela di cappa mentre la folla marinara di Voltri seguiva ansiosa le manovre e le evoluzioni" ("I defenders italiani della 'Coppa di Francia' - I due nuovi yacht 'Leda' e 'Nada'", *SS*, 9 febbraio 1903).

Bibliografia: Skipper, "I defenders della 'Coppa di Francia'", *Rivista Nautica*, n. 2, febbraio 1903. "I defenders italiani della 'Coppa di Francia' - I due nuovi yacht 'Leda' e 'Nada'", *La Stampa Sportiva*, 9 febbraio 1903.

Melisenda

Classe 5 tonnellate. Cutter. Fin keel.

Progetto: A. Ugo Costaguta.

Proprietario: Mario Dall'Orso (Genova).

Varo: "Il nuovo 5 tonn., costruito dal cav. U. Costaguta per il sig. Mario Dall'Orso, per la difesa della Coppa d'Italia, venne varato il 7 marzo. Poca folla sulla spiaggia silenziosa di Voltri, su cui l'arco grigio di una giornata invernale, incombeva con una sensazione di malinconia. Ma nei pochi spettatori la fiducia e la speranza brillava negli occhi, e tutti i cuori accompagnarono col loro voto la bella barca, quando verso le 13,30 scese nel mare. *Melisenda* rappresenta quest'anno l'yacht che forse racchiude il simbolo principale dello sport della vela nazionale, perché guiderà i nostri colori alla prima corsa della Coppa d'Italia che, come i lettori sanno, istituita da SM Umberto I nel 1900, per mancanza di sfide non venne mai contesa.

"Il nuovo racer è di fianco potente ma non ha spostamento troppo accentuato: armonioso ed elegante specialmente nelle linee di prua, *Melisenda*, si dimostra una buona concezione del cav. Costaguta" (S, "Il varo di 'Melisenda'", *RN*, n. 4, aprile 1903).

Caratteristiche: "Lunghezza massima 12,25 m, lunghezza al galleggiamento 8,20 m, larghezza 2,36 m, doppia altezza bordi 1,04 m, catena 5,32 m, perimetro 6,64 m, superficie sezione maestra 1,12 m², superficie velica 120,00 m².

Le sue forme svelte dicono che come defender della Coppa d'Italia avrà delle doti

Melisenda, il 5 Tonnellate progettato e costruito da Ugo Costaguta per Mario Dall'Orso nel 1903. Nella primavera del 1904 vince a Nizza nella Baia degli Angeli, la seconda edizione della Coppa d'Italia, battendo il francese Perrette. È la rivincita della sconfitta dell'anno prima.



di corsa eccellenti. È un fin keel, ma per gli slanci e per l'affinamento del piano di deriva si avvicina al tipo fin bulb" (S. "Il varo di 'Melisenda'", *RN*, n. 4, aprile 1903). "Lunghezza massima 12,25 m, lunghezza al galleggiamento 8,20 m, larghezza 2,95 m, perimetro 6,64 m, superficie sezione maestra 1,42 m², superficie velica 117,81 m²" (S., "Le corse della Coppa d'Italia", *Annuario RYCI*, 1912).

Regate: le prove della Coppa Italia sono organizzate il 26, 27 e 29 marzo 1903 a Sanremo dal Regio Yacht Club Italiano. Sono di fronte *Melisenda* di Mario Dall'Orso guidata dal segretario del RYCI Ettore Bocciardo e *Titave* del francese Damoy-Picon.

La prima prova con forte vento da levante, mare abbastanza mosso e cielo coperto, è annullata dalla Giuria perché *Titave* non è in grado di girare la boa di ponente "che per le onde agitate nel grigio fosco dell'aria non si distingue bene".

Melisenda, si ritira dopo il primo giro. Affermazione di *Titave* nelle due prove successive il 27 e 29 marzo.

Vince, così, la Coppa d'Italia. Contemporaneamente alla Coppa d'Italia è disputata la Coppa di Francia vinta dal francese *Suzette*, il 10 tonnellate battuto l'anno prima da *Artica*, contro l'italiano *Nada*, progettato e costruito da Francesco Gallinari per Ignazio Florio, scelto con regate di selezione.

Non si perde tempo."Il RYCI in seguito a questa sconfitta, inviò subito la relativa sfida per l'anno prossimo. Venne stabilito che le prove della Coppa d'Italia, sarebbero state fatte nella Baia degli Angeli a Nizza nell'aprile del 1904. Nessun nuovo campione venne creato in Italia per difendere la Coppa, e fu ancora *Melisenda* che si presentò contro il nuovo difensore francese *Perrette*, disegnato dal compianto Sahuqué, armatore signor Maurizio Gufflet" (S., "Le corse della Coppa d'Italia", *Annuario RYCI*, 1912). Sono sufficienti due prove, il 2 e il 4 aprile 1904, per riconquistare con l'affermazione di *Melisenda* la Coppa d'Italia.

Nota: la Coppa d'Italia donata nel 1898, per interessamento del Duca degli Abruzzi, da Umberto I al Regio Yacht Club Italiano è assegnato alle barche di 5 tonnellate di stazza nel 1903 e 1904, agli 8 metri Stazza Internazionale dal 1909 al 1950 (nel 1924 si disputa con i 6 metri SI) e ai 5.5 metri Classe Internazionale dal 1953. Dagli anni Settanta è assegnata ad altre classi.

Bibliografia: Skipper, "Yachting della Riviera. Le Coppe di Francia e d'Italia. Regate internazionali di Nizza e San Remo", *Rivista Nautica*, n. 5, maggio 1904. S., "Le corse della Coppa d'Italia", *Annuario RYCI*, 1912.

La Coppa d'Italia, donata al Regio Yacht Club Italiano nel 1898. Venne disputata la prima volta nel 1903 e vinta dal francese Titave di Damoy-Picon. Nel 1904 è vinta da Melisenda di Mario Dall'Orso



Selysette

Trina.

Progetto: A. Ugo Costaguta.

Proprietario: conte Carlo Morelli di Popolo.

Caratteristiche: 1 t (GJ). "Lunghezza al galleggiamento 4,27 m, superficie velica 35 m², potenzialità, stazza di regata, 0,98 t" (*Annuario RYCI*, 1907).

Tina

Progetto: A. Ugo Costaguta.

Proprietario: avvocato P. Zanardelli.

Caratteristiche: 1 t (GJ).

XX

Deriva.

Progetto: inglese

Proprietario: principe Aziz Bey Hassan (Alessandria d'Egitto).

Caratteristiche: 5,2 t (GJ).

1905

XX

Classe monotipo dell'Alexandria Sailing Club. Deriva.

Proprietario: principe Aziz Bey Hassan (Alessandria d'Egitto).

Caratteristiche: 4,50 m ("Yachting", RN, n. 11, novembre 1904).

1906

Il 1906, è un anno importante nella storia dello yachting internazionale. A Londra, dal 16 al 19 gennaio e il 16 giugno 1906, è approvata dai delegati delle nazioni europee The International Rule for Measuring and Rating Yachts. Nell'ottobre dello stesso anno a Berlino vengono messe a punto le istruzioni per

l'applicazione del Regolamento. Il 14 ottobre 1907, una nuova Conferenza a Parigi sancisce l'approvazione del Regolamento di stazza, approva le regole di regata e fonda l'International Yacht Racing Union (IYRU), l'attuale International Sailing Federation (ISAF).

Dove:

L = lunghezza al

galleggiamento;

B = larghezza massima;

G = catena;

d = differenza tra il contorno e la catena;

S = superficie di velatura;

F = bordo libero.

Le Serie internazionali sono: 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 15, 19 e 23 metri.

È la prima unificazione nella storia dello sport velico in Europa.

Entrà in vigore il 1° gennaio 1908 e non potrà essere

modificata prima del 31 dicembre 1917.

A Genova, 18 febbraio 1906, l'Assemblea ordinaria del Regio Yacht Club Italiano, presieduta dal Duca degli Abruzzi, dopo la relazione del conte Eugenio Brunetta d'Usseaux, delegato del Club al primo Congresso di Londra, delibera di adottare la nuova formula di stazza.

La formula:

$$\text{Rating} = \frac{L + B + \frac{1}{2}G + 3d + \frac{1}{3}\sqrt{S - F}}{2}$$

ovvero stazza in unità lineari, cioè in piedi o in metri.

Cantieri di Voltri

Monotipo del Regio Regate Club Lariano modificato. Classe 1 tonnellata. Fin keel.

Progetto: A. Ugo e Attilio Costaguta.

Proprietari: Cantieri Costaguta (Genova-Voltri). 1908, venduto a Ginevra.

Caratteristiche: "Le dimensioni di *Cantieri di Voltri*, come è naturale, non differiscono da quelle di *Titania* che di poco, forse derivante più dall'interpretazione degli stazzatori. *Titania* è stato stazzato in Francia e controllato a Livorno, *Cantieri di Voltri* a Livorno, che dalla realtà; eccole: lunghezza massima 7,198 m, lunghezza slancio di prua 1,22 m, lunghezza slancio di poppa 1,216 m, lunghezza al galleggiamento 4,80 m, larghezza massima 1,686 m, catena 3,508 m, perimetro 4,45 m, superficie sezione maestra immersa 0,44 m², superficie velica 40 m², stazza 0,982 t" ("Le nostre incisioni", RN, 12, dicembre 1907).

Regate: "Cantieri di Voltri nell'estate scorsa [1907] su cinque corse alle quali prese parte [timoniere Raimondo Panario] vinse cinque premi, fra i quali la 'Coppa del Duca degli Abruzzi' a Livorno e la 'Coppa di Sampierdarena'" ("Le nostre incisioni", RN, n. 12, dicembre 1907).

Nel 1908, "Vittoria italiana sul Lago di Ginevra. Alle regate di Versoix, sul Lago di Ginevra, il yacht *Cantieri di Voltri* della 'Società Anonima Cantieri di Voltri, A. Ugo Costaguta e C., ha continuato la serie delle sue vittorie.

"Appena ultimata la corsa, un appassionato yachtsman di Ginevra ne ha concluso l'acquisto.

"È il primo yacht di costruzione italiana venduto in Svizzera. Pel passato, soltanto i migliori costruttori francesi e inglesi poterono avere ordinazioni per quel Lago, ove la passione per il yachting è tanto forte" ("Yachting", RN, n. 8, agosto 1908).

"*Cantieri di Voltri*, la riuscitissima imbarcazione da corsa costruita dal cantiere omonimo, già di A. Ugo Costaguta e C., ha portato brillantemente alla vittoria i colori italiani nelle recenti regate di Versoix sul Lago di Ginevra, giungendo ottimo primo in tutte le gare alle quali prese parte, e battendo spesso in tempo vero anche i yacht delle classi superiori. [...] Esso è senza alcun dubbio uno dei cam-

pioni più rimarchevoli che conti la storia dello yachting da corsa, giacché una superiorità così persistente in tutte le condizioni di tempo e sotto tutte le formule di stazza è addirittura sorprendente. [...] Ora ha cambiato nazionalità e bandiera; ma pur con colori stranieri seguirà a parlar alto della costruzione italiana che per la prima volta si è affermata in quelle acque.

“E la cosa non è senza importanza giacché il Lago di Ginevra è da molti anni un campo di prova cosmopolita, sul quale a volta a volta si son misurati tutti i grandi maestri dell’architettura navale da diporto; infatti nell’ultima riunione ne erano rappresentati parecchi, e persino il famoso Herreshoff, avvezzo da anni a trionfare ovunque si presenta, ma che stavolta dovette soccombere” (Z., “Marina da diporto”, *RM*, n. 9, settembre 1908).

Note: “*Cantieri di Voltri*, [...] come *Titania*, non è che uno dei monotipi costruiti circa tre anni fa per il ‘R. Lariano Yacht-Club’ [Regio Regate Club Lariano].

Lo scafo è in cedro e frassino, ma pesante, ed ha un’apertura di coperta molto ampia con due comodi sedili per quattro persone, essendo stato costruito, secondo le prescrizioni, per passeggiate. Il pescaggio voluto per i monotipi è stato aumentato di circa 20 cm e la velatura di circa 5 m². Così modificati tali monotipi, oltre che buonissimi yacht da diporto, si sono dimostrati eccellenti barche da corsa” (“Le nostre incisioni”, *RN*, n. 12, dicembre 1907).

“Il yacht *Cantieri di Voltri*, il campione della scorsa estate, detentore della ‘Coppa del Duca degli Abruzzi’, vinta alle regate internazionali di Livorno e della ‘Coppa di Sampierdarena’, probabilmente sarà venduto.

“A proposito del *Cantieri di Voltri*, di 1 tonn., facciamo sapere che la velatura è stata fornita dalla Ditta ‘Claverie Pere e Fils Ainé’ di Arcachon” (“Yachting. Notiziario”, *RN*, n. 2, febbraio 1908).

Côte d’Azur

Deriva. Lugger.

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: Société des Régates de Monaco (Principato di Monaco).

Caratteristiche: “Il *Côte d’Azur*, l’yacht che si sta ultimando nel cantiere Fava e Costaguta a Voltri, per conto della ‘Société des Régates’ di Monaco, sarà anch’esso un prodotto degno del buon nome italiano, e difenderà senza dubbio valorosamente la Coppa dello ‘Sporting Club’ contro gli assalti dei *fratelli* italiani.

“È anch’esso una deriva leggerissima a doppio strato, curata nella costruzione con una finezza esemplare, con linee da corsa veloci e studiate specialmente di prua con molto acume” (“Yachting. Notiziario”, *RN*, n. 2, febbraio 1906).

“È di costruzione leggerissima, a doppio fasciame in cedro di 2,5 mm ed ha le seguenti caratteristiche principali: lunghezza massima 6,40 m, lunghezza al galleggiamento 4,28 m, larghezza massima 1,81 m, catena 2,196 m, perimetro 4,00 m, raggio di deriva 0,88 m, area sezione maestra immersa 0,19 m², superficie velica 32,34 m², stazza 0,96 t. Ha l’alberatura vuota ed è attrezzata a lugger con fiocco arrolantesi che serve da spinnaker. La velatura esce dal Claverie di Arcachon, il migliore velaio di Francia” (G.B., “Le nostre incisioni”, *RN*, n. 4, aprile 1906).

Nitokris

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: John F. Chini (Alessandria d’Egitto).

Caratteristiche: 1 t (GJ).

Nota: grafia greca del nome proprio femminile egizio *Nitogre*. Nella storia dell’antico Egitto, con questo nome si ricordano: una regina della VI dinastia dell’Antico Regno, la quale regnò per due anni, un mese e un giorno; una principessa reale, figlia di Psammetico I, re della XXVI dinastia, che coprì la più alta carica sacer-

dotale femminile del tempo, quella di moglie del dio Amòn, che morì nel quarto anno di regno di Aprie (584 a.C); una regina d'Egitto (fine della VI dinastia).

Titania

Monotipo del Regio Regate Club Lariano modificato. Classe 1 tonnellata. Fin keel.

Progetto: A. Ugo e Attilio Costaguta.

Proprietario: John Barral (Principato di Monaco).

Caratteristiche: "Lunghezza massima 7,20 m, lunghezza slancio di prora 1,24 m, lunghezza slancio di poppa 1,26 m, lunghezza al galleggiamento 4,81 m, larghezza massima 1,70 m, catena 3,51 m, perimetro 4,474 m, superficie sezione maestra immersa 0,45 m², superficie velica 40,00 m², stazza 0,985 t" (C.V.V., "Le nostre incisioni", *RN*, n. 10, ottobre 1907).

Regate: "Nei giorni 24 e 25 febbraio u.s. [1907] hanno avuto luogo a Nizza le gare per il possesso della 'Coppa Club Nautique' e quantunque i colori italiani non vi fossero rappresentati, pure è ancora l'Italia che è stata la vera trionfatrice della riunione. [...] Durante entrambe le giornate il vento si mantenne generalmente leggero con una ripresa vivace verso la metà della seconda prova. In tali condizioni l'ordine dei concorrenti fu sempre: *Titania*, *Côte d'Azur*, *Loup Blanc* e *Mercédès*, non ostante le frequenti variazioni della brezza: e così fu un yacht italiano condotto da un italiano che vinse la Coppa" (Z, "Marina da diporto", *RM*, n. 3, marzo 1907). Skipper di *Titania* il voltrese Raimondo Panario.

"*Titania* fece nella primavera scorsa [1907] una splendida campagna prendendo parte a tutte le regate di Cannes, Monaco, Mentone, Beaulieu e Nizza, ottenendo in 21 regate cui partecipò 15 primi premi, 3 secondi ed 1 terzo, ed è detentore della 'Coppa di Nizza' [Coupe International du Club Nautique de Nice. Messa in palio nel 1894 è riservata agli yacht di 1 tonnellata di stazza], della 'Coppa International Sporting-Club' di Monaco e della 'Coppa Beausoleil'" (C.V.V., "Le nostre incisioni", *RN*, n. 10, ottobre 1907).

Nota: "*Titania* non è che uno dei monotipi preparati, circa tre anni fa, per il 'R. Lariano Yacht-Club', al quale venne aumentata di circa 20 cm l'immersione e di circa 5 mq. la velatura ottenendo un eccellente yacht della prima serie" (C.V.V., "Le nostre incisioni", *RN*, n. 10, ottobre, 1907).

XX

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: principe Scipione Borghese (Roma).

Caratteristiche: 1 t (GJ).

1907

Folletto

Classe 5 tonnellate.

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: conte Gerolamo Rossi-Martini (Genova).

Varo: 10 agosto 1907.

1908

Nitokris. 1936, Amazone (AIVE)

8 metri SI (prima versione). Cutter.

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietari: "John F. Chini (Alessandria d'Egitto). 1911, Antonio Benachi

(Pireo). 1925, Al Stratfis (Alessandria d'Egitto). 1935, Ernest M. Israel (Alessandria d'Egitto). 1947, Elie Klat (Alessandria d'Egitto). Dal 1952 non è più iscritto nel *Lloyd's Register of Yachts* ("AIVE). Cavaliere Enrico Larco (*Annuario RYCI*, 1908 e 1912). Antonio Benachi (*GJ* e *ISF*). Le pubblicazioni nautiche del periodo non concordano sul nome del primo proprietario e, pertanto, abbiamo riportato le diverse versioni.

Caratteristiche: "Le linee dello scafo sono irreprensibili, e l'impressione dell'occhio viene pienamente confermata dalla facilissima passata che lo scafo stesso ha nell'acqua. È notevole il fatto che ben poco venne sacrificato alle credute esigenze della formula internazionale; invero si tratta di un *finn keel*, quasi di un *bulb*, nel quale in tendenza ad esagerare la sezione maestra è percettibile soltanto ad un osservatore prevenuto; le forme di prora e quelle di poppa, inoltre, non sono affatto cambiate, almeno per quel che riguarda l'apparenza; però è da ritenere che delle misure da prendersi alle estremità del galleggiamento per la determinazione della stazza, il disegnatore abbia tenuto il debito conto.

"L'attrezzatura a cutter comprende la randa con controranda a bome e pennola, trinchettina murata in coperta a qualche distanza dalla estrema prora, e fiocco su bastone fisso poco sporgente. La randa è tagliata secondo la tendenza moderna di diminuire la larghezza a favore dell'altezza, senza troppo preoccuparsi dell'accresciuto momento inclinante che ne può derivare; infatti, l'efficacia di una vela di determinata superficie è tanto maggiore quanto minore è la sua dimensione nel senso in cui si muovono le molecole aeree. Questa verità, da tempo sperimentalmente dimostrata e nota agli studiosi della materia, non è mai stata, accolta nell'arte velica, suggestionata dalla preoccupazione di abbassare a qualunque costo i centri di pressione, a tal punto da dimenticare che il momento inclinante è funzione tanto della posizione di detti centri, quanto il loro valore assoluto, e che questo valore aumenta con l'aumentare degli ostacoli opposti alla libera sfuggita del vento. Ci voleva la clamorosa vittoria dei *Sonderklasse* americani contro quelli tedeschi, nella baia di Marblehead (vittoria che si volle specialmente attribuire al taglio delle vele) per mettere i costruttori sulla buona via" (Z., "Marina da diporto", *RM*, n. 3, marzo 1908).

"Certificato di stazza n. 2: lunghezza corretta 8,503 m, larghezza 2,169 m, $\frac{1}{2}$ G 1,980 m, 3 d 0,732 m, $\frac{1}{3} \sqrt{S}$ 3,225 m², somma 16,609 m, $\frac{1}{4}$ della somma altezze fuori acqua 0,616 m, numeratore della formula 15,983, stazza 7,996, scadenza 23 luglio 1910" ("Certificati della Stazza Internazionale rilasciati a tutto il 30 aprile 1912", *Annuario RYCI*, 1912).

"Lunghezza al galleggiamento 7,68 m, larghezza 2,13 m" (*AIVE*).

Regate: "Nel 1907 anche i nostri cantieri navali per yacht cominciano a ricevere ed eseguire le prime ordinazioni di racer per la nuova formula di stazza e alle regate della Costa Azzurra del 1908 si distingue subito classificandosi poi nettamente in testa della sua serie, l'8 metri SI *Nitokris* costruito dal Cantiere navale A. Ugo Costaguta & C. a Voltri per il sig. Antonio Benachi" (*ISF*).

"Nelle regate estive [1908] *Nitokris*, il nuovo 8 metri del cantiere Costaguta che già nelle regate della Costa Azzurra si era classificato alla testa della sua serie, ebbe per competitore *Nila*, costruzione Bava pel Sig. Spigno Mario. *Nitokris* risultò nettamente superiore, ma terminate le regate, dovette, per ordine del suo proprietario Antonio Benachi, raggiungere il suo porto d'attacco, Alessandria d'Egitto, lasciando a *Nila II* l'incombenza di difendere il nostro più importante trofeo" (*ISF*).

Nota: "Questo nuovo campione, al quale fu dato il nome di *Nitokris*, si distingue per l'estrema eleganza di linee e per l'armonia delle proporzioni che, al pari della meticolosa finitezza del lavoro, sono la caratteristica del cantiere, anche dopo la morte del suo fondatore. Infatti, qualunque sia per essere il suo successo in regata, si può affermare fin d'ora che *Nitokris* è una bellissima imbarcazione sotto ogni rapporto" (Z., "Marina da diporto", *RM*, n. 3, marzo 1908).

1909

Babelina

Deriva.

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: conte Roberto Biscaretti di Ruffia (Torino).

Calliope

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: E. Corte.

Caratteristiche: 2 t (GJ).

Cesarina

6 metri SI (prima versione). Cutter.

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietari: John Barral (Principato di Monaco). 1913, Marino di Marzo (Napoli). 1923, Nicola de Crescenzo (Napoli). Amedeo Menniti (Napoli).

Caratteristiche: "Certificato di stazza n. 24: lunghezza corretta 6,234 m, larghezza 1,830 m, $\frac{1}{2}$ G 1,427 m, 3 d 0,630 m, $\frac{1}{3}$ \sqrt{S} 2,409 m², somma 12,530 m, $\frac{1}{4}$ della somma altezze fuori acqua 0,534 m, numeratore della formula 11,996, stazza 5,998, scadenza 25 aprile 1914" ("Certificati della Stazza Internazionale rilasciati a tutto il 30 aprile 1912", *Annuario RYCI*, 1912).

Regate: vince la Coupe International du Club Nautique de Nice, assegnata dal 1908 ai 6 m SI, nel 1909 e 1910.

Regate di Nizza del 1910. Da sinistra, i 6 metri SI Viola di Santo Roberto Cambiaso, Cesarina di John Barral, costruita da Costaguta, e Lillie ex Mercedes di Cox, ad un giro di boa. Cesarina vince le edizioni 1910 e 1911 di questa importante regata.



Corsaro Rosso

Deriva.

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: Ugo Ubaldo Tonietti (Cavo).

Doris

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: Arturo Kettlitz (Milano).

Caratteristiche: 7,50 m. In una nota nel Registro delle imbarcazioni dei soci del Regio VerbanoYacht Club di Stresa si legge: "stazza (6,50)".

Maria

Deriva.

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: G. Cutursi.

Briseis, una imbarcazione della Classe della Société Nautique de Genève, di Armand Martin, in navigazione di bolina. Ha una lunghezza massima di 11,50 m e al galleggiamento di 7,67 m, è larga 2,25 m con una superficie velica di 95,00 m².



1910

Briséis

Classe della Société Nautique de Genève (Ginevra).

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: Armand Martin (Ginevra).

Varo: 29 aprile 1910.

Caratteristiche: 3 t (GJ). "Lunghezza massima 11,50 m, lunghezza al galleggiamento 7,67 m, larghezza massima 2,25 m, superficie velica 95,00 m²" ("Marina da diporto", *RM*, luglio-agosto 1910).

Nota: nel 2007, naviga ancora sul Lago di Ginevra.

Hellé II

Classe della Société Nautique de Genève (Ginevra).

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: Maurice Duval (Ginevra).

Varo: 29 aprile 1910.

Caratteristiche: 2 t (GJ). "Lunghezza massima 10,30 m, lunghezza al galleggiamento 6,87 m, larghezza massima 1,90 m, superficie velica 65,00 m²" ("Marina da diporto", *RM*, luglio-agosto 1910).

Nota: nel 2008, naviga ancora sul Lago di Ginevra.

Ondina. 1926, Maresa (AIVE).

8 metri SI (prima versione). Cutter.

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietari: "Ingegnere Gian Franco Tosi (Milano). 1914. Umberto Barbieri (Venezia). 1922, ingegnere Gian Franco Tosi (Milano). 1925, ingegnere Galvani e conte Rocca (Venezia). 1926, marchese Franco Dal Pozzo d'Annone (Belgirate,

Lago Maggiore). 1930, G. Gelmini (Belgirate, Lago Maggiore). Dal 1933 non è più iscritto nel *Lloyd's Register of Yachts* (AIVE).

Caratteristiche: "Lunghezza fuori tutto 12,00 m, lunghezza al galleggiamento 8,53 m, larghezza 2,21 m, pescaggio 1,82 m" (AIVE).

"Certificato di stazza n.16: lunghezza corretta 8,555 m, larghezza 2,200 m, $\frac{1}{2}$ G 1,825 m, 3 d 0,465 m, $\frac{1}{3}$ \sqrt{S} 3,528 m², somma 16,573 m, $\frac{1}{4}$ della somma altezze fuori acqua 0,641 m, numeratore della formula 15,932, stazza 7,966, scadenza 15 febbraio 1916" ("Certificati della Stazza Internazionale rilasciati a tutto il 30 giugno 1914", *Annuario RYCI*, 1915).

Regate: Coppa d'Italia a Nizza, 1° e 2 marzo 1911. Nella importante gara, i colori del Regio Yacht Club Italiano sono rappresentati dall'otto metri *Ondina* dell'ingegner Gian Franco Tosi.

Defender francese il nuovo ottometri *Anemone IV* di Philippe de Vilmorin, costruito da A. Luce & Houlier su disegni dell'architetto C.M. Chevreux, lo stesso progettista di *Anemone III*. Un'edizione senza storia con due vittorie consecutive di *Ondina*. Dopo due tentativi infruttuosi, *Nila II* nel 1909 e *Gian Maria* nel 1910, la Coppa d'Italia ritorna in Patria.

Nota: "... ritroverà sulle acque del Verbano i suoi celebri compagni di serie *Eolo* e *Marithea* che fin dallo scorso anno [1924] vennero trasferiti nel Lago Maggiore" ("Notiziario dello yachting", *RN-IN*, n. 6, marzo 2^a quindicina 1925).

Briseis ed Hellé II, subito dopo il varo avvenuto a Voltri il 29 aprile 1910. Hellé II di Maurice Duval, appartiene alla Classe a della Société Nautique de Genève. Lunghezza massima di 10,30 m e al galleggiamento di 6,87 m, larga 1,90 con una superficie velica di 65,0 m². Con Briseis naviga ancora oggi.

Raffica

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: Umberto Barbieri (Venezia).

Caratteristiche: 2,5 t.



1911

Vampa

6 metri SI (prima versione). Cutter.

Progetto: Attilio Costaguta.*Proprietari:* marchese Alfonso Ferrero Ventimiglia (Torino) e nobile Carlo Alberto Conelli De Prosperi (Belgirate, Lago Maggiore). 1914, Raoul Levis (Venezia).*Caratteristiche:* "Certificato di stazza n. 15: lunghezza corretta 6,286 m, larghezza 1,773 m, $\frac{1}{2}$ G 1,424 m, 3 d 0,414 m, $\frac{1}{3} \sqrt{S}$ 2,555 m², somma 12,452 m, $\frac{1}{4}$ della somma altezze fuori acqua 0,564 m, numeratore della formula 11,888, stazza 5,944, scadenza 9 febbraio 1913. Secondo certificato di stazza n.15: lunghezza corretta 6,286 m, larghezza 1,773 m, $\frac{1}{2}$ G 1,424 m, 3 d 0,414 m, $\frac{1}{3} \sqrt{S}$ 2,651 m², somma 12,548 m, $\frac{1}{4}$ della somma altezze fuori acqua 0,564 m, numeratore della formula 11,984, stazza 5,992, scadenza 24 febbraio 1913. Terzo certificato di stazza n. 15: lunghezza corretta 6,350 m, larghezza 1,773 m, $\frac{1}{2}$ G 1,378 m, 3 d 0,360 m, $\frac{1}{3} \sqrt{S}$ 2,651 m², somma 12,512 m, $\frac{1}{4}$ della somma altezze fuori acqua 0,557 m, numeratore della formula 11,955, stazza 5,978, scadenza 21 giugno 1913" ("Certificati della Stazza Internazionale rilasciati a tutto il 30 aprile 1912", *Annuario RYCI*, 1912). "Quarto certificato di stazza n.15: lunghezza corretta 6,350 m, larghezza 1,773 m, $\frac{1}{2}$ G 1,378 m, 3 d 0,360 m, $\frac{1}{3} \sqrt{S}$ 2,651 m², somma 12,512 m, $\frac{1}{4}$ della somma altezze fuori acqua 0,557 m, numeratore della formula 11,955, stazza 5,978, scadenza 6 febbraio 1916" ("Certificati della Stazza Internazionale rilasciati a tutto il 30 giugno 1914", *Annuario RYCI*, 1915).*Regate:* "Alle regate internazionali sulla Costa Azzurra del 1911 il RYCI con la sua magnifica flottiglia di valorosi racer, riesce più che mai trionfante. Vi si distinguono specialmente, tra gli 8 metri SI *Ondina* e *Gianmaria* e tra i 6 metri SI *Vampa* e *Tada*. Il 6 metri SI *Vampa* vince benissimo la Coppa di Nizza [Coupe du Club Nautique de Nice] che numerose altre volte è stata vinta da italiani" (*ISF*)."... imbattibile con venti leggeri, trionfatore di quasi tutte le regate della Costa Azzurra, in cui vinse ben dodici primi premi" ("Notiziario dell'Yachting", *LNI*, n. 13-14, luglio 1911).*Vestale II*

6 metri SI (prima versione). Cutter.

Progetto: Attilio Costaguta.*Proprietario:* marchese Franco Dal Pozzo d'Annone (Belgirate, Lago Maggiore).*Caratteristiche:* "Certificato di stazza n. 17: lunghezza corretta 6,606 m, larghezza 1,753 m, $\frac{1}{2}$ G 1,335 m, 3 d 0,270 m, $\frac{1}{3} \sqrt{S}$ 2,586 m², somma 12,550 m, $\frac{1}{4}$ della somma altezze fuori acqua 0,562 m, numeratore della formula 11,988, stazza 5,994, scadenza 20 giugno 1913. Secondo certificato di stazza n.17: lunghezza corretta 6,526 m, larghezza 1,738 m, $\frac{1}{2}$ G 1,343 m, 3 d 0,270 m, $\frac{1}{3} \sqrt{S}$ 2,672 m², somma 12,529 m, $\frac{1}{4}$ della somma altezze fuori acqua 0,574 m, numeratore della formula 11,955, stazza 5,978, scadenza 22 gennaio 1914" ("Certificati della Stazza Internazionale rilasciati a tutto il 30 aprile 1912", *Annuario RYCI*, 1912).*Nota:* "È un bellissimo yacht dalle linee armoniose ed eleganti, che fa molto onore al cantiere da cui è uscito" ("Notiziario dell' yachting e della motonautica", *LNI*, n. 10, maggio 2^a quindicina 1911).

1912

Cigno

Yacht.

Progetto: Attilio Costaguta.*Proprietario:* marchese Pier Francesco Corsini (Firenze).

Cita

Deriva.

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: nobile Carlo Alberto Conelli De Prospero (Belgirate, Lago Maggiore).

Cotia. 1922, Naia.

Classe francese 6,50 metri.

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietari: ingegner Carlo Nigra (Torino). 1922, ingegner Carlo Nigra (Torino) e marchese Franco Dal Pozzo d'Annunzio (Belgirate, Lago Maggiore).

Caratteristiche come da Regolamento di stazza: "Lunghezza massima 6,50 m, bordo libero minimo 0,350 m, immersione massima delle imbarcazioni con chiglia fissa 1,00 m, immersione minima delle imbarcazioni con deriva 0,50 m, superficie velica (randa e fiocco) 30,00 m², dislocamento minimo 600 kg. Inoltre, è applicata una formula con relazione tra la lunghezza al galleggiamento, il dislocamento e la superficie velica, il cui risultato non deve eccedere 2,8" (SM). Riconosciuta Classe internazionale dall'International Yacht Racing Union nel 1919. Classe olimpica ai Giochi di Anversa nel 1920.

Regate: Regio Verbano Yacht Club, alle prime regate del dopoguerra dal 24 al 31 agosto 1922, vince la Coppa del Verbano, la Coppa Borromeo e, con Bianca Nigra, la Coppa delle Signore.

Nota: un'imbarcazione di questa classe, *Bambin* costruita a Sturla (Genova) da Bava e Del Canto nel 1913, naviga ancora sul Lago Maggiore.

Hidalla

6 metri SI (prima versione).

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: Ramon Uhl (Vienna).

Lotus Blanc

6 metri SI (prima versione). Cutter.

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: Société des Régates de Monaco (Principato di Monaco).

Varo: "Battesimo il 30 gennaio 1912 a Monaco nella gettata a mare della Société" ("Yachting", RN, n. 2, febbraio 1912).

Caratteristiche: "Certificato di stazza n. 22: lunghezza corretta 6,725 m, larghezza 1,706 m, $\frac{1}{2} G$ 1,296 m, 3 d 0,162 m, $\frac{1}{3} \sqrt{S}$ 2,617 m², somma 12,506 m, $\frac{1}{4}$ della somma altezze fuori acqua 0,572 m, numeratore della formula 11,934, stazza 5,967, scadenza 22 gennaio 1914" ("Certificati della Stazza Internazionale rilasciati a tutto il 30 aprile 1912", *Annuario RYCI*, 1912).

Nota: "È di linee armoniose ed eleganti, e fece la campagna estiva del 1912 con vera fortuna, battendo sempre il suo rivale *Nicea* disegnato dal famoso architetto francese Guèdon" ("Yachting. Italia", RN-IN, n. 3-4, febbraio 1913).

Naias

6 metri SI (prima versione).

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietari: Pimavachi (*ISF* e *GJ*) o Pilawaki ("Yachting. Italia", RN-IN, n. 3-4, febbraio 1913) (Alessandria d'Egitto).

Regate: nel 1913 partecipa a Nizza alle regate per la Coupe International du Club Nautique de Nice insieme ad altri 6 metri italiani.

Lotus Blanc, il 6 metri SI costruito da Costaguta per Société des Régates de Monaco, battezzato il 30 gennaio 1912 a Monaco sulla gettata a mare della "Société". Partecipa con successo a molte regate in Costa Azzurra, battendo il suo rivale Nicea, disegnato dal famoso architetto Guèdon.



Nota: "Questo yacht è di costruzione nuovissima, ed esce dai notissimi cantieri Costaguta di Voltri; batterà i colori del 'Khedivial Yacht Club', e sarà molto probabilmente guidata in corsa dal conosciutissimo skipper Raimondo" ("Yachting. Italia", *RN-IN*, n. 3-4, febbraio 1913).

Scintilla

Classe francese 6.50 metri. Deriva.

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: marchese Alfonso Ferrero Ventimiglia (Torino).

Caratteristiche come da Regolamento di stazza: "Lunghezza massima 6,50 m, bordo libero minimo 0,350 m, immersione massima delle imbarcazioni con chiglia fissa 1,00 m, immersione minima delle imbarcazioni con deriva 0,50 m, superficie velica (randa e fiocco) 30,00 m², dislocamento minimo 600 kg. Inoltre, è applicata una formula con relazione tra la lunghezza al galleggiamento, il dislocamento e la superficie velica, il cui risultato non deve eccedere 2,8" (*SM*). Riconosciuta Classe internazionale dall'International Yacht Racing Union nel 1919. Classe olimpica ai Giochi di Anversa nel 1920.

Sirdhana (H-8, I-23 e 1332)

8 metri SI (prima versione). Cutter.

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietari: "Nobile Carlo Alberto Conelli De Prospero (Belgirate, Lago Maggiore). 1919, Giovanni Torre (Napoli). 1921, dottor Eduardo Salzano (Napoli) (*IM*, n. 6, giugno 1921). 1932, Circolo Canottieri Tevere Remo (Roma). Dal 1949 non è più iscritto nel *Lloyd's Register of Yachts* (AIVE).

Varo: varato nella prima quindicina di gennaio 1912.

Caratteristiche: "Lunghezza al galleggiamento 8,10 m, larghezza 2,23 m" (*AIVE*). "Certificato di stazza n. 23: lunghezza corretta 8,819 m, larghezza 2,260 m, $\frac{1}{2} G$ 1,752 m, 3 d 0,246 m, $\frac{1}{3} \sqrt{S}$ 3,605 m², somma 16,682 m, $\frac{1}{4}$ della somma altezze fuori acqua 0,687 m, numeratore della formula 15,995, stazza 7,998, scadenza 13 febbraio 1914" ("Certificati della Stazza Internazionale rilasciati a tutto il 30 aprile 1912", *Annuario RYCI*, 1912). "Secondo certificato di stazza n. 23: lunghezza corretta 8,749 m, larghezza 2,260 m, $\frac{1}{2} G$ 1,769 m, 3 d 0,264 m, $\frac{1}{3} \sqrt{S}$ 3,655 m², somma 16,697 m, $\frac{1}{4}$ della somma altezze fuori acqua 0,701 m, numeratore della formula 15,996, stazza 7,998, scadenza 20 luglio 1915" ("Certificati della Stazza Internazionale rilasciati a tutto il 30 giugno 1914", *Annuario RYCI*, 1915). "Rating 28,82 ft, sec/mg 175,2, Loa 12,40 m, Lwl 8,28 m, B 2,20 m, MD 1,50 m, SA 63,96 m²" ("Gli scafi italiani stazzati RORC", *AL*, n. 1, primavera 1956).

Regate: Coppa d'Italia a Sanremo dal 23 al 25 aprile 1912. Nuova sfida del francese Philippe de Vilmorin. Per difendere la Coppa d'Italia è scelto *Sirdhana* mentre i francesi mandano a Sanremo *Anemone V*, progetto di C.M. Chevreux e costruzione A. Luce & Houlier. Tre regate vinte da *Sirdhana*, di cui una annullata dalla giuria.

Nel 1913 e nel 1914 ancora sfide francesi per la Coppa d'Italia, ma all'ultimo momento rinunciano. Ancora una sfida per il 1915 ma la Grande guerra sospende in Europa l'attività.

Nell'agosto del 1919, il Golfo di Napoli "ospita" nove giornate di regate organizzate dai Circoli velici Partenopei. È una delle prime, se non la prima, manifestazione del dopoguerra. *Sirdhana* vince cinque prove.

È scelto, da Regio Yacht Club Italiano in accordo con il CONI, per l'Olimpiade del 1924 in programma per le Classi metriche a Le Havre.

"In base ad una informazione trasmessaci da Napoli, noi annunciammo nello scorso numero che il *Sirdhana* del dott. Salzano trovavasi in procinto di partire per la Francia onde raggiungere a Le Havre, in qualità di rappresentante olimpionico per la classe 8 metri, il 6 metri *Mebi* dell'ing. Nasi.

“Mentre poi la Rivista era in macchina apprendemmo invece che il proprietario del *Sirdhana*, in seguito ad una controversia insorta all’ultimo momento col CONI circa l’entità del contributo che questo ente si era impegnato a corrispondere per il trasporto dello yacht e per il soggiorno dell’equipaggio, aveva troncato ogni ulteriore preparativo rinunciando ad inviare il proprio yacht alle gare di Le Havre. “E così è venuta meno la nostra partecipazione all’VIII Olimpiade nella gara degli 8 metri!” (F.A., “Notiziario dello yachting”, *RN*, n. 14, 2^a quindicina luglio 1925).

1913

Syrtica

8 metri SI (prima versione). Cutter.

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietari: Ugo Serra (Genova) e dottor Cesare Badaracco (Genova). 1921, Zaccaria Oberti (Genova). Dal 1930 non si hanno più notizie.

Caratteristiche: “Lunghezza al galleggiamento 8,12 m, larghezza 2,23 m” (*AIVE*). “Certificato di stazza n. 29: lunghezza corretta 8,728 m, larghezza 2,252 m, $\frac{1}{2} G$ 1,754 m, 3 d 0,252 m, $\frac{1}{3} \sqrt{S}$ 3,703 m², somma 16,689 m, $\frac{1}{4}$ della somma altezze fuori acqua 0,709 m, numeratore della formula 15,980, stazza 7,99, scadenza 26 giugno 1916” (“Certificati della Stazza Internazionale rilasciati a tutto il 30 giugno 1914”, *Annuario RYCI*, 1915).

1914

Gea. Xefina

Classe francese 6,50 metri. Sloop.

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: ingegner Ambrogio Bonomi (Milano).

Caratteristiche come da Regolamento di stazza: “Lunghezza massima 6,50 m, bordo libero minimo 0,350 m, immersione massima delle imbarcazioni con chiglia

In primo piano l’8 metri SI Syrtica di Ugo Serra e Cesare Badaracco progettato e costruito da Attilio Costaguta nel 1913. Armata a cutter ha, secondo il certificato di stazza, una lunghezza corretta di 8,728 metri, la larghezza di 2,252 metri e una stazza di 7,99.



Il 28 luglio 1914 l'Austria-Ungheria dichiara guerra alla Serbia. È l'inizio della Grande guerra. Nel giro di pochi giorni sono coinvolte anche Germania, Russia, Francia e Gran Bretagna. L'Italia, nonostante faccia parte della Triplice Alleanza con Austria-Ungheria e Germania, è al momento neutrale. Il 24 maggio 1915 l'Italia - in seguito all'accordo segreto di Londra del 26 aprile in cui si impegna ad intervenire nel conflitto a fianco della Triplice Intesa (Francia, Gran Bretagna e Russia) in cambio della cessione di territori in Trentino, Alto Adige, Venezia Giulia, Istria e Dalmazia - dichiara guerra all'Austria-Ungheria. Cessa la costruzione delle imbarcazioni da diporto sostituite con il naviglio militare e ausiliario.

fissa 1,00 m, immersione minima delle imbarcazioni con deriva 0,50 m, superficie velica (randa e fiocco) 30,00 m², dislocamento minimo 600 kg. Inoltre, è applicata una formula con relazione tra la lunghezza al galleggiamento, il dislocamento e la superficie velica, il cui risultato non deve eccedere 2,8" (SN). Riconosciuta Classe internazionale dall'International Yacht Racing Union nel 1919. Classe olimpica ai Giochi di Anversa nel 1920.

Oceana

6 metri SI (prima versione). Lugger.

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: dottor Aldo Crespi (Milano).

Caratteristiche: "Certificato di stazza n. 38: lunghezza corretta 6,895 m, larghezza 1,616 m, $\frac{1}{2}$ G 1,303 m, 3 d 0,153 m, $\frac{1}{3}$ \sqrt{S} 2,611 m², somma 12,578 m, $\frac{1}{4}$ della somma altezze fuori acqua 0,620 m, numeratore della formula 11,958, stazza 5,979, scadenza 1° marzo 1916" ("Certificati della Stazza Internazionale rilasciati a tutto il 30 giugno 1914", *Annuario RYCI*, 1915).

Pina

Classe francese 6,50 metri.

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: dottor Passardi (Stresa, Lago Maggiore).

Caratteristiche come da Regolamento di stazza: "Lunghezza massima 6,50 m, bordo libero minimo 0,350 m, immersione massima delle imbarcazioni con chiglia fissa 1,00 m, immersione minima delle imbarcazioni con deriva 0,50 m, superficie velica (randa e fiocco) 30,00 m², dislocamento minimo 600 kg. Inoltre, è applicata una formula con relazione tra la lunghezza al galleggiamento, il dislocamento e la superficie velica, il cui risultato non deve eccedere 2,8" (SN). Riconosciuta Classe internazionale dall'International Yacht Racing Union nel 1919. Classe olimpica ai Giochi di Anversa nel 1920.



Sei metri SI Oceana del dottor Aldo Crespi varato da Costaguta nel 1914. È l'ultimo 6 metri costruito da Attilio Costaguta prima della Grande guerra. Secondo il certificato di stazza ha una lunghezza corretta di 6,895 metri, la larghezza di 1,616 metri e una stazza di 5,979.

Barche a vela costruite dai Cantieri Navali Costaguta

Dal 1916 al 1944

FRANCO BELLONI

LE BARCHE

<i>Aila</i>	<i>Clara</i> (I-9)	<i>Genaria</i> (I-35)	<i>Orietta</i> (I-15)
<i>Antinea</i> (I-29)	<i>Chirta III</i>	<i>Grazia</i> (I-43)	<i>Orsa II</i>
<i>Antinea ex Jetta</i>	<i>ex Clara</i> (I-9)	<i>Italia</i> (I-20)	<i>Pinta Roja</i>
<i>Ardea</i>	<i>Delphis</i> (I-14 e A-4)	<i>Jetta</i>	<i>ex Etra</i> (I-7)
<i>Aria</i> (I-17)	<i>Ella</i>	<i>La Madonnina</i>	<i>Speranza</i>
<i>Astrea</i> (I-3)	<i>Emilia</i> (1713)	<i>Licea</i> (I-12)	<i>ex Baldanza</i>
<i>Azio VIII</i> (I-8)	<i>Etra</i> (I-7)	<i>Miranda</i> (I-40)	<i>Tian</i>
<i>Balilla</i> (I-37)	<i>Fortuna</i>	<i>Miranda II</i> (I-56)	<i>Vega III</i> (I-59)
<i>Baldanza</i> (704)	<i>ex Azio VIII</i> (I-8)	<i>Miranda III</i>	<i>Venilia</i> (I-33)
<i>ex Ella</i>	<i>Furia</i> (I-77)	(I-21 e 1337)	
<i>Bella</i>	<i>Gabbiana</i> (I-5)	<i>Mizar</i>	

LE SCHEDE

Modifiche alla formula di stazza del 1906-1907. Il 1° gennaio 1920 entra il vigore, approvata a Londra nell'ottobre del 1919 durante le riunioni dell'International Yacht Racing Union (IYRU), il Secondo Regolamento di Stazza Internazionale.

La formula:

$$R = \frac{L + 0,25 G + 2 d + \sqrt{S - F}}{2,5}$$

dove:

R = rating in unità lineari;

L = lunghezza in unità lineari;

G = catena in unità lineari;

d = differenza fra il contorno e la catena in unità lineari;

S = superficie di velatura sotto radice quadra;

F = bordo libero in unità lineari.

1920

Furia

6,50 SI (I-77).

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: Calcagno.

Caratteristiche come da Regolamento di stazza: "Lunghezza massima 6,50 m, bordo libero minimo 0,350 m, pescaggio massimo delle imbarcazioni con chiglia fissa 1,00 m, pescaggio minimo delle imbarcazioni con deriva 0,50 m, superficie velica (randa e fiocco) 30,00 m², dislocamento minimo 600 kg. Inoltre, è applicata una formula con relazione tra la lunghezza al galleggiamento, il dislocamento e la superficie velica, il cui risultato non deve eccedere 2,8" (SN). Riconosciuta Classe internazionale dall'International Yacht Racing Union nel 1919. Classe olimpica ai Giochi di Anversa del 1920.

1923

Antinea (I-29)

6 metri SI (seconda versione).

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietari: ingegner Filippo Tassara (Genova). 1925, avvocato Fontana Arnaldi.

Varo: metà giugno 1923.

Caratteristiche: "Attrezzato a semi-lugger, questo bellissimo yacht - siamo in grado di poter adoperare senza esitanza un siffatto aggettivo per aver preso visione di una fotografia che ci è pervenuta all'ultima'ora, e che daremo ai lettori nel prossimo fascicolo - misura in coperta una lunghezza di 10,00 metri ed ha un galleggiamento di 5,90 m. La sua velatura Ratsey & Laphorn è di 54,00 m²" (F.A., "Notiziario dello sport nautico", RN-IN, n. 12, giugno 2^a quindicina 1923).

"Anche la costruzione del 6 metri commissionato ai Cantieri di Voltri dall'eletto sportsman ingegner Filippo Tassara trovasi ormai in via di completamenti. Esso porterà il nome di Antinea e sarà messo in mare durante la prima quindicina di giugno" (Francesco Aponte, "Sport Nautico - Yachting", IM, n. 7, luglio 1923).

Orsa II

Progetto: Attilio Costaguta.

Caratteristiche: "Lunghezza 8,80 m, larghezza 2,15 m, stazza 8,28 t, motore Arona 15 CV" (Annuario YCI, 1961).

1925

Astrea (I-3)

8 metri SI (seconda versione). Yacht da crociera.

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietari: Raffaele Gandolfo (Genova). 1927, Mario Ferdinando Perrone (Roma). 1930, dottor Cuneo. Dal 1933 non si hanno più notizie.

Varo: febbraio 1925.

Caratteristiche: "Lunghezza al galleggiamento 8,15 m, pescaggio 1,44 m, superficie velica 85,64 m²" (AIVE).

Regate: "Questa superba unità del nostro *racing* – che onora davvero l'industria nazionale delle costruzioni nautiche – ha già dato ottima prova nelle regate internazionali d'inverno, e si accinge ora a partecipare a tutte le riunioni veliche che durante la stagione estiva si avvicenderanno senza posa lungo le spiagge del Mar Ligure" (F.A., "La marina da diporto", *IM*, n. 6, giugno 1925).

Note: "Astrea, che ha già riportato qualche notevole successo alle regate internazionali cui esso a finora partecipato, batte i colori del vecchio e glorioso Club Nautico Sampierdarenese" (F.A., "Notiziario dello yachting", *RN-IN*, n. 10, maggio 2^a quindicina 1925).

"Il dottor Cuneo ha comperato dal gr. uff. Mario Perrone lo yacht da crociera *Astrea*. Questo si trova nei cantieri Costaguta, ove venne costruito nel 1925 come 8 metri della Stazza Internazionale; e attualmente gli si sta sostituendo il vecchio motore con un nuovo [motore] Volpi di minor potenza" ("Notiziario di yachting", *IM*, n. 12, 15-30 giugno 1930).

Gabbiana (I-5)

8 metri SI (seconda versione).

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietari: Ernesto Fassio (Genova). 1948, Achille Lauro (Napoli). Dal 1953 non si hanno più notizie.

Varo: seconda quindicina di giugno 1925.

Caratteristiche: "Lunghezza massima 14,70 m, lunghezza al galleggiamento 8,87 m, larghezza massima 2,56 m, pescaggio 1,90 m, dislocamento 7,50 t, piombo in chiglia 4,60 t superficie velica 79,00 m²" ("Marina da diporto", *RN*, n. 2, gennaio 2^a quindicina 1926).

"Lunghezza al galleggiamento 8,53 m, pescaggio 1,72 m, superficie velica 79,56 m²" (*AIVE*).

Venilia (I-33)

6 metri SI (seconda versione).

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: ingegner Filippo Tassara (Genova).

Varo: 11 gennaio 1925.



Sei metri SI *Antinea*, dell'ingegner Filippo Tassara, varato nella prima quindicina di giugno del 1923. Progettato con la seconda versione della formula di stazza (1920) è attrezzato a semi-lugger. Misura in coperta 10,00 metri ed ha una lunghezza al galleggiamento di 5,90 metri.

1926

Balilla (I-37)

6 metri SI (seconda versione).

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: Davide Costaguta (Santa Margherita Ligure e Buenos Aires).

Nota: "Il 6 m SI *Balilla* del cav. Davide Costaguta non si trova più nelle acque liguri avendolo il suo proprietario fatto trasportare a Buenos Aires. Questo yacht partì, infatti, da Genova nei primi giorni di novembre a bordo di un piroscampo diretto al Plata dove il grazioso e valoroso racer ha raggiunto il 6 metri *Leonor* già appartenente allo stesso proprietario.

Clara. 1929, Chirta III (I-9)

8 metri SI (seconda versione).

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietari: ingegner Carlo Nasi (Torino). 1929, V. Chiavari de Triano (Bilbao).
Dal 1949 non si hanno più notizie.

Varo: primi di settembre 1926.

Caratteristiche: "Lunghezza fuoritutto 14,10 m, lunghezza al galleggiamento 8,97 m, larghezza 2,57 m, pescaggio 1,90 m, superficie velica 83,68 m²" (AIVE).

Regate: alcune deduzioni e commenti dopo quasi tre mesi di regate mediterranee nel 1927: "Altro 8 metri italiano che ha fatto il suo esordio insieme a *Viria* è stato *Clara*, che non ha voluto davvero essere da meno del suo coetaneo, e benché non abbia partecipato alle regate di Monaco e di Mentone, guidato magistralmente dal modesto e valoroso skipper napoletano 'Franceschiello', per ben nove volte ha tagliato vittorioso il traguardo, dimostrando così eccellenti qualità nautiche. La barca è molto sfruttata e dà l'impressione che il suo costruttore abbia voluto fare un yacht

Sei metri a Genova negli anni Trenta in una regata organizzata dal Regio Yacht Club Italiano. Si notano, Cora III (I-34) di Giuseppe Roggero, Leo V (I-32) di Zizi Sbertoli e Ugo Serra, Antinea (I-29) di Filippo Tassara e Leonor (I-21) di Davide Costaguta.



adatto per tempi forti, pur mantenendo intatte le sue possibilità con tempi leggeri. "Dai risultati conseguiti si deve ammettere ch'egli è riuscito nell'intento; il profilo è bello, il piano di deriva è triangolare, ma con appoggio verso prua in modo da risultare un trapezoide. Il bordo libero è alto come in *Viria*, mentre il contorno della coperta è assai diverso. Visti a volo d'uccello, i bordi dell'yacht stesso appaiono strozzati nei punti di stazza, cioè a prua e a poppa del galleggiamento, anziché essere avviati secondo una linea pressoché ellittica come si osserva nella maggior parte degli altri campioni.

"Questa caratteristica, se non ha favorito l'estetica della barca, ha permesso al costruttore di ottenere vantaggi negli altri coefficienti di stazza. Infatti, *Clara* è l'8 metri italiano più lungo in linea d'acqua (circa 9,10 m) pure essendo assai invelato (quasi 84,00 m² di vela). Come si può constatare si tratta di un yacht 'algebrico', sfruttato moltissimo, cui fa riscontro l'8 metri inglese *Siris* dovuto ai piani di Morgan Gilies" (G. Odetti, "Dopo le regate del Mediterraneo. Deduzioni e commenti", *RN-IN*, n. 10, maggio 2^a quindicina 1927).

Nota: Clara è il nome della figlia di Carlo Nasi e di Aniceta Agnelli.

Etra (I-7). Anni Novanta, *Pinta Roja*

8 metri SI (seconda versione). Yawl.

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietari: Raffaele Gandolfo (Genova). 1927, Davide Costaguta (Santa Margherita Ligure - Buenos Aires). 1931, Nicanor Salas Chaves (Buenos Aires).

Varo: 2 gennaio 1926. "Molti sportsmen presenziarono alla cerimonia, durante la quale il segretario del Club Nautico Sampierdarenese, sig. Giorgio Devoto, pronunciò un breve discorso elogiando la instancabile fattività dell'appassionato armatore ed augurandogli sempre più luminose affermazioni nel campo della vela" (F.A., "Notiziario dello yachting", *RN-IN*, n. 1, gennaio 1^a quindicina 1926).

Caratteristiche: "Ecco le esatte caratteristiche del nuovo campione del Club Nautico Sampierdarenese: lunghezza in coperta 14,25 m, lunghezza in linea d'acqua 8,60 m, larghezza massima 2,55 m, pescaggio 1,70 m, dislocamento 6,90 t, piombo in chiglia 4,10 t, superficie velica 85,00 m². L'*Etra* è ad attrezzatura Marconi e la sua velatura venne fornita dalla ditta Ratsey & Laphorn" (F.A., "Notiziario dello yachting", *RN-IN*, n. 2, gennaio 2^a quindicina 1926).

"Lunghezza 14,30 m, lunghezza al galleggiamento 8,61 m, larghezza 2,50 m, pescaggio 1,85 m, superficie velica 85,55 m²).

Regate: "*Etra* - che è tra le più riuscite creazioni del cantiere Costaguta - ha vinto durante l'anno 1926 ben 39 primi premi, da esso conquistati partecipando alle regate internazionali di Genova e a quelle della Costa Azzurra, alle regate nazionali di Napoli ed alle riunioni estive del Mar Ligure. *Etra* - che batte il guidone del vecchio Club Nautico Sampierdarenese - si prepara ora alla prossima campagna di regate durante la quale continuerà indubbiamente a mietere allori nella più cospicua misura" (F.A., "Notiziario dello yachting", *RN-IN*, n. 23, 15 dicembre 1926).

Nel 1926 vince, nel corso delle Regate internazionali di Genova organizzate dal Regio Yacht Club Italiano nelle acque del Lido d'Albaro, la seconda edizione della Coppa Rylard contro le italiane *Cheta*, *Catina IV*, *Gabbiana*, *Vega* e la francese *Cupidon* e nel 1927 la prima edizione della Coppa Caterina Pozzani battendo le italiane *Viria*, *Sylphea II* e *Cheta*, la francese *Aile V* e l'olandese *Hollandia*.

Alcune deduzioni e commenti dopo quasi tre mesi di regate mediterranee nel 1927: "*Etra* è una barca veramente eccellente con tempi medi e leggeri, pur mantenendosi pericolosa con quelli tesi. Guidata magnificamente, con un equipaggio disciplinato ed armonico, favorita anche dal tempo che sulla Costa Azzurra fu benigno alle sue doti, ha mietuto la più grande messe di allori (12 primi e molti secondi e terzi hanno coronato la sua campagna sportiva), conquistando anche il primato

Raffaele Gandolfo di Sampierdarena, armatore degli 8 metri SI *Astrea*, *Etra* e della goletta ausiliaria *Jetta*, tutti costruiti dai Cantieri Costaguta. *Jetta* "...segna per Sampierdarena una vera ripresa di interesse verso il mondo della vela...".



nella classifica delle regate francesi. Il proprietario può essere lieto e soddisfatto del suo magnifico 8 metri. Esso non è molto dissimile da *Clara* (vennero concepiti dallo stesso architetto A. Costaguta), cui nel complesso assomiglia nei particolari più o meno spinti; solo il profilo di prua è più incurvato. *Etra* è meno stellato di *Clara* nella sezione maestra, meno lungo in linea di galleggiamento, meno potente, più invelato; insomma un vero campione per tempi mediterranei" (G. Odetti, "Dopo le regate del Mediterraneo. Deduzioni e commenti", *RN-IN*, n. 10, maggio 2^a quindicina 1927).

Note: doveva chiamarsi *Astrea II*. La Coppa Caterina Pozzani è donata al Regio Yacht Club Italiano dal Cavaliere del Lavoro Enrico Pozzani di Milano in memoria della Madre, ed è messa in palio dal 1927 negli 8 metri SI. Il regolamento della Coppa Pozzani prescrive un equipaggio di soli dilettanti con il proprietario dello yacht al timone per tutta la durata della regata. È assegnata definitivamente al proprietario che la vince per quattro volte anche con barche diverse e non consecutivamente. La Coppa è assegnata definitivamente nel 1939 ai fratelli Benedetto e Giacomo Bruzzo che hanno vinto nel 1931 e 1933 con *Licea* e nel 1936 e 1939 con *Aria*, entrambe progetto e costruzione Costaguta. Nel 1950 passa ai 6 m SI e nel 1958 ai 5.5 m SI.

"È stata recentemente [anni Novanta] ritrovata in Uruguay in condizioni precarie trasformata in yawl con il nome di *Pinta Roja*" (*AIVE*).

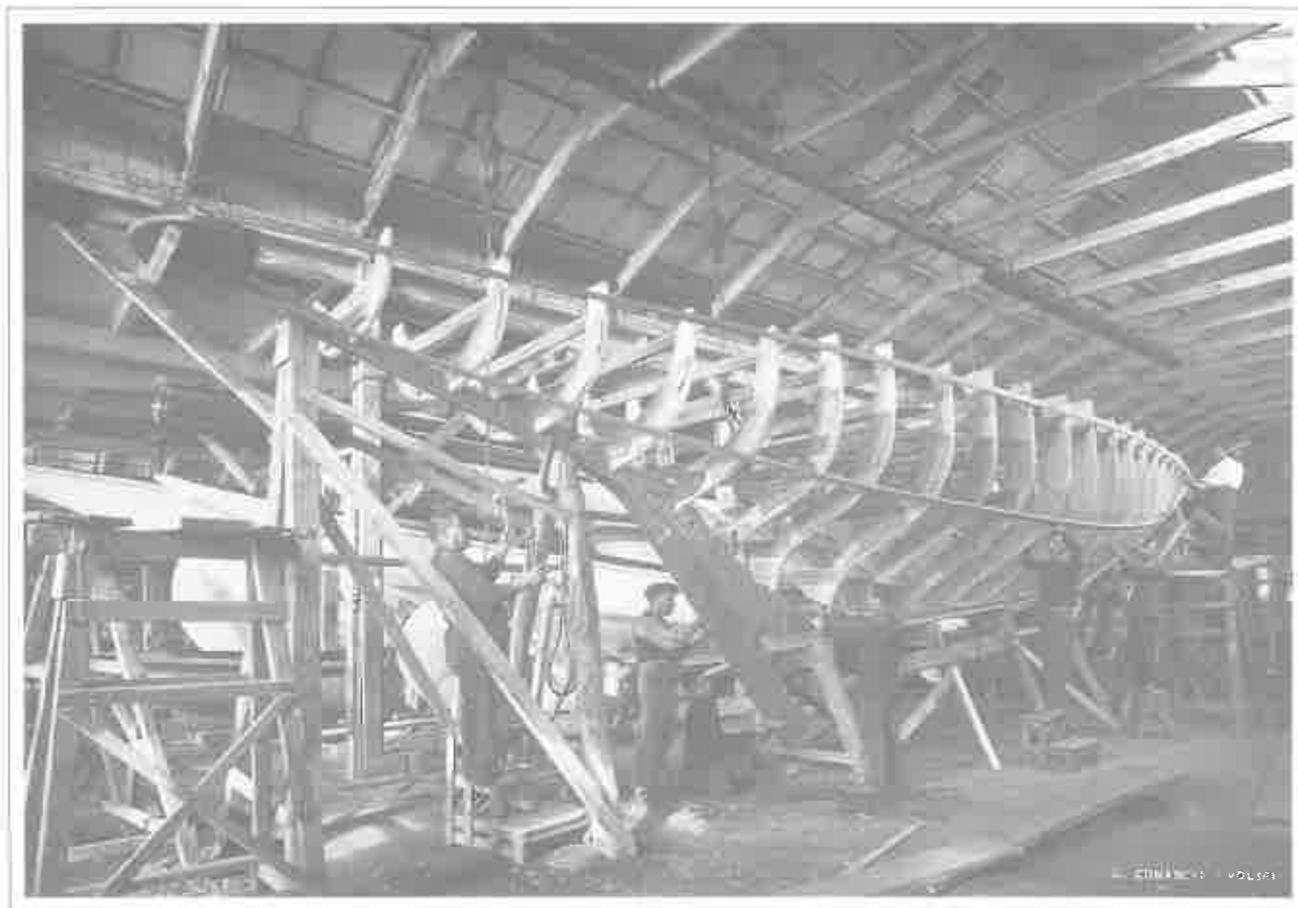
Costruzione di un 8 metri SI nei Cantieri Costaguta: tutte le seste sono sistemate e i maestri d'ascia sono all'opera per completare l'impostazione dello scafo prima di iniziare a sistemare il fasciame. Lo "scheletro" di questo 8 metri SI è un'opera d'arte.

Miranda (I-40)

6 metri SI (seconda versione).

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: ragioniere Carlo Ciampi (Milano).



1927

Genaria (I-35)

6 metri SI (seconda versione).

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: ingegner Filippo Tassara (Genova).

Varo: 5 gennaio 1927.

1928

Azio VIII. 1934, Fortuna (I-8)

8 m SI (seconda versione).

Progetto: Antonio Bava.

Proprietari: ingegner Ignazio Centurini (Roma). 1934, Giulio de Blaas da Lezze (Venezia). Dal 1949 non si hanno più notizie.

Varo: seconda quindicina di gennaio 1928.

Caratteristiche: "Lunghezza fuoritutto 14,48 m, lunghezza al galleggiamento 8,90 m, larghezza 2,62, pescaggio 1,88 m, superficie velica 77,78 m²" (AIVE).

Nota: prende il numero velico I-8 già di *Viria*, venduta nel frattempo in Spagna.

Licea (I-12)

8 metri SI (seconda versione).

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietari: Benedetto e Giacomo Bruzzo (Genova). 1935, Agostino Santamaria (Genova). 1953, Reale Yacht Club Canottieri Savoia (Napoli). 1969, Circolo Canottieri Tevere Remo (Roma). Dal 1972 al 1996 non si hanno più notizie. 1996, Fabio Albert (Palermo).

Varo: seconda quindicina di gennaio 1928.

Caratteristiche: "Lunghezza 14,40 m, lunghezza al galleggiamento 9,14 m, larghezza 2,58 m, pescaggio 1,93 m, superficie velica 80,50 m²" (AIVE).

Regate: *Licea* si aggiudica alle Regate internazionali di Genova del 1930, organizzate dal Regio Yacht Club Italiano, la Coppa Rylard battendo le italiane *Catina V*, *Delphis*, *Sylphea III*, *Bamba*, *Vega*, la tedesca *Marianne III*, la spagnola *Zip II* e la francese *Aile VI*. Sempre nelle regate genovesi vince, nel 1931 contro *Sylphea III* e *Bamba* e nel 1933 contro *Orietta* e *Bamba* e l'inglese *Folly*, la Coppa Caterina Pozzani e, con gli stessi avversari, anche la Coppa del Mediterraneo nel 1933.

Nota: "Naviga ancora [2000], ma le condizioni generali lasciano molto a desiderare" (AIVE).

1929

Ardea

Goletta.

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: fratelli Luigi e Filiberto Denina (Torino).

Varo: 5 settembre 1929.

Caratteristiche: "Si tratta di un ausiliario di circa 10 tonn di dislocamento. La velatura è di quelle a goletta americana, per le quali non abbiamo troppa simpatia, a meno che non si avvicinino molto al tipo del nostro splendido navicello, e cioè con la maestra a proravia del centro e con l'albero di prora poco trinchetto e molto bastone di fiocco, in modo da portare con vento fresco il centro velico a prora. L'*Ardea* ha una lunghezza di 8,90 m al galleggiamento (dieci centimetri meno di

Benedetto "Beni" Bruzzo, un nome "storico" dello yachting tra le due guerre Mondiali. Presente sui campi di regata con gli 8 metri SI *Licea*, *Aria* e *Italia*, tutti costruiti da Costaguta, ha continuato le tradizioni marinare della famiglia. Ha vinto nel 1931 e nel 1936 la Coppa Caterina Pozzani.



quanto occorre per prendere parte alle regate di crociera) e di 13,20 m in coperta; è larga 3,10 m; immerge per 1,75 m. Possiede un piccolo motore a olio pesante" (I.A., "Notiziario di yachting", *IM*, n. 14, 11-20 maggio 1931).

"La costruzione tutta in cedro con alberatura in spruce è riuscita molto robusta ed elegante. Le vele, eccezione fatta della randa, sono state tutte eseguite dal cantiere stesso. L'attrezzatura è a goletta con vela di straglio, tipo più adatto per yacht da crociera. Quale yacht destinato a crociera è stato munito di un motore ausiliario Bolinders a olio pesante della potenza di 5-7 HP, che gli imprime una velocità di 5½ miglia l'ora. Le disposizioni interne sono comodissime e date le ridotte dimensioni dell'imbarcazione lo spazio interno è stato sfruttato con criterio e genialità" ("*Ardea*, la nuova unità da crociera della nostra marina da diporto", *VM*, n. 12, dicembre 1929).

"Questa piccola nave, che venne costruita per piccole crociere nel Tirreno e nel Mediterraneo, grazie alle sue disposizioni interne ottimamente e razionalmente concepite, consente l'alloggio di 4 persone e di 2 marinai.

"Ecco la descrizione dei locali, partendo da prua: un posto per l'equipaggio, con due cuccette ribaltabili ed una ghiacciaia; poi a sinistra, una cuccetta con fornello a petrolio marca 'Primus', lavandino e ripostiglio per vasellame e provviste: a dritta lavabo e wc padronale.

"Viene in seguito la saletta, con due armadi e due sofà trasformabili in due cuccette tipo vagone-letto; al centro della saletta è un tavolo pieghevole, attraverso il quale passa l'albero di maestra.

"Proseguendo ancora verso poppa, vi è un locale con due cuccette fisse, una per parte e al centro la scaletta che porta in coperta.

"A poppavia della scaletta è sistemato il motore, che viene a trovarsi sotto il pozzo stagno di coperta. In fine, verso poppa, vi è il deposito delle vele e dei cavi, cui si accede dalla coperta a mezzo boccaporto.

L'8 mt. S.I. Licea di Beni Bruzzo costruito da Costaguta nel 1928 vincitore della Coppa Rylard, della Coppa del Mediterraneo e per due volte della Coppa Caterina Pozzani.



“Nella sentina trovano posto le catene d’ormeggio, il deposito dell’acqua (130 litri) e quello della nafta (100 litri)” (“Lo sport nautico. *Ardea*”, *IM*, n. 23, 1°-15 dicembre 1923).

Nota: distrutta da un bombardamento nei magazzini del RYCI nel Porticciolo Duca degli Abruzzi il quarto giorno, 14 giugno 1940, dell’entrata in guerra.

1930

Emilia (1713)

Goletta. 2002, trasformato in 12 metri SI.

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietari: Attilio Bruzzone (Genova). 1950, dottor Alfredo Maria Coppola (Milano). 1975, Giorgio Trani. 1988, Giulio Ricci e Adriana Sterzi. 1997, Marco Riccardo Gastaldi e Jacques Sicotte (Montecarlo).

Varo: “Il 16 settembre [1930] è stata varata da un cantiere della nostra Riviera di Ponente [Costaguta] la goletta ausiliaria *Emilia* del gr. uff. Attilio Bruzzone. Al varo presenziavano, oltre al proprietario e alla sua Signora, numerosi amici ed una moltitudine di appassionati. Alle ore 11 precise la madrina, signora Emilia Bruzzone, madre del proprietario, lanciò la bottiglia di spumante che s’infranse sulla elegante prua dello yacht, ed immediatamente la bella nave scese in acqua tra gli applausi della folla” (“Notiziario sportivo”, *IM*, n. 19, 1-15 ottobre 1930).

Caratteristiche: “*Emilia* che in un primo tempo doveva essere un yacht da corsa della classe dei 12 meri SI, ha le seguenti caratteristiche: lunghezza massima 21,00 m, lunghezza al galleggiamento 13,50 m, larghezza massima 3,80 m, dislocamento 25 t, superficie velica 200,00 m², motore a nafta Bolinders 30 HP, che imprime una velocità di circa 7 miglia.

“Lo scafo è fasciato di mogano, la coperta e l’alberatura in spruce. Chiodagione completamente in rame e metallo giallo. Tutte le guarniture metalliche d’armamento sono state fornite dalle officine specializzate ‘Nautilus’ di Genova. Velatura di Claverie, carena in rame rosso. La finitura è stata eseguita coi prodotti della Rylard. L’arredamento interno è provvisto di ogni comodità” (“*Emilia*, una nuova unità da crociera della marina da diporto italiana”, *VM*, novembre 1930).

In una pubblicazione curata dall’A.I.V.E. in occasione del “Prada Challenge for Classic Yachts” del 2002 si hanno queste misure di stazza: “Lunghezza fuoritutto 22,43 m, lunghezza al galleggiamento 14,36 m, larghezza 3,74 m, pescaggio 2,95, superficie velica 245,00 m²”.

Emilia era stata progettata da Attilio Costaguta quale 12 metri SI per il senatore Giovanni Agnelli che ne voleva fare dono al genero Nasi. Esso non venne mai realizzato a seguito dell’annullamento dell’ordine e lo scafo di *Emilia* rimase sullo scalo fino a quando non venne acquistato da Attilio Bruzzone che chiese il cambio dell’armo in goletta bermudiana (e come tale la barca venne varata), dandole il nome della moglie, *Emilia*.

Regate: *Emilia* inizia nel 1931 l’attività agonistica partecipando il 17 luglio alla Cannes-Genova e in luglio alla terza tappa, Genova-Sanremo, della Corsa Crociera del Mediterraneo. Una attività che dura fino all’acquisto da parte del banchiere Alfredo Maria Coppola. Con Giulio Ricci e Adriana Sterzi *Emilia* ritorna alla bellezza originale con un sapiente restauro fatto dal Cantiere Beconcini. Gli interni sono fortemente innovativi, curati dall’architetto Pinto. Partecipa ai Raduni delle barche d’epoca di Imperia del 1990, 1992 e 1996. Nel 2002 gli attuali proprietari si sono ripromessi, riuscendoci, di trasformare *Emilia* in un 12 metri SI secondo l’originario progetto, pronto per le regate delle classi metriche d’epoca.

Bibliografia: Franco Belloni, “Armo vecchio, vita nuova!”, *Arte Navale*, n. 32, agosto-settembre 2005.

Delphis (I-14 poi A-4)

8 metri SI (seconda versione).

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietari: cavaliere Davide Costaguta (Santa Margherita Ligure e Buenos Aires). 1937, Luis F. & Ovidio D. Valle (Buenos Aires). 1949, Roberto Pitracaprina (Montevideo). Dal 1954 non è più iscritto nel *Lloyd's Register of Yachts*.

Si ritrova nel 1998 quando diventa di proprietà dell'industriale farmaceutico argentino Sieleki; lo yacht è in pessime condizioni e l'armatore decide di procedere al suo restauro. Nel 2006 il restauro è praticamente terminato a cura del cantiere Roca & Terrazzano Barcos a Buenos Aires.

Varo: 23 marzo 1930. "Appena scesa in mare, questa bella unità, alla quale sono affidate tutte le più dolci speranze di vittorie italiane, è risultata perfettamente equilibrata, e corrispondente scrupolosamente alle condizioni di navigazione stabilite nel progetto" (I. Redazza, *Delphis, VM*, n. 5, maggio 1930).

Caratteristiche: "Il nuovo yacht - proprietà del cav. Davide Costaguta di Buenos Aires - ha le seguenti caratteristiche principali: lunghezza massima 13,50 m, lunghezza al galleggiamento 8,90 m, dislocamento 7,60 t, superficie velica 85,00 m². La barca - come appare sull'acqua - ha gli slanci corti e poco radenti, è assai grossa, e dà l'impressione di essere una barca... mediterranea. Il debutto del *Delphis* è naturalmente attesissimo" ("Lo sport nautico", *IM*, n.8, 16-30 aprile 1930).

"I disegni e l'esecuzione sono dovuti al Costaguta, ciò che basta per significare perfezione di studio, abilità profonda nella scelta dei requisiti per un preciso sfruttamento della stazza, eleganza e accuratezza" (I. Redazza, *Delphis, VM*, n.5, maggio 1930).

"All'8 metri *Delphis* del cav. Costaguta è stato tolto un centinaio di chilogrammi di piombo dalla chiglia. Questa barca trovasi ora a Santa Margherita Ligure" ("Notiziario di yachting", *IM*, n. 12, 16-30 giugno 1930).

"Lunghezza fuoritutto 13,49 m, lunghezza al galleggiamento 8,89 m, larghezza 2,62 m, pescaggio 1,93 m, superficie velica 84,61 m²" (*AIVE*).

Regate: Regio Yacht Club Italiano, Regate Internazionali di Genova dal 19 al 27 aprile 1930. "Il nuovissimo *Delphis* ha favorevolmente impressionato; ha un'ampia velatura (85,00 m²), ed è il più largo degli 8 metri che abbiamo visti finora.

"Poco si può dire sul suo conto perché naturalmente non ha un passato, e le giornate bisbetiche della riunione impediscono di farsi un giusto concetto del suo valore.

"Si afferma che è stato costruito per mare vivo e brezze tese; ma noi non abbiamo avuto agio di vederlo con tempi siffatti, e per ora lo abbiamo trovato buono con tempi leggeri" (G. Odetti, "Le Regate Internazionali di Genova", *RN*, n. 9, 1-15 maggio 1930).

Nota: "L'8 metri *Delphis*, che il cav. Davide Costaguta, il noto yachtsman di Santa Margherita dimorante a Buenos Ayres, si era fatto costruire quest'anno da un cantiere ligure è partito il giorno 16 [ottobre] a bordo del piroscampo *Cariddi* della Società Meridionale di Navigazione, diretto al Plata" ("Lo sport nautico", *IM*, n. 21, 1°-15 novembre 1930).

Grazia (I-43)

6 m SI (seconda versione).

Progetto: Francesco "Cesco" Giovanelli.*Proprietario:* avvocato Mario Bruzzone (Genova).

Nota: Francesco "Cesco" Giovanelli progetta per diletto le sue barche, tutte costruite dai Cantieri Baglietto di Varazze, con le quali ottiene importanti affermazioni. *Grazia* e il 6 metri SI *Petra* di Guido Carbone, sono le uniche imbarcazioni progettate per gli amici. Giovanelli, è stato anche un arguto e polemico scrittore di yachting e, inoltre, ha pubblicato anche due interessanti libri, oggi praticamente introvabili: *Le barche a vela vanno a vela* (1937) e *La Regata e la sua Legge* (1942 e 1949), entrambi firmati con lo pseudonimo Gino Vaelli.

1931

Jetta. 1947, *Antinea*

Goletta ausiliaria.

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietari: Raffaele Gandolfo (Genova). 1949, Margherita Gamberini Varzi (San Michele di Pagana-Rapallo).

Varo: 24 giugno 1931.

Caratteristiche: 24 t (GJ). "Lunghezza massima 17,25 m, lunghezza al galleggiamento 12,50 m, larghezza 4,00 m, pescaggio 2,40 m, 8 t di piombo in chiglia. L'attrezzatura dello yacht è a goletta americana, cioè con un piccolo trinchetto e una grande maestra, ambedue a Marconi. La velatura è di 165,00 m², divisa in una gran randa di maestra, fiocchi e vele di strallo, oltre la vela quadrangolare fra il trinchetto e la maestra. *Jetta* è da ritenersi un'ottima unità, sia per la larghezza molto sviluppata in confronto alla lunghezza, sia perché molto alta di bordo. L'interno dello yacht è arredato magnificamente. A prua, dopo uno spazioso locale per i marinai con i relativi servizi, trovasi la cabina padronale con due comodissimi letti e tutti i servizi inerenti; a poppavia è stato adattato un salottino con due sofà trasformabili in letti; poi vi è la cucina con i servizi propri. Un motore Bolinders di 14 HP, sistemato all'estrema poppa, potrà imprimere allo yacht una velocità di 6 miglia l'ora" (I.A., "Yachting", *IM*, n. 20, 11-20 luglio 1931).

"Lunghezza 17,25 m, larghezza 3,95 m, stazza 25,40 t" (*Annuario YCI*, 1954).

Nota: "Questo due alberi segna per Sampierdarena una vera ripresa di interesse verso il mondo della vela: è la nuova barca di Raffaele Gandolfo, una splendida realizzazione del cantiere Ugo Costaguta. Viene registrata presso il RYCI, ma Gandolfo sceglie per l'equipaggio alcuni marinai tra gli operai della sua ditta e ospita in numerose gite parecchi concittadini. Può sembrare poca cosa ma l'iniziativa piace, se ne parla, e basta questo per risvegliare a Sampierdarena un amore per la nautica che in realtà non era mai scomparso. La sede del CNS [Club Nautico Sampierdarenese] si rianima e per il Club è davvero un nuovo inizio" (*CNS*).

1932

Mizar

Cruiser con motore ausiliario.

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: dottor Pietro Egidi (Roma).

Varo: 1° agosto 1932.

Caratteristiche: 10 t. "Lo yacht è attrezzato a ketch con forme piene e potenti essendo desiderio del proprietario usarlo esclusivamente per crociere. Un motore a nafta Skandia permette di marciare alla velocità di 8 miglia l'ora. Per quanto di dimensioni ridotte il *Mizar* presenta internamente tutti i comfort moderni essendo stato lo spazio utilizzato al massimo" ("Note varie", *VM*, n. 9, settembre 1932).

Nota: "Il prof. Guido Egidi, ben noto appassionato romano dello sport velico, ha affidato tempo fa al Cantiere Navale A. Costaguta, di Genova-Voltri, la costruzione di un cruiser con motore ausiliario. Tale costruzione è stata condotta a termine negli ultimi giorni di luglio; e, il 1° agosto scorso, ha avuto luogo nel cantiere stesso il varo della nuova imbarcazione. Lo yacht, che è stato battezzato *Mizar*, disloca circa 10 tonn., possiede un tipo di attrezzatura a kecht e un motore a nafta che potrà imprimere alla barca una velocità di circa 8 miglia orarie. Il *Mizar* è risultato di tipo prettamente da crociera, come era nelle intenzioni del proprietario; per quanto di dimensioni ridotte, esso è riuscito internamente assai comodo, essendo lo spazio sfruttato al massimo e con vero senso pratico per assicurare all'imbarcazione tutti i comfort moderni" ("Notiziario", *IM*, n. 17, 1-15 settembre 1932).

A Londra, nell'ottobre 1933 l'International Yacht Racing Union approva il Terzo Regolamento Internazionale. La nuova formula entra in vigore dal 1° ottobre. Alla riunione l'Italia è rappresentata dal conte Alberto Filippo d'Albertis e dall'ingegner Vincenzo Vittorio Baglietto.

La formula:

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

dove:

R = rating in unità lineari;

L = lunghezza in unità lineari;

d = differenza fra il contorno e la catena in unità lineari;

S = superficie di velatura sotto radice quadra;

F = bordo libero in unità lineari.

1933

Orietta (I-15)

8 metri SI (terza versione).

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietari: conte Giuseppe della Gherardesca (Firenze). 1954, Circolo Canottieri Napoli (Napoli). 1959, non se ne hanno più tracce. 1970, Angelo Morganti (Novara).

Varo: 14 febbraio 1933. "È stato varato nel cantiere Costaguta di Genova-Voltri il nuovo 8 m SI *Orietta*, del Podestà di Firenze conte della Gherardesca. La cerimonia si è svolta, in una giornata luminosissima, alla presenza di una piccola folla di pubblico" ("Yachting", *IM*, n. 5, 1-15 marzo 1933).

Caratteristiche: "L'*Orietta*, bellissima barca, ha una lunghezza massima di 14,50 m in coperta e di 9,15 m al galleggiamento; una larghezza al mezzo di 2,64 m e un pescaggio massimo di 1,93 m. La sua superficie velica, esclusi i rotondi di balumina e gli incroci di fiocco, tocca i 78,00 m². Lo scafo ha forme fini, disloca 8 tonnellate" ("Yachting", *IM*, n. 5, 1-15 marzo 1933).

"L 10,852 m, 2d 0,098 m, \sqrt{S} 8,875 m², F 0,865, stazza 8,000, data 8-6-37" ("RFIV, Comunicato n. 24, Comitato Tecnico Centrale, Registro dei Certificati di Stazza", *VM*, n. 6, giugno 1939).

"Lunghezza fuoritutto 14,49 m, lunghezza al galleggiamento 9,10 m, larghezza 2,61 m, pescaggio 1,93 m, superficie velica 79,34 m²" (*AIVE*).

Regate: Coppa d'Italia a Genova nel 1935 dopo un'interruzione di due anni. Sono in gara: la Francia con *Ea*, ex *Méli-Mélo*, di Emile Piquerez, la Germania con *Germania III* di Krupp von Bohlen und Halbach e la nostra *Orietta* che si aggiudica l'importante Trofeo.

Vince la Coppa Caterina Pozzani per ben tre volte: nel 1934 contro le italiane *Bamba*, *Licea*, *Catina V* e la francese *Sirena*; nel 1935 contro l'italiana *Aria*, la tedesca *Germania III* e la francese *Ea* e nel 1938 contro l'italiana *Aria*, la tedesca *Germania III* e la svedese *Ilderim*. Nel 1934 si aggiudica anche la Coppa Rylard e la Coppa del Mediterraneo contro le italiane *Bamba*, *Catina V*, *Licea*, *Sylphea III*, l'inglese *Folly* e le francesi *Sirena* e *Mugel IV*, messe in palio dal Regio Yacht Club Italiano nelle regate internazionali di Genova.

1935

Aila

Progetto: Attilio Costaguta.

Caratteristiche: "Lunghezza 10,50 m, larghezza 1,85, stazza lorda 6,31 t, motore Albin 15 CV" (*Annuario YCI*, 1965-66).

Aria (I-17)

8 metri SI (terza versione).

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietari: Benedetto Bruzzo (Genova). 1939, marchese Francesco Spinola (Genova). 1951, Reale Yacht Club Canottieri Savoia (Napoli). 1963, generale Alessandro Sarti (Trieste). 1967, dottor Leone Carlo Mostacci (Verona). 1998, Serena Galvani (Bologna).

Varo: 2 gennaio 1935.

Caratteristiche: "L 10,986 m, 2d 0,086 m, \sqrt{S} 8,715 m², F 0,844, stazza 7,992, data 11-7-38" ("RFIV, Comunicato n. 24, Comitato Tecnico Centrale, Registro dei Certificati di Stazza", *VM*, n. 6, giugno 1939).

"Lunghezza fuoritutto 14,16 m, lunghezza al galleggiamento 9,22, larghezza 2,65 m, pescaggio 1,98 m, superficie velica 77,69 m²" (*AIVE*).

In una pubblicazione curata dall'AIVE ed edita in occasione del "Prada Challenge for Classic Yachts" del 2002 si hanno queste misure: "Lunghezza fuoritutto 14,16 m, lunghezza al galleggiamento 9,57 m, larghezza 2,61 m, superficie velica 80,00 m²".

Regate: Costaguta e Bruzzo, due nomi storici della vela italiana prima della Seconda guerra mondiale, sono i migliori "padrini" di questa barca che sarà tra le protagoniste delle "Settimane" di Genova, organizzate, allora, dal Regio Yacht Club Italiano. Nel 1936 vince la Coppa Caterina Pozzani contro l'italiana *Orietta* e le tedesche *Vaterland* e *Germania III*. Significativa l'affermazione nei confronti di *Germania III* del barone Krupp von Bohlen und Halbach, l'8 metri che si classificherà nello stesso anno terzo all'Olimpiade di Kiel. Un'altra affermazione, sempre nella Coppa Caterina Pozzani, nel 1939, ultima edizione prima della guerra, contro le italiane *Miranda III* e *Italia*.

Nel 1999, al Campionato europeo degli 8 m SI alla Trinité-sur-Mer, con Daniele De Grossi al timone, è prima nella categoria degli scafi d'epoca, Vintage, aggiudicandosi la Coupe Cartier davanti a *Bamba*, *Carron II*, *Aile VI*, *Catina VI* e *Emily*. *Aria* partecipa alle regate delle barche d'epoca in Italia e all'estero. Tra le diverse competizioni si classifica, con Mauro Pelaschier al timone, terza nella Vintage Division 3 all'America's Cup Jubilee organizzata a Cowes, Inghilterra, a fine agosto 2001.

Note: alcuni passaggi di proprietà, finché nel 1967, un medico veronese, Leone Carlo Mostacci, la trova in disarmo a Fiumicino e dopo averla acquistata la porta sul Lago di Garda e successivamente a Favignana.

A Favignana, nell'aprile del 1998, è ritrovata ed acquistata da Serena Galvani: un innamoramento a prima vista, nonostante le pessime condizioni della barca che, inoltre, è stata modificata. Portata al Cantiere Navale dell'Argentario dove è sottoposta a un integrale restauro, *Aria* ritorna come era negli anni Trenta ed è rivarata il 23 maggio 1999.

"... lo scafo è ricostruito, parte dei corsi di fasciame e delle ordinate viene sostituita; albero e boma in legno, verricelli e altre ferramenta restano in versione originale, le disposizioni interne rimangono fedeli al primo progetto" (AIVE).

Bibliografia: Serena Galvani, a cura, *Aria, la storia, il recupero, il restauro di un 8 m SI*, Bologna, Arie, 2000. *Il restauro di 'Aria'*, INTV Productions, VHS Film, 1999. Paolo Macione, "Aria spegne settanta candeline", *Yacht Digest*, n. 129, giugno-luglio 2005. Franco Belloni, "Aria una bella barca è tornata a navigare", Tesori Latini, marzo 2000.

1936

Bella

Imbarcazione simile a un 8 metri SI.

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietari: conte Lorenzo Bruzzo (Genova). 1961, Carlo Pesenti (Milano). 1965, Carlo Aloisi. 1966, Circolo della Vela di Roma (Roma). 1967, avvocato Sotis. Mancano notizie dei successivi proprietari.

Caratteristiche: "Lo scafo ricalca le linee di un 8 metri SI e pare fosse molto simile a quello di *Italia*, tuttavia non mai stato stazzato e non ha mai avuto un numero velico. Usata soltanto per il diporto" (AIVE).

Nota: nel 1966 *Bella* affonda al largo di Talamone.

Italia (I-20)

8 metri SI (terza versione).

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietari: Reale Federazione Italiana della Vela (Roma). 1937, Angelo Rizzoli

(Milano). 1939, Benedetto e Giacomo Bruzzo (Genova). 1952, Circolo Nautico (Napoli). 1972, Eugenio e Salvatore di Leva (Sorrento). 1980, Antonio Sisimbro (Napoli).

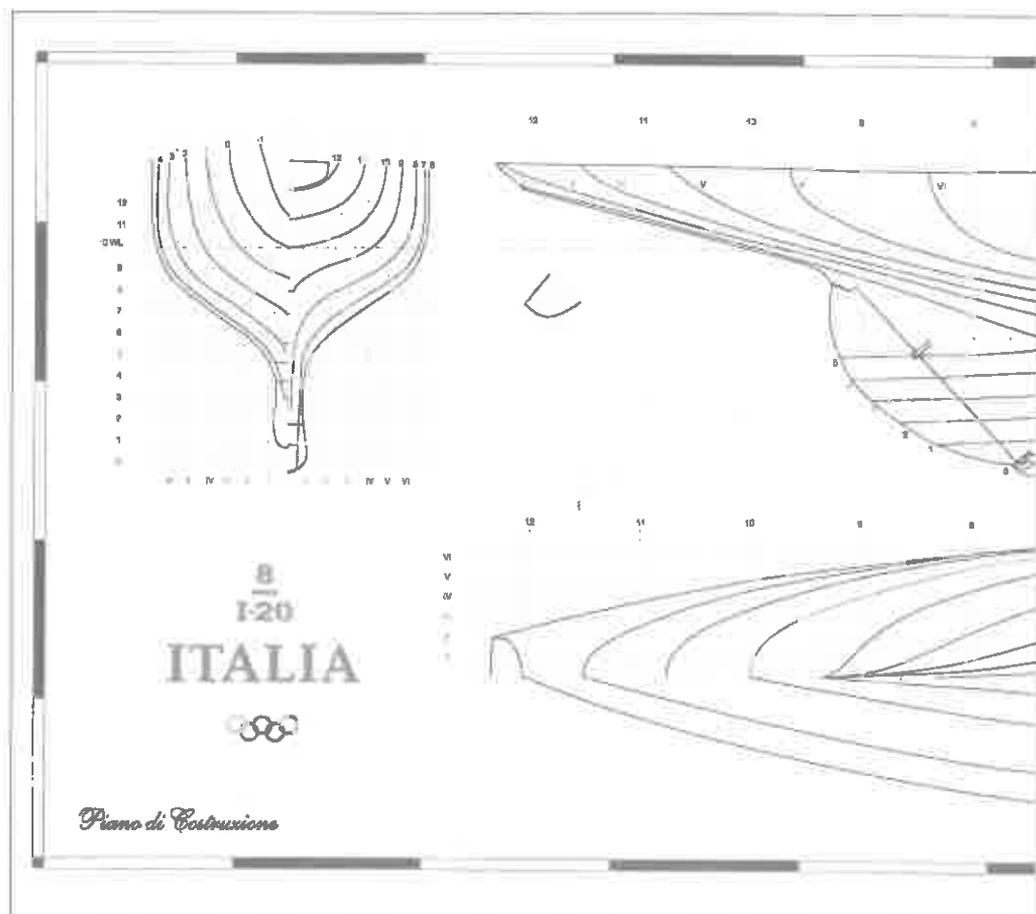
Varo: 20 giugno 1936. "Alla cerimonia sono intervenuti il marchese Paolo Pallavicino, che, come Vice-Presidente Generale del RYCI aveva ordinato il racer stesso, il conte Della Gherardesca, l'avv. Mario Bruzzone segretario generale del RYCI, il cav. Guido Giovannelli comandante per la 1^a Zona RFIV, il marchese Giovanni Leone Reggio incaricato dalla RFIV di assistere alla costruzione del nuovo yacht del quale sarà lo skipper [...] Il gentil sesso era rappresentato: dalla signora Graziella Bruzzone, madrina del nuovo racer nella prora del quale ha energicamente rotto la tradizionale bottiglia di spumante, dalla marchesa Bianca Reggio Catto, dalla signora Vaccaro ed altre" (I.S.F., "I nuovi 8 m SI *Catina VI* e *Italia* e la scelta del campione per le Olimpiadi", *VM*, n. 7, luglio 1936).

Calendario dei lavori: dal quaderno *8 metri S.I. Italia*, tenuto da Attilio Costaguta: "Cominciato il disegno il 21-12-935; cominciato il tracciato alla sala il 13-1-936; cominciato a lavorare la chiglia il 23-1-936; cominciato a piegare le ossature il 30-2-936; cominciato a fasciare il 2-3-936 – finito il 23-3; il 17-4 ultimato coperta; il 20-4 cominciato modello piombo; il 17-4 pesato la barca; il 20-6 varato la barca".

Caratteristiche: "Lunghezza massima 14,350 m, lunghezza al galleggiamento 9,250 m, lunghezza L della formula 10,990 m, larghezza massima 2,590 m, 2 d per la formula 0,060, fuori acqua medio 0,890, superficie velica 77,00 m², peso al bilico 8330 kg, peso minimo chiesto 8208 kg" (I.S.F., "I nuovi 8 m SI *Catina VI* e *Italia* e la scelta del campione per le Olimpiadi", *VM*, n. 6, luglio 1936).

"L 10,995 m, 2d 0,050 m, \sqrt{S} 8,804 m², F 0,899, stazza 7,995, data 3-2-39" ("RFIV, Comunicato n. 24, Comitato Tecnico Centrale, Registro dei Certificati di Stazza", *VM*, n. 6, giugno 1939).

Piani dell'8 metri SI Italia, eseguiti rilevando le misure direttamente dallo scafo dal febbraio del 2002 al marzo del 2003, dal sorrentino Angelo Esposito, allora studente di ingegneria, per il Centro Studi Tradizioni Nautiche della Sezione di Napoli della Lega Navale Italiana.



“Lunghezza fuoritutto 14,35 m, lunghezza al galleggiamento 9,25 m, larghezza 2,59 m, dislocamento 8,33 t, superficie velica 77,00 m²” (AIVE).

Regate Olimpiche: per la scelta del nostro rappresentante negli 8 m SI a Kiel, sede dei Giochi Velici dell'Olimpiade di Berlino, sono di fronte *Italia*, la barca che la Federazione ha fatto progettare e costruire da Attilio Costaguta, *Catina VI* (progetto e costruzione di Vittorio Beltrami) del commendatore Vittorio Pozzani di Milano, *Orietta* (Attilio Costaguta) del conte Giuseppe della Gherardesca di Firenze, *Aria* (Attilio Costaguta) del conte Benedetto Bruzzo di Genova e *Bona* (progetto di Vincenzo Vittorio Baglietto, costruzione Baglietto) del Duca d'Ancona e alle selezioni di Harold W. Rosasco di Genova.

Il commissario tecnico della Federazione per la Preparazione Olimpica, Pasquale de Conciliis, dopo una serie di regate scarsamente indicative per le condizioni atmosferiche sceglie *Italia* con questo equipaggio: Giovanni Leone Reggio, timoniere, Bruno Bianchi, Enrico Massimo Poggi, Luigi Mino Poggi, Luigi de Manincor e Domenico Mordini. Accompagnatore e membro della Giuria internazionale Carlo Strena.

Nove nazioni, oltre all'Italia, partecipano nella classe 8 m SI. Sono:

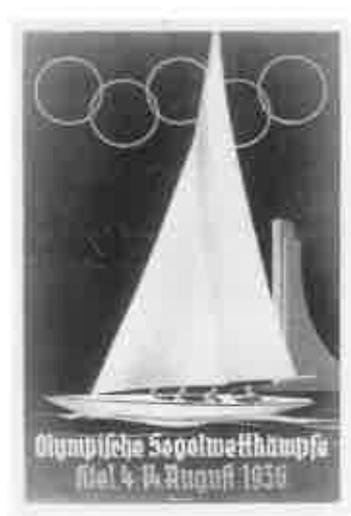
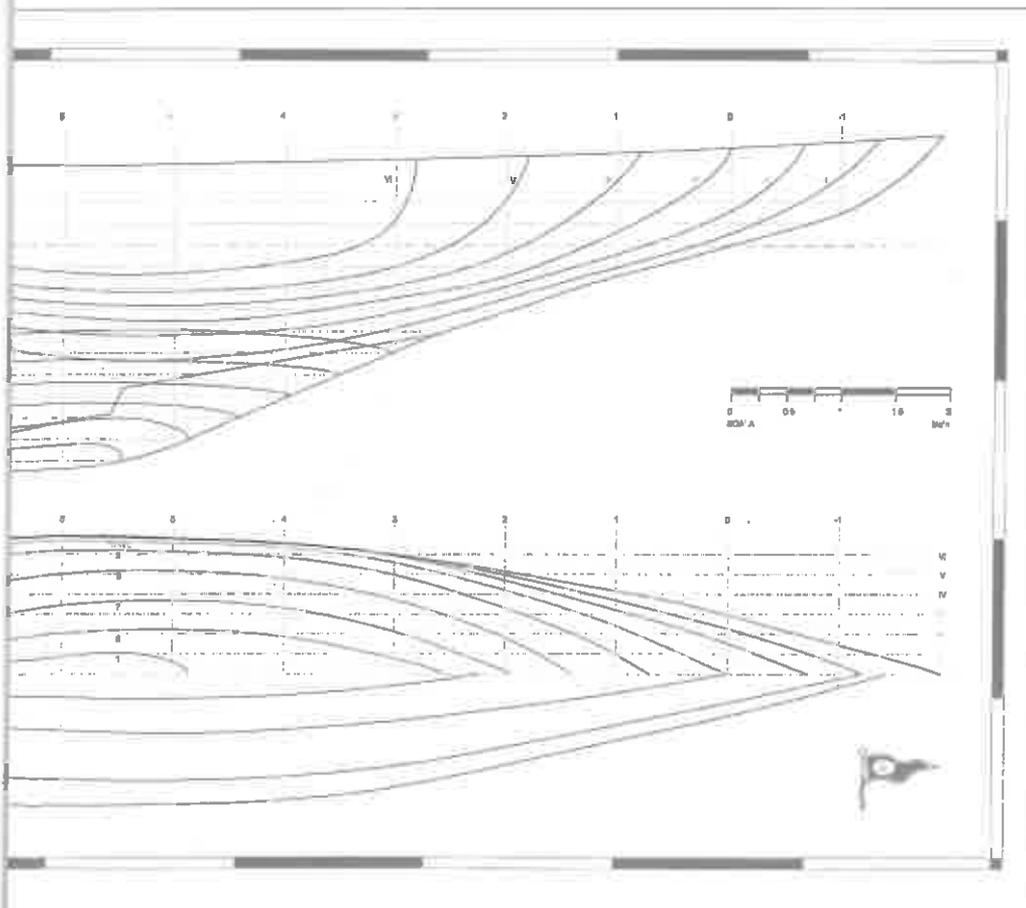
Argentina, *Matrero II* (A-5) ex *Vaterland*, progettista e costruttore Gebr. Kröger, 1935, timoniere Rufino Rodriguez de la Torre;

Danimarca, *Anitra* (D-1), progettista Johan Anker, costruttore Anker & Jensen, 1930, timoniere Niels Valdemar Hansen;

Finlandia, *Cheerio* (L-7), progettista Gustav A. Estlander, costruttore Åbo Båtvarv, 1929, timoniere Gunnar Groenblom;

Francia, *Ea II* (F-8), progettista Pierre Arbaut, costruttore V. Despujols, 1936, timoniere Pierre Arbaut;

Germania, *Germania III* (G-9), progettista Henry Rasmussen, costruttore Abeking & Rasmussen, 1935, timoniere Hans Howald;



In occasione dell'Olimpiade del 1936, è emessa dalle Poste tedesche una serie di otto francobolli commemorativi più un foglietto con soggetti sportivi e due cartoline postali entrambe con una vignetta, sopra, che riproduce stilizzata una barca a vela delle Classi metriche.

Gran Bretagna, *Saskia II* (K-26), progettista William Fife III, costruttore William Fife & Son, 1931, timoniere Kenneth Preston;
 Norvegia, *Silja* (N-26), progettista Johan Anker, costruttore Anker & Jensen, 1930, timoniere Olaf Ditlev-Simonsen sr;
 Stati Uniti, *Angelita* (US-18), progettista Nicholas S.Potter, costruttore Wilmington Boat Works, 1930, timoniere Owen Porter Churchill;
 Svezia, *Ilderim* (S-16), progettista Tore Holm, costruttore Abrahamsson & Börjesson, 1936, timoniere Marcus Walleberg jr.
 In sintesi le sette prove e la regata di sparggio disputate nella Baia di Kiel dal 4 al 12 agosto.

I prova – 4 agosto. Vento da WSW di 17 m/s, tutte le barche partono con quattro mani di terzaroli. *Italia* parte prima al vento di tutti, ma è poi superata da *Ilderim*. Ordine d'arrivo: 1° *Ilderim*, 2° *Italia*, 3° *Silja*, 4° *Saskia II*, 5° *Cheerio*, 6° *Germania III*, 7° *Angelita*, 8° *Matrero II*, 9° *Anitra*, 10° *Ea II*.

II prova – 5 agosto. Ancora brutto tempo, vento irregolare da libeccio e temperatura bassa. Ottima posizione in partenza di *Italia*, che però rompe la scotta del fiocco poco prima di tagliare l'allineamento. Ordine d'arrivo: 1° *Silja*, 2° *Germania III*, 3° *Ilderim*, 4° *Saskia II*, 5° *Italia*, 6° *Cheerio*, 7° *Matrero II*, 8° *Angelita*, 9° *Ea II*, 10° *Anitra*. A pari merito in classifica *Silja* e *Ilderim* p. 18 con *Italia* terza p. 15.

III prova – 6 agosto. Miglioramento del tempo, vento alla partenza da ponente di 6 m/s, rinforzato a 10-15 m/s. Brutta la partenza d'*Italia*. Anticipata di 2" deve rientrare dando peraltro acqua a due barche con mure a dritta, ritrovandosi ultima e alquanto distanziata. *Ilderim* è per quasi tutta la regata in testa e termina in questa posizione. Ordine d'arrivo: 1° *Ilderim*, 2° *Silja*, 3° *Cheerio*, 4° *Germania III*, 5° *Saskia II*, 6° *Italia*, che ha recuperato quattro posizioni, 7° *Matrero II*, 8° *Angelita*, 9° *Ea II*, 10° *Anitra*. In classifica primo *Ilderim* p. 28, seguito da *Silja* p. 27, *Germania III* p. 21 e *Italia* p. 20.

L'8 metri SI Italia a Kiel durante l'Olimpiade. Progettata da Attilio Costaguta e costruita nel suo Cantiere di Voltri per conto della Federazione Italiana della Vela. Ottima barca "media", eccellente camminatrice con venti medio-leggeri e resistente sufficientemente per difendersi fino a 10 metri al secondo.



IV prova – 7 agosto. Partenza ritardata di 1.45' per la bonaccia, cielo coperto ma senza pioggia. Alla partenza vento da greco. *Italia* parte al quarto-quinto posto, ma, con un accorto bordeggiamento, alla prima boa è già in testa. Aumenta gradualmente il vantaggio e vince la prova. Ordine d'arrivo: 1° *Italia*, 2° *Anitra*, 3° *Ilderim*, 4° *Germania III*, 5° *Saskia II*, 6° *Silja*, 7° *Cheerio*; 8° *Angelita*, 9° *Matrero II*, 10° *Ea II*. Classifica dopo la IV prova: 1° *Ilderim* p. 36, 2° *Silja* p. 32, 3° *Italia* p. 29, 4° *Germania III* p. 28.

V prova – 8 agosto. All'inizio nebbia molto intensa che poi dirada. Vento da greco di 3-4 m/s, partenza con 1.30' di ritardo. *Italia* parte al vento in sesta posizione, recupera ed è seconda a due lati dalla fine. A partire da questo momento, e in pratica fino al termine della settima prova, le regate si fanno "calde": nel penultimo lato di poppa *Ilderim*, *Silja* e *Anitra* effettuano manovre che un giornale dell'epoca definisce "poco simpatiche e corrette ai danni dell'*Italia*". Nell'ultimo lato di bolina, mentre *Germania III* è in testa con un grande vantaggio, *Italia* si avvicina ad *Anitra*, ma viene a sua volta ingaggiato da *Cheerio*, battuto solo per un "colpo" all'orza dal nostro timoniere. Ordine d'arrivo: 1° *Germania III*, 2° *Anitra*, 3° *Italia*, 4° *Cheerio*, 5° *Silja*, 6° *Ilderim*, 7° *Ea II*, 8° *Matrero II*, 9° *Saskia II*, 10° *Angelita*. Classifica dopo la quinta prova: 1° *Ilderim* p.41, 2° *Silja*, *Germania III* e *Italia* p.38.

VI prova – 9 agosto. Clima mediterraneo, sole, brezze leggere e irregolari da greco-levante, massimo 5 m/s. Partenza ritardata di 2 ore. *Italia* parte in quinta posizione ma sopravvento a tutti e con mure a dritta. Sull'allineamento è raggiunta da *Cheerio* che, orzando, la tocca verso poppa. Entrambe le barche alzano la bandiera di protesta. Bella regata di *Germania III* e di *Ea II* che distanziano tutti. Alla prima boa *Italia* è settima. Il successivo lato di poppa è determinante. *Ilderim* e *Anitra* tentano ripetutamente di coprire il vento *Italia*. In prossimità della boa molte barche si toccano, creano un notevole caos e alzano la bandiera di protesta. *Italia* riesce a svincolarsi e passa la boa in quarta posizione. All'arrivo è terza. Ordine d'arrivo: 1° *Germania III*, 2° *Ea II*, 3° *Italia*, 4° *Silja*, 5° *Saskia II*, 6° *Cheerio*, 7° *Ilderim*, 8° *Angelita*, 9° *Matrero II*, 10° *Anitra*. La Giuria accoglie la protesta di *Italia* e squalifica *Cheerio*. Nulla di deciso per le altre proteste, tra cui quelle di *Silja* e *Anitra* contro *Italia*, conseguenti la "confusione" avvenuta sulla seconda boa. Decisione rimandata per permettere alla Giuria di visionare un film girato da un pallone frenato.

VII prova – 10 agosto. Vento da scirocco di 3-7 m/s. Regata a sé quella di *Ilderim* e di *Italia*, con la nostra barca al comando nella parte finale. All'arrivo, però, è superata da *Ilderim* per due secondi. Gli altri concorrenti sono a circa tre minuti. Arriva anche l'esito delle proteste con la squalifica di *Anitra*, *Angelita* e *Ilderim*. *Italia* è prima in classifica e vince la medaglia d'oro. La prima medaglia vinta dall'*Italia* ai Giochi Velici. La seconda arriverà nel 1952 nelle Star per merito di Tino Straulino e Nico Rode e la terza nel 2000 nelle tavole a vela con Alessandra Sensini.

Regata di spareggio – 12 agosto. Si contendono il secondo posto in classifica *Silja* e *Germania III*, conquistato dalla prima. Classifica definitiva: 1° *Italia* p. 55, 2° *Silja* p. 53, 3° *Germania III* p. 53, 4° *Ilderim* p. 51, 5° *Cheerio* p. 37, 6° *Saskia II* p. 36, 7° *Matrero II* p. 25, 8° *Anitra* p. 22, 9° *Ea II*, p. 21, 10° *Angelita* p. 20.

Inoltre, vedere l'articolo di Bruno Bianchi "Nel 1936 la prima medaglia d'oro" a pagina 131.

Il 18 agosto 1936 XVI, Alberto Fassini Camossi, presidente della Reale Federazione Italiana della Vela, scrive ad Attilio Costaguta:

"La vittoria dell'8 metri *Italia* alle Olimpiadi di Kiel ed il primato olimpionico conquistato per la prima volta dalla vela italiana sono il meritato premio alla Sua opera fattiva ed entusiasta di disegnatore e di costruttore.

“A Lei ed alla maestranza tutta del Suo Cantiere che con infinito amore ha costruito l’Italia conscia della meta da raggiungere, giunga il ringraziamento degli sportivi velici italiani”.

L’Italia è presente ai Giochi Velici di Kiel anche nelle altre classi: Jole Olimpica con Giuseppe Fago, 5° classificato; Star con *Pegaso*, Riccardo de Sangro di Fondi e Federico de Luca, 9° classificato; 6 m SI con *Esperia*, Max E. Oberti, Renato Cosentino, Giuliano Oberti, Giovanni Stampa e Giuseppe Volpi, 4° classificato.

Conclusa l’Olimpiade l’8 metri *Italia* partecipa alla Kieler Woche, la Settimana di Kiel, con al timone il guardiamarina Tino Straulino, presente a Kiel come riserva. Ha come equipaggio Luigi de Manincor, Paolo Marsi, Carlo Mantegazzini, Carlo Strena e il marinaio G.B. Franchini. *Italia* si classifica seconda.

Regate: Italia, con i nuovi proprietari, timonieri e equipaggi di volta in volta diversi, partecipa a molte regate organizzate a Genova, Portofino e Napoli. Ricordiamo che, dal 4 all’11 maggio 1947 a Portofino, nella prima regata del dopoguerra per le classi metriche, organizzata dallo Yacht Club Italiano, vince, skipper Benedetto Bruzzo, la Coppa Caterina Pozzani.

Ricordo di due campioni olimpionici: nel 1976, alla vigilia dell’Olimpiade di Montreal, Bruno Bianchi e Luigi de Manincor, così ricordano Kiel 1936. Scrive Bruno Bianchi:

“Quarant’anni trascorsi, compagni di equipaggio perduti troppo presto, tutta una vita passata, ma ancora un ricordo così vivo, luminoso per noi italiani, la vittoria dell’*Italia* 8 metri SI la ‘Gold-medaglia’, come usava dire il nostro caro amico e timoniere Leone Reggio. È ormai un ricordo da vecchi, forse dissacrato dalle nuove leve che si affacciano da qualche anno alle regate a vela in generale, ma con il desiderio ultimo di andare alle Olimpiadi, ancora oggi – malgrado tutto e forse ancor più che tutto – traguardo da raggiungere.

“Il tempo è scivolato via in silenzio, e altrettanto in silenzio noi siamo tornati

L’equipaggio vittorioso d’Italia all’Olimpiade del 1936 a Kiel. Da sinistra, Bruno Bianchi, Luigi de Manincor, Enrico Massimo Poggi, Luigi Mino Poggi, Domenico Mordini e il timoniere Giovanni Leone Reggio. Nomi che fanno parte della Storia della vela italiana.



al nostro lavoro, alle nostre vicende liete o tristi della vita. Kiel '36 è roba vecchia, ma permettete che il nostro equipaggio, nei vivi e nei morti, senta ancora la fierezza e l'orgoglio di avere dato all'Italia la prima vittoria olimpica nel campo della vela.

“I ricordi a volte ritornano alla memoria, come un vecchio film leggermente tremolante; le battaglie in mare con vento duro, nel quale la barca non si trovava a suo agio, ma dove timoniere ed equipaggio fecero il miracolo; finalmente il vento regolare che ci permise le posizioni di avanguardia, l'attesa interminabile (dalle 19 alle 24) per una protesta in cui erano coinvolte ben 10 barche, e dalla quale uscimmo del tutto scagionati, l'attesa incerta fino all'ultimo giorno per la classifica finale che veniva mai pubblicata, e finalmente l'esplosione quando gli altoparlanti disseminati dappertutto dissero in tedesco che l'Italia aveva vinto. E la meraviglia dei pochi italiani presenti a vederci occupati a riassetare la barca come se si dovesse ancora uscire per la regata, in assoluto silenzio e tranquillità, senza baccano né manifestazioni e salti di gioia. Perché la vittoria ci era dovuta, perché avevamo dimostrato di essere i migliori.

“ E poi, nello stadio di Berlino, quando ci consegnarono quelle medaglie d'oro, mentre la nostra bandiera saliva sull'asta più alta e la banda sonava il nostro inno nazionale, veramente allora, di fronte a centomila spettatori, i nostri nervi cedette-



Italia in navigazione del Golfo di Napoli dove, con l'attuale proprietario Antonio Sisimbro, partecipa ai Raduni delle barche d'epoca. Il 2 dicembre 2002, con un Decreto della Soprintendenza Regionale per i Beni Culturali, è dichiarata "di particolare interesse storico e artistico".

ro e credo di non essere stato solo io ad avere le lacrime che scendevano sulle gote e con un 'grosso' di vento ed acqua nella gola.

"E poi, il ritorno alla nostra vita quotidiana, alla nostra passionaccia che esiste ancor oggi.

"E poi... ma è storia vecchia, ed è inutile scocciare l'anima al prossimo con questi ricordi da vecchi.

"I giovani ci sono, e sono schiera nutrita; l'eredità è raccolta ed è in buone mani" (Bruno Bianchi, "1936. A Kiel il primo oro dell'8 m SI Italia", *GV*, n. 7, luglio 1975). Gigi De Manincor, nel ricordare i giorni di Kiel ancora si emoziona: "Il mio pensiero ritorna al momento nel quale il commissario unico De Conciliis, tramite il ministro della Marina, mi convocava per far parte dell'equipaggio dell'8 m SI Italia per le Olimpiadi di Kiel del 1936.

"L'emozione e la gioia che ho provato, e che credo anche oggi siano sentite dagli equipaggi prescelti, esultano dalle soddisfazioni sportive più belle: costituiscono per noi stessi un riconoscimento che tutti i sacrifici, le fatiche, le privazioni sopportate sono servite per raggiungere il traguardo più ambito d'un atleta.

"Conoscevo tutti i membri dell'equipaggio per aver regatato contro di loro con il 6 m SI Vega della Marina, ma non potevo mai pensare che l'accoglienza sarebbe stata così calda e fraterna, particolarmente dopo gli avvenimenti che mi avevano portato a far parte dell'equipaggio. Con Reggio, Mordini, Mino e Massimo Poggi, Bianchi e con la barca eravamo un tutt'uno e la preparazione nei giorni precedenti l'inizio delle regate ci aveva plasmato e amalgamato.

"Le regate hanno avuto il loro corso, abbiamo sofferto, ma la vittoria finale ci ha legati tutti in un essere solo come lo siamo stati, con le lacrime agli occhi, quando al suono degli inni nazionali abbiamo visto il tricolore salire sul pennone più alto dello stadio di Berlino. Sono momenti e sensazioni indescrivibili e indelebili per tutta la vita" (Luigi de Manincor, "1936. A Kiel il primo oro dell'8 m SI Italia", *GV*, n. 7, luglio 1975).

Bene storico: all'inizio del 2002, il Centro Studi Tradizioni Nautiche della Sezione di Napoli della Lega Navale Italiana, avvia, con il consenso del proprietario Antonio Sisimbro, la pratica per ottenere dal ministero per i Beni e le Attività Culturali il riconoscimento per l'8 m SI Italia di bene storico. Il Decreto della Soprintendenza Regionale per i Beni e le Attività Culturali della Campania dichiara, in data 2 dicembre 2002, Italia "di particolare interesse storico ed artistico".

La "targa" di "Bene storico" è consegnata ad Antonio Sisimbro dall'ammiraglio Mario Bini, nel corso di una cerimonia svoltasi il 16 aprile 2004 nella sede al Molosiglio della Sezione di Napoli della Lega Navale Italiana, durante la quale la presidente della Sezione, la professoressa Rosaria Rosini, ha letto il telegramma del Capo dello Stato, Carlo Azelio Ciampi, dove sottolinea che "lo sport è nella nostra cultura un valore sociale che rafforza, soprattutto nei giovani, l'educazione civile, il sentimento di appartenenza, le consapevolezza della solidarietà e dell'integrazione, essenziali per la convivenza tra popoli e culture".

Note: Pietro Cuccia, un noto yacht broker di Palermo, è incaricato dalla Federazione della vendita d'Italia. Centomila lire, trattabili, il prezzo richiesto. La barca è acquistata da Angelo Rizzoli. Il Circolo Nautico di Napoli, proprietario d'Italia, avendola acquistata dai Bruzzo nel 1952, la mette in vendita il 21 febbraio 1972 a 2.300.000 lire. Nel 1980 Antonio Sisimbro l'acquista, dopo una lunga corte, dai fratelli Di Leva per nove milioni.

In occasione dell'Olimpiade di Tokio del 1964, l'emirato di Ajman, costa orientale della penisola arabica, emette nello stesso anno una serie di francobolli dove in uno è raffigurato il nostro 8 metri.

Bibliografia: Franco Belloni e Paolo Rastrelli, *Italia*. Ricordi di una gloria ita-

Ajman, uno dei sette emirati della Costa dei Pirati noti anche col nome di Stati della Tregua, facente parte degli Emirati Arabi Uniti, ha emesso una serie di cinque francobolli commemorativi per l'Olimpiade del 1964 dove in uno è raffigurato l'8 metri SI Italia.



liana della Vela Olimpica, Napoli, Centro Studi Tradizioni Nautiche, 2003. AA.VV., "Numero dedicato alle Olimpiadi della Vela", *Motonautica - La Vela e il Motore*, n. 10, ottobre 1936. Vezio Murialdi, "L'8 m *Italia* pilotato dal marchese Reggio ed equipaggiato da genovesi conquista il titolo olimpico nelle regate di Kiel", *Il Secolo XIX*, 13 agosto 1936. Beppe Barnao, "Una barca? No, un monumento. *Italia*, l'otto metri d'oro ai Giochi del 1936, diventa 'bene storico nazionale'", *La Gazzetta dello Sport*, 16 aprile 2004. Carlo Franco, "Napoli schiera *Italia*, la barca diventata monumento", *Corriere del Mezzogiorno*, inserto regionale del *Corriere della Sera*, 2 settembre 2003. Giovanni Caputo, "L'8 metri *Italia* riconosciuto bene storico nazionale", *Arte Navale*, agosto-settembre 2004. Piero Castellano a cura di, *Italia*, DVD, Centro Studi Tradizioni Nautiche, 2004.

Miranda II (I-56)

6 metri SI (terza versione).

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietari: ragioniere Carlo Ciampi (Milano). 1947. dottor Claudio Schiaffino (Genova). 1954, conte Lorenzo Bruzzo (Genova).

Caratteristiche: "Lunghezza massima 11,70 m, lunghezza al galleggiamento 7,30 m, larghezza massima 1,94 m, dislocamento 4400 kg, superficie velica 43,00 m²" ("Notiziario. Vela", *IM*, n. 3, marzo 1937).

Regate: Portofino, 4-11 maggio 1947. Nelle prime regate del dopoguerra per le classi metriche internazionali organizzate dallo Yacht Club Italiano, vince la Coppa del Turismo.

Tian

Cutter con motore ausiliario.

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: Tosana (Milano) (QCC).

Varo: 13 agosto 1937.

Caratteristiche: "Lunghezza massima 9,60 m, lunghezza al galleggiamento 7,55 m, larghezza 2,58 m, pescaggio 1,30 m, dislocamento 6,1 t, superficie velica 41,00 m², forza motrice 15 HP diesel Ganz" (QCC). "Lunghezza fuoritutto 9,95 m, lunghezza al galleggiamento 7,00 m, larghezza 2,60 m, pescaggio 1,30 m, superficie velica 42,00 m², stazza di registro 7 t, peso 4,50 t, motore diesel Ganz 15 CV, velocità a solo motore 7,5 nodi, autonomia 600 miglia, consumo orario a pieno regime 2,700 kg. Sotto coperta si trova un salone con due letti e quattro armadi, cucina con *frigidaire*, gabinetto e alloggio per marinai. Le vele sono ramate, impregnate cioè di un bagno di rame colloidale, brevetto Quadrelli [noto fabbricante di tessuti usati anche per le vele], che ha la proprietà di impedire che la salsedine dell'acqua di mare faccia carbonizzare il tessuto specie in vicinanza del bome" ("*Tian*, nuova unità della flotta ambrosiana", *VM*, n. 12, dicembre 1937).

Nota: "Così ora pur essendoci stato concesso di poter pubblicare due fotografie e di poter far cenno di una nuova interessantissima costruzione, non possiamo fare il nome del felice proprietario. Possiamo dire solo che si tratta di un milanese che dopo aver studiato lungamente il modo di poter soddisfare la sua passione ha tracciato gli schizzi della nave dei suoi sogni ed ha affidato al Cantiere Costaguta di Genova-Voltri il compito di realizzarli. Ne è venuto fuori il cutter Marconi ausiliario da crociera *Tian...*" ("*Tian*, nuova unità della flotta ambrosiana", *VM*, n. 12, dicembre 1937).

Bibliografia: "*Tian*, nuova unità della flotta ambrosiana", *Motonautica - La Vela e il Motore*, n. 12, dicembre 1937.

1938

La Madonnina

Motor-sailer. Ketch.

Progetto: Attilio Costaguta.*Proprietario:* dottor Giovanni Rasini (Milano).*Varo:* 4 aprile 1938.

Caratteristiche: è uno yacht per la navigazione d'altura costruito con ossature in ferro galvanizzato collegate con madieri e paramezzali in ferro, ossature complementari in acacia piegate al vapore. Fasciame in mogano, coperta in cedro bianco e carenatura in rame.

“Le caratteristiche del nuovo yacht misto, a motori con vele ausiliarie, sono: lunghezza massima 21,50 m, larghezza massima 4,85 m, pescaggio 2,20 m, superficie velica 200,00 m², dislocamento 45 t. L'attrezzatura è a ketch con alberatura a Marconi, e, lo scafo, è azionato da due motori tipo Diesel Ganz, della potenza di 75 HP ciascuno. Le due eliche imprimono una velocità di nodi 11½, e l'autonomia è di cento ore, pari ad un percorso di oltre duemila chilometri. [...]

“A poppa si trova una vasta camera matrimoniale elegantissima con tutte le più raffinate comodità, ed una uscita, diremo così, segreta verso l'estrema poppa, che si scopre aprendo un armadio. Dal corridoio che porta al salone, si entra nel gabinetto da toilette ed in quello del bagno e nei lati i guardaroba.

“Il salone è ricco, di eleganza sobria, con mobilio semplice ma dalla linea artistica, perfettamente eseguito ed intonato di stile moderno, di gusto impeccabile. In una nicchia è la statua della Madonnina del Duomo di Milano dorata. Dietro una saracinesca avvolgentesi, si scopre un completo bar. Naturalmente intorno vi sono disposti soffici ed eleganti divani, poltrone, sedili, tavoli, praticati armadi, mobili tutti nel più severo stile dell'insieme.

“Salendo sul ponte superiore si entra nella così detta sala nautica, che è in effetti un secondo salone anch'esso elegantissimo, comodo per ricevervi invitati, da servire per sala da pranzo, da conversazione, da fumare; il posto migliore per godere il paesaggio che attraversa per la vita di mare durante la navigazione. Da tale locale si può scendere nel reparto a prora.

“Uscendo, invece, sulla coperta libera e volgendo verso poppa si può salire sul cassero ove è stabilito il posto di comando, riparato da tetto ed invetriate che lasciano libera la visuale in tutti i sensi.

“Scendendo nuovamente sotto coperta e dirigendosi sotto la sala nautica, si entra in un ampio, ben arieggiato, alto di soffitto, locale dei motori. I due motori sono muniti di messa in moto elettrica e partono istantaneamente premendo un bottone. Vi è un gruppo elettrogeno a parte, assolutamente indipendente. Le batterie di accumulatori assicurano tutta la illuminazione compreso il faro potentissimo di esplorazione, dei più potenti, per molte ore senza bisogno di far funzionare il gruppo.[...]

“Procedendo nel corridoio verso prora, a destra si entra in una comodissima camera da letto per un invitato, ed a sinistra vi è una graziosa camera a due letti, per i giovanissimi figli del proprietario.

Quindi vi è un altro gabinetto da toilette. Più avanti una ricca cucina, mentre per la ghiacciaia modernissima vi è apposito locale.

“E si passa nel reparto dell'equipaggio con l'alloggio per quattro persone comodissimo. Vi sono numerosi armadi, e verso prora un altro gabinetto” (Nemo Sfavio, “Il varo de *La Madonnina*”, *VM*, n. 4, aprile 1938).

Note: Milano, al Salone nautico del 1937, organizzato nell'ambito della Fiera Campionaria, partecipano per la prima volta i Cantieri Costaguta che espongono anche i disegni di questo motor sailer. *La Madonnina* è la più grande imbarcazione costruita dai Cantieri Costaguta dalla fondazione.

Durante la Seconda guerra mondiale, *La Madonnina* è affondata dai tedeschi a colpi di bombe a mano.

Bibliografia: Nemo Sfavìa, "Il varo de *La Madonnina*", *Motonautica - La Vela e Motore*, n. 4, aprile 1938.

Miranda III (I-21 e 1337)

8 metri SI (terza versione). I classe RORC.

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietari: ragionier Carlo Ciampi (Milano). 1940, Andrea ed Enrico Costa (Genova). 1947, Eduardo Pepe (Napoli) e Reale Yacht Club Canottieri Savoia (Napoli). 1966, Reale Yacht Club Canottieri Savoia. 1976, Ettore Rosi (Roma). 1996, Enzo Nespoli.

Varo: 16 dicembre 1938.

Caratteristiche: "L 11,060 m, 2d 0,048 m, \sqrt{S} 8,739 m², F 0,890, stazza 7,998, data 16.1.39" ("RFIV, Comunicato n. 24, Comitato Tecnico Centrale, Registro dei Certificati di Stazza", *VM*, n. 6, giugno 1939).

"Lunghezza fuoritutto 15,29 m, lunghezza al galleggiamento 9,45 m, larghezza 2,44 m, pescaggio 1,98 m, dislocamento 8700 kg, superficie velica 77,60 m²" (Andrea Beconcini, "*Miranda III*, il ritorno di una leggenda", *YD*, n. 102, luglio-agosto 2000).

"Rating 40,28 ft, sec/mg 116,9, Loa 15,31 m, Lwl 9,41m, B 2,44 m, MD 1,80 m, SA 78,48 m²" ("Gli scafi italiani stazzati RORC", *AL*, n. 1, primavera 1956).

"Lunghezza fuoritutto 15,29 m, lunghezza al galleggiamento 9,45 m, larghezza 2,44 m, pescaggio 1,98 m, dislocamento 8,7 t, superficie velica 77,60 m². *Miranda III* è più pesante, più lungo e meno largo di tutti gli 8 m contemporanei; nella media la superficie velica" (*AIVE*).

Regate: alle regate di Genova del 1939 organizzate dal Regio Yacht Club Italiano vince la Coppa Rylard, avendo come avversari le italiane *Aria*, *Italia*, *Pinuccia*, *Fides* e l'inglese *Folly II*.

Nel 1949, nel corso delle Regate organizzate a Genova dallo Yacht Club Italiano, difende, timoniere il popolare "Franceschiello", al secolo Francesco Cioffi, senza successo la Coppa di Francia vinta dal francese *Le Gaulois* di Yvonne Léon Cotnareanu. La Coppa di Francia era stata vinta a Cannes nel 1938 da *Bona* di Harold W. Rosasco contro *France* di Ferenand Rey.

Nota: "Nel 1976 *Miranda III*, acquistata da Ettore Rosi, viene trasformata in yacht da crociera. Tra le modifiche sostanziali si evidenzia l'allungamento dello scafo di circa 50 cm a poppavia, così da incrementarne lo slancio poppiero e aumentare la superficie di calpestio della nuova coperta in teak del Siam. Viene realizzato un pozzetto autosvuotante ricordato alla tuga con un 'paraonde a tutto sesto'; la timoneria a barra è sostituita con la timoneria a ruota; il pozzetto principale è allestito con un tavolo da pranzo circolare e sedute laterali. Nel 1996 l'imbarcazione, acquistata da Enzo Nespoli, viene trasferita a La Spezia presso i Cantieri Navali Beconcini incaricati di seguire i lavori di restauro diretti a riportare *Miranda III* alle linee del progetto iniziale" (Andrea Beconcini, "*Miranda III*, il ritorno di una leggenda", *YD*, n. 102, luglio-agosto 2000). I lavori durano dal 1997 al 2000.

Bibliografia: Andrea Beconcini, "*Miranda III*, il ritorno di una leggenda", *Yacht Digest*, n. 102, luglio-agosto 2000.

1939

Ella. 1945, *Baldanza*. 1956, *Speranza*

Cruiser con motore ausiliario.

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: commendator Alberto Ravano (Genova).

Varo: "I Cantieri Costaguta hanno varato, il 2 febbraio [1939], il panfilo da crocie-

Con la dichiarazione di guerra consegnata il 10 giugno 1940, dal ministro degli Affari Esteri Galeazzo Ciano, agli ambasciatori di Francia e Gran Bretagna, cessano le costruzioni navali civili e l'attività velica gradualmente diminuisce fino a cessare.

Nel 1943 il CONI sospende l'attività internazionale e, sempre nello stesso anno, anche quella nazionale escludendo le regate nell'ambito provinciale e di Zona, sempre però limitatamente alle esigenze di carattere provinciale. Alcuni campionati italiani sono organizzati: nel 1941 nel Golfo del Tigullio (Snipe e Derive Nazionali) e a Menaggio (Star e Dinghy 12 p SI); nel 1942 a Portofino (Snipe), a Menaggio (Star) e a Nettunia, il comune allora formato da quelli di Anzio e Nettuno (Dinghy 12 piedi SI).

ra *Ella* del com. Alberto Ravano, bellissima unità che viene ad arricchire la flottiglia delle nostre navi da diporto. Erano presenti numerosi invitati tra cui, oltre il proprietario e la sua signora Ravano Accame con i figli, il dott. ing. Emanuele Accame, il dottor Giuseppe Parodi, il sig. Angelo Dufour, il dottor Attilio Panzano e molti altri. Madrina la giovanissima figlia del proprietario sig.na. Maria Luisa. Il varo si è effettuato ottimamente e la bella imbarcazione, salutata dalle acclamazioni della folla entusiasta dei presenti, coi propri mezzi si è diretta verso il porticciolo Duca degli Abruzzi" (g.b.f., "Il varo a Voltri del panfilo da crociera *Ella*", *MI*, n. 2, febbraio 1939).

Caratteristiche: "Lunghezza massima 14,00 m, larghezza massima 3,50 m, dislocamento 15,00 t, superficie velica 100,00 m². La barca è munita di un motore ausiliario tipo Diesel della potenza di 45 CV, che le imprime una velocità di 9 nodi l'ora. Le divisioni interne, ricche, comode e modernissime, consentono di alloggiare comodamente otto passeggeri, oltre all'equipaggio" (g.b.f., "Il varo a Voltri del panfilo da crociera *Ella*", *MI*, n. 2, febbraio 1939).

Vega III (I-59)

6 metri SI (terza versione).

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: Regia Accademia Navale (Livorno).

Varo: 9 gennaio 1939. "Era presente al varo il sottotenente di vascello Agostino Straulino, oramai famoso timoniere che conta al suo attivo numerose vittorie nelle più importanti regate a vela italiane ed estere" ("Il varo del *Vega III*", *RN*, n. 2, 15 gennaio 1939).

Caratteristiche: lunghezza massima 11,20 m, lunghezza al galleggiamento 7,20 m, larghezza massima 1,90, superficie velica 44,00 m², dislocamento 4200 kg. "L 8,262 m, 2d 0,016 m, \sqrt{S} 6,641 m², F 0,730, stazza 5,988, data 14.1.39" ("RFIV, Comunicato n. 24, Comitato Tecnico Centrale, Registro dei Certificati di Stazza", *VM*, n. 6, giugno 1939).

Regate: "Esso prenderà parte alle prove eliminatorie che si iniziano il 24 corrente per la scelta dei due sei metri SI ai quali verrà affidata la difesa della Coppa del Tirreno nelle grandi regate internazionali invernali di Genova" ("Il varo del *Vega III*", *RN*, n. 2, 15 gennaio 1939).

A Livorno, da 21 al 25 aprile 1939, nelle regate organizzate dalla Regia Accademia Navale, il STV Agostino Straulino vince con *Vega III* il Campionato d'Italia dei 6 m SI, avendo come equipaggio Luigi de Manincor, Nico Rode, Licio Visentini e Luigi Durand de la Penne. Sempre a Livorno, un'altra affermazione di Agostino Straulino nelle regate dal 1° al 5 maggio 1940.

Barche a vela costruite dai Cantieri Navali Costaguta

Dal 1945 al 1960

FRANCO BELLONI

LE BARCHE

<i>Bella</i>	<i>Dynامية</i>	<i>Giannina</i>	<i>Selene</i>
<i>Boomerang</i> (1633)	<i>Elvi</i> (I-23)	<i>Levantades</i> (1616)	ex <i>Medea</i>
<i>Corsaro II</i> (1643)	<i>Enrichetto</i>	<i>Medea</i>	XX
<i>Dalgra II</i>	ex <i>Levantades</i> (1616)	<i>Paa</i> (I-11)	(5 m SI)

LE SCHEDE

1946

Lo Yacht Club Italiano adotta, come classe intermedia tra la Star e quelle metriche, 6 e 8 metri SI, il 5 metri SI. Non è una classe nuova, essendo stata approvata dall'International Yacht Racing Union (IYRU) nelle riunioni del novembre del

1929, ma per le sue dimensioni e il costo, nonostante sia una classe a formula, assolve lo scopo prefissosi dai promotori. Sono costruiti una quindicina di esemplari da vari cantieri. La prima regata in Italia, con la partecipazione di sei 5

metri, è organizzata dallo Yacht Club Italiano a Portofino dal 4 all'11 maggio 1947.

La formula:

$$5 \text{ metri} = \frac{L + \sqrt{S - F - B} / 2}{2}$$

dove:

L = lunghezza;
S = superficie velica;
F = bordo libero medio;
B = baglio.

Bella

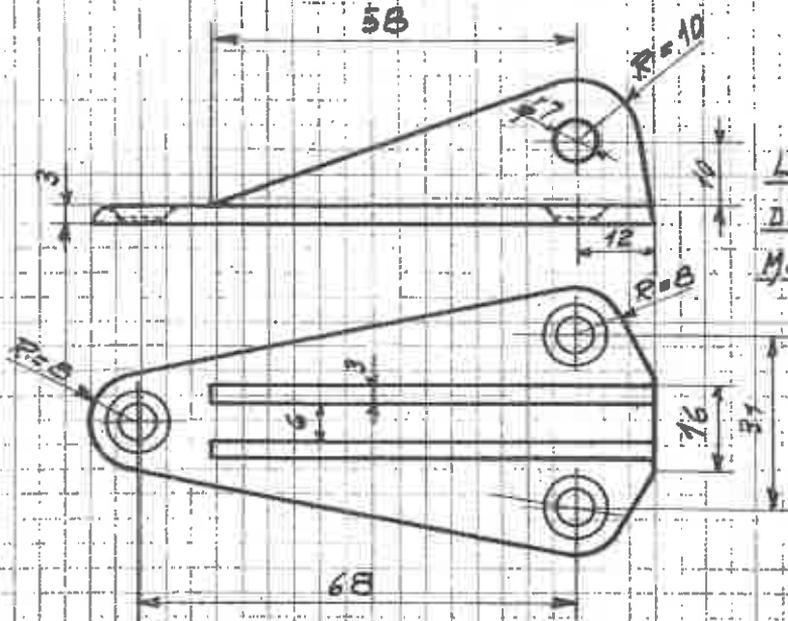
Progetto : Ugo Franco Costaguta.

Proprietario: ingegner Lorenzo Bruzzo (Genova).

Caratteristiche: "Lunghezza 14,00 m, larghezza 3,50 m, stazza 14,70 t, motore OM 25 HP" (Annuario YCI, 1954).

5 mt Serie Internazionale

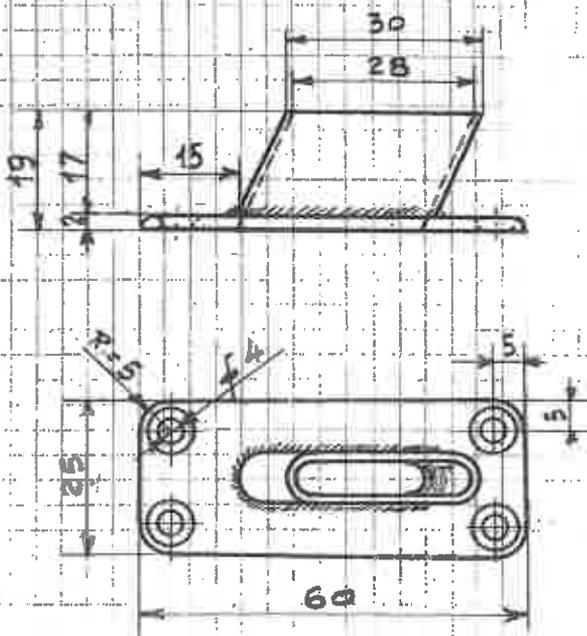
(Attrezzature da pag. 14 e pag. 20)



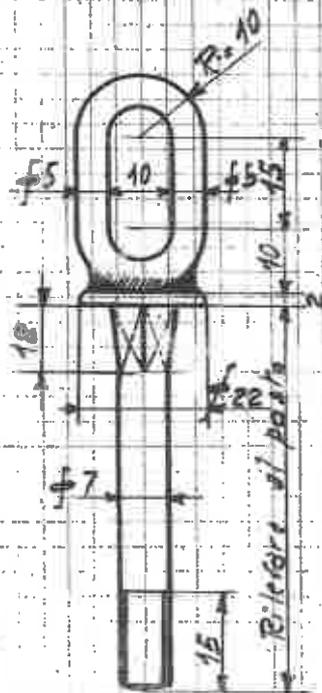
LANDE PER LA TRAPPA
DELLA SARTIA VOLANTE
Materiale: OTTONE CROMATO

PASSAGGIO PER STRAGUETTO DI POPPA

Materiale: OTTONE CROMATO



SPINA INCOPERTA PER PARANCA
DEL BOMA



Materiale: FERRO ZINCATO

Giannina

Progetto: Ugo Franco Costaguta.

Proprietario: dottor Aimone Pedemonte (Alessandria).

Caratteristiche: "Lunghezza massima 14,00 m, lunghezza al galleggiamento 9,50 m, larghezza 3,50 m, immersione 1,85 m, superficie velica 90,00 m², motore OM/4 AR di 22 HP" (Y, n. 14, 30 luglio 1946).

1947

Elvi (I-23)

8 metri SI (terza versione).

Progetto: Ugo Franco Costaguta.

Costruttore: Cantiere Pane (Napoli).

Proprietario: dottor Ugo Carelli (Napoli).

Regate: Napoli, 16 luglio 1949. "Nella regata degli 8 m SI, per cui era in palio l'ambitissimo Trofeo Tafone, di particolare rilievo la partecipazione di *Elvi* pilotata dal classico Renato Cosentino il quale saprà dare tutto quello che agonisticamente gli è possibile dare per far figurare questo scafo che, quando sarà messo definitivamente a punto con vele di maggior rendimento farà da terzo incomodo tra le altre barche della serie del Golfo Partenopeo" (a.d.m., "La regata crociera dei 'giallo-rossi', il Trofeo Tafone", *VM*, n. 7, luglio 1949). *Elvi* si classifica terzo.

Nelle regate organizzate dallo Yacht Club Canottieri Posillipo, Napoli 18 settembre 1949, sono in gara quattro 8 m SI per la Coppa Posillipo. Scontata la vittoria di *Bona* con Marcello Pane, contesa, invece, per il secondo posto tra *Elvi*, con il debutto al timone di Nino Cosentino di un 8 metri SI, che non si lascia sfuggire la piazza d'onore, *Miranda III* con Giorgio Galli e *Orietta* con Lucrino Monaco.

Note: "...In data 4 gennaio [1946] è stato dato il via per la costruzione a Napoli di un 8 m SI, ordinato dallo sportivissimo e dinamico cultore nautico Dott. Ugo Carelli, fattivo socio dell'YCC Posillipo, ad un cantiere locale, auspice Vittorio Postiglione, che va riorganizzando anche per la serie degli 8 m SI, una ripresa degna delle belle tradizioni veliche partenopee" ("Notiziario", *VM*, n. 3, marzo 1946).

"Fra qualche mese, invece con molta probabilità, il *Miranda* avrà nel Golfo di Napoli un altro competitore per la riconquista della Coppa d'Italia oltre a *Pinuccia* l'*Elvi* del Dott. Ugo Carelli di costruzione napoletana. L'*Elvi* è, infatti, prossimo al varo e viva è l'aspettativa. La costruzione di questo yacht è dovuta alla passione e al fervore di Vittorio Postiglione che l'ha tenacemente proposta, al valore di tecnici e di maestranze napoletane che l'hanno condotta a termine sotto la direzione di Renato Cosentino, sui piani Costaguta. Caratteristiche nautiche della nuova barca sono quelle di essere stata creata appositamente per i venti medi e pesanti: venti dei campi di regata delle Olimpiadi del 1948. Noi ci auguriamo che tanto il *Miranda* quanto l'*Elvi* possano assolvere nel prossimo futuro per volere di uomini di buona volontà il risveglio che le future fortune della vela italiana hanno riposto in loro" (a.d.m., "L'arrivo del *Miranda III* a Napoli", *VM*, n. 3, marzo 1946).

"Nessun pronostico può ancora farsi al nuovo 8 m *Elvi*, costruito dalle maestranze di Posillipo su piani Costaguta. Lo scafo è già pronto; si aspetta il piombo e la rifinitura dell'attrezzatura, e poi il varo e la messa a punto con buone vele.[...] Dallo stesso cantiere che ha costruito l'*Elvi* in questi giorni sono stati impostati due nuovi esemplari della serie 5 m SI su piani di Costaguta. Queste due imbarcazioni sono state ordinate dai noti sportivi napoletani ing. Pierino Ferrari, e dal Presidente del 'Nautico' Tonino Picone in uno al consocio Marcello Pane; auguriamoci che altri ne seguano l'esempio" (Enzo di Lorenzo, "Che si fa a Napoli nel 1947?", *VM*, n. 3, marzo 1947).

Dalgra II

5 m SI.

Progetto: Ugo Franco Costaguta.

Costruttore: Cantiere Pane (Napoli).

Proprietario: ingegner Pierino Ferrari (Napoli).

XX

5 m SI.

Progetto: Ugo Franco Costaguta.

Costruttore: Cantiere Pane (Napoli).

Proprietari: Tonino Picone e Marcello Pane (Napoli).

1948

Paa (I-11)

5 m SI.

Progetto: Ugo Franco Costaguta.

Proprietario: dottor Paolo Dufour (Genova).

1951

Medea. Selene

Progetto: Ugo Franco Costaguta.

Proprietari: Società Finanziaria Cuma SpA. 1956, ragioniere Mario Cucchi (Genova).

Caratteristiche: "Lunghezza 12,00 m, larghezza 3,65 m, stazza 12,68 t, motore Carraro 42 HP" (*Annuario YCI*, 1954 e 1956).

1953

Dynamie

Progetto: Ugo Franco Costaguta.

Proprietario: dottor Cesare Bortolani (Milano).

Caratteristiche: "Lunghezza 10,80 m, larghezza 3,99 m, stazza 7,50 t, motore Ansaldo 35 HP" (*Annuario YCI*, 1954).

1960

Boomerang (1633)

I classe RORC.

Progetto: Olin Stephens.

Proprietario: conte Mario Sterzi (Milano).

Caratteristiche: "Lunghezza 19,50 m, larghezza 4,10 m, stazza 38,00 t, motore Fiat 90 HP" (*Annuario YCI*, 1961). 1961, rating RORC 45,82 ft, sec/mg 96,9.

Regate: partecipa alla regata della Giraglia del 1962, terzo all'arrivo a Tolone e quarto in classifica nella I classe RORC.

Corsaro II (1643)

Yawl.

Progetto: Olin Stephens.

Proprietario: Sport Velico Marina Militare – Marivela (Roma).

Caratteristiche: "Lunghezza fuoritutto 20,90 m, lunghezza al galleggiamento 15,24 m, larghezza massima 4,70 m, immersione 2,92 m, dislocamento 42,00 t con 14,00 t di zavorra nella chiglia, armamento a yawl con albero di maestra di 25,00 m e albero di mezzana di 12,11 m dal piano di coperta, superficie velica 205,00 m² che può essere portata a 700,00 m² quando, oltre alle vele principali, sia issato lo spinnaker, cioè la grande vela per navigare in poppa, la vela di strallo grande e il genoa; il motore di carattere ausiliario (tipo Mercedes di 95 HP), può imprimere una velocità di crociera di 7 nodi; i depositi d'acqua di 1800 l consentono un'autonomia di 25 giorni; la provvista di combustibile è di 740 l, che può bastare per circa tre giorni a velocità di crociera" (PB).

"Le sistemazioni logistiche interne sono semplificate al massimo. Da prora verso poppa: piccolo magazzino per materiale, locale equipaggio con tre brande, locale toilette sulla sinistra dell'albero principale e n. 2 cuccette sulla dritta, salone guardiamarina con 4 cuccette da un lato e 4 dall'altro, le cuccette basse sono parzialmente rientrabili, cucina-ripostiglio e saletta nautica con cuccetta per Ufficiale in 2^a sulla sinistra quadro elettrico, camerino del Comandante, toilette e cuccetta di navigazione sulla dritta. A poppa: pozzetto dove è sistemata la ruota del timone, ai due lati cassoni per le vele ed a poppa estrema una cala per materiale vario.

"L'unità è munita di apparati radio riceventi per tutte le onde, e di un apparato radiotelefono a limitata potenza. Due radio di soccorso per i battelli di salvataggio completano le dotazioni. Esistono, inoltre, uno scandaglio elettrico 'Atlas Verker', strumenti per la navigazione d'altura e mezzi di salvataggio adeguati.

Lo yawl Corsaro II, progettato da Olin Stephens e costruito da Costaguta nel 1960, in navigazione davanti a Voltri. Con il Comandante Agostino Straulino a bordo sono effettuate alcune prove prima di raggiungere La Spezia. Corsaro II è lungo fuoritutto 20,90 metri e ha una superficie velica di 205,00 m².



Con i tre cabinati progettati da Olin Stephens, i Cantieri Costaguta cessano praticamente la costruzione di imbarcazioni a vela.

“Stipetti e cassetti per conservazione vestiario e materiale sono sistemati ove possibile.

“Il personale di tabella comprende: il Comandante; l’Ufficiale in 2^a; un Ufficiale Medico; un Sottufficiale responsabile dei materiali, un nocchiero cuoco; un Sottocapo Rt; 10 giovani Ufficiali completano l’armamento: Ufficiali appena usciti dall’Accademia, fortunati rispetto ai colleghi in quanto hanno innanzi a loro la realizzazione della vita da essi sognata nel momento in cui hanno scelto la loro carriera” (NM, n. 17 bis, settembre 1963).

Nel 1961 rating RORC 45,43 ft, sec/mg 98,2.

Vedere anche il capitolo a pagina 137.

Levantades. Enrichetto (1616)

I Classe RORC (1616)

Progetto: Olin Stephens.

Proprietari: dottor Beppe Diano (Milano). 1968. XX.

Caratteristiche: “Lunghezza 14,00 m, larghezza 3,80 m, stazza lorda 16,00 t, motore Peugeot 55 HP” (Annuario YCI, 1968).

Regate: partecipa alla regata della Giraglia dal 1962 al 1965. Il miglior piazzamento è il 5° nel 1962.

Nel marzo 1960 è varato il I Classe RORC Levantades, progettato da Olin Stephens e costruito da Costaguta, per Beppe Diano. Levantades, partecipa dal 1962 al 1965 alla regata della Giraglia. È una delle tre barche costruite da Costaguta su progetto di Stephens.

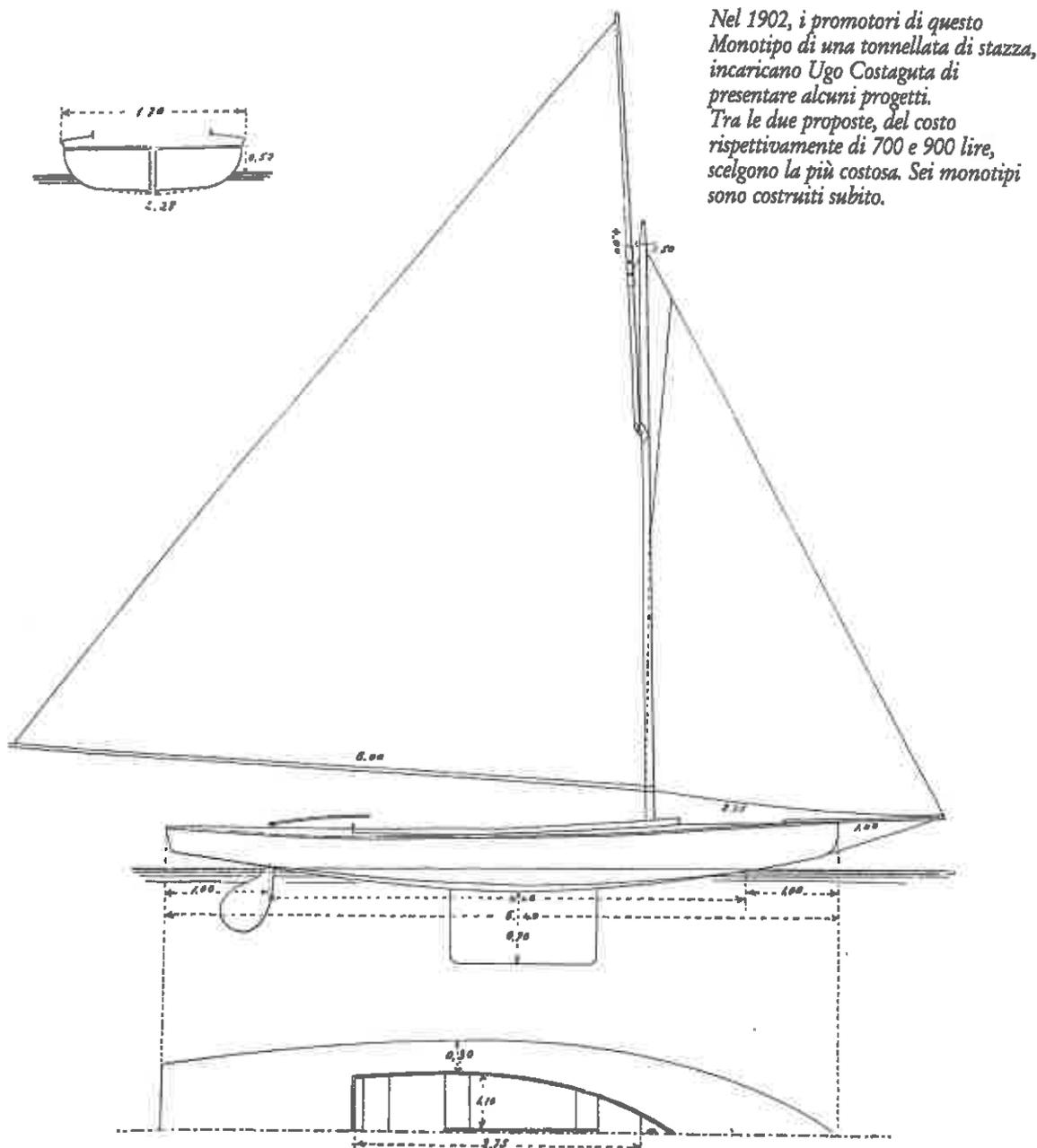


Classi monotipo costruite dai Cantieri Navali Costaguta

FRANCO BELLONI

LE BARCHE

- Alata* (Star • 3151)
Algol (Star • 2927)
Algol II (Star • 3017)
Algor (Star • 1473)
Annabella (Star • 1377)
Antares (Star • 2628)
Arcobaleno (Star • 2439)
Arlu II (Star • 2390)
Artica II (Star • 1472)
Astrea (Star • 2626)
Bauset II • (Star • 2908)
Caranne (Star • 1791)
Chi Lo Sa (Star • 929)
Chichibio (Star • 2630)
Chimera (RVYC • 2)
Cicci II (Star • 2380)
Cirula (Star • 2082)
Cita (Star • 928)
Citta (Star • 1575)
Dado (Star • 934)
Delfino (Star • 1733)
Diana (Star • 2377)
Diana II (Star • 2853)
Drago (Star • 1752)
Elena II (CVC)
Ella (Dinghy 12 p. SI • I-7)
Etra (Star • 932)
Fealese (CVC)
Flam (Dinghy 12 p. SI • I-10)
Flamingo (Star • 2388)
Furia (Star • 2442)
Galatea (Star • 2379)
- Gang* (Star • 997)
Garigul II (Star • 2381)
Genzianella II (Star • 1426)
Gige (Star • 2629)
Giove (Star • 1728)
Giulia (Dinghy 12 p. SI • I-3)
Granchio (Star • 930)
Habanera (Star • 2384)
Lalin IV (Star • 2391)
Lili Bolero (Star • 3133)
Linotte (CVC)
Luce (Star • 3619)
Luisa II (Star • 2440)
Malin (Star • 2637)
Manabi II (Star • 2378)
Maria Luisa (Star • 2389)
Maristella (Star • 928)
Marte (Star • 1727)
Maya (Star • 2647)
Mira (Star • 1471)
Mirak (Star • 2631)
Mirandetta (Star • 2624)
Mizar II (Star • 2625)
Moschettiere (Star • 1726)
Mupbird (Star • 1889)
Nadina (Star • 2393)
Nameless (CVC)
Nauta IV (Star • 2012)
Ninfea (RVYC • 6)
Odinea (Star • 1989)
Oemor (RVYC • 3)
Omen (CVC)
- Passerby* (RVYC • 4)
Pirata (Star • 1445)
Pirate (Star • 2383)
Puka (Star • 3144)
Raffica (RVYC)
Raffica (Star • 2410)
Regolo (Star • 1576)
Rigel (Star • 1577)
Rosalba (Star • 2006)
Seline III (Star • 2402)
Tabu (Star • 2892)
Tada (Star • 2627)
Talita (Star • 930)
Tina (RVYC • 7)
Tony (RVYC • 10)
Toti (Dinghy 12 p. SI • I-597)
Tragara II (Star • 1899)
Trapi-Trapi (Star • 2385)
Tucana (Star • 2360)
Vanessa (CVC)
Vanna (Star • 933)
Vestale I (RVYC • 1)
Villy ex Linotte (CVC)
Walkyria (RVYC • 5)
XX (Dinghy 12 p. SI • I-141)
XX (Dinghy 12 p. SI • I-142)
XX (RVYC • 8)
XX (RVYC • 9)
XX (Star • 1989)
Zan III (Star • 2392)



Monotipo del Club della Vela di Cornigliano

Progettista: Ugo Costaguta,
Voltri (Genova)

Anno di progettazione: 1902

Caratteristiche

Lunghezza massima	6,40 m
Lunghezza al galleggiamento	4,40 m
Lunghezza slancio di prora	1,00 m
Lunghezza slancio di poppa	1,00 m

Larghezza fuori ossatura	1,70 m
Altezza massima	0,32 m
Catena	2,28 m
Puntale	0,50 m
Deriva fuori chiglia	0,70 m
Superficie velica	29,00 m ²
Stazza di regata	1,00 t

Da: *Rivista Nautica*, n.4, aprile, 1902.

Club della Vela Cornigliano - CVC

All'Assemblea generale, 2 febbraio 1902, del Club della Vela di Cornigliano (Genova), L. A. Lunaro e Carlo Dufour propongono l'istituzione di una serie di monotipi sociali di una tonnellata della stazza francese del 1892, adottata anche in Italia nel 1897. È una proposta interessante perché con questi monotipi si ha la possibilità di partecipare alle regate internazionali e, nello stesso tempo, organizzare regate di classe. Cronologicamente, è il secondo monotipo, giova ricordarlo, promosso in Italia.

È nominata una Commissione composta dal conte Gerolamo Rossi-Martini, presidente, Carlo Dufour, vicepresidente, L. A. Lunaro, segretario, e dai soci C. De Marini e Luigi Oneto, il decano italiano dei costruttori di barche da diporto, con l'incarico di presentare all'Assemblea, appositamente convocata per il 2 marzo, le proposte.

Due progetti sono presentati da A. Ugo Costaguta e le barche costano rispettivamente 700 e 900 lire. L'Assemblea approva all'unanimità, in quella occasione i genovesi vengono meno alla loro proverbiale parsimonia, quella più costosa.

Le caratteristiche del Monotipo sono: "Lunghezza massima 6.40 m, lunghezza al galleggiamento 4,40 m, lunghezza slancio di prora 1,00 m, lunghezza slancio di poppa 1,00 m, larghezza fuori ossatura 1,70 m, altezza massima 0,32 m, lunghezza della catena 2,28 m, puntale 0,50 m, deriva fuori chiglia 0,70 m, superficie velica (randa e fiocco) 29,00 m², stazza di regata 1,00 t" (L., "I Monotipi del 'Club della Vela'", *RN*, n. 4, aprile 1902).

Il progettista prevede per la costruzione l'uso di questi materiali: fasciame di cedro, ossatura di frassino piegato a caldo, bagli di noce, chiglia e falsa chiglia di rovere, chiodatura di rame con perni ribaditi e con rosetta, deriva di acciaio zincato di 60 chilogrammi, timone di acciaio zincato, ponte d'abete coperto di tela, sartie e stralli in filo di acciaio zincato, cavi di manilla, velatura a gunter lugger, con fiocco e spinnaker di seta, del velaio Claverie, *rolling-boom* di ottone, passacavi di bronzo e di ottone.

Il Club della Vela assicura non meno di due regate annuali per i monotipi sociali per tre anni consecutivi. Il monotipo dura circa una decina d'anni e ne sono costruiti presumibilmente una ventina.

I primi sei Monotipi costruiti nel 1902 sono:

<i>Elena II</i>	<i>Linotte. Villy</i>	<i>Omen</i>
Proprietario: marchese Ippolito Cattaneo di Belforte (Genova).	Proprietari: Rinaldo Ravano (Genova). Ubaldo Poggi (Genova).	Proprietari: Zizi Sbertoli (Genova). Carlo Visetti (Napoli).
<i>Fealese</i>	<i>Nameless</i>	<i>Vanessa</i>
Proprietario: A. Dodero (Genova).	Proprietario: conte Gerolamo Rossi-Martini (Genova).	Proprietario: Carlo Dufour (Genova).

In agosto, prima regata dei monotipi alla Neptunalia nel Golfo del Tigullio con la partecipazione di *Linotte*, *Omen* e *Vanessa*.

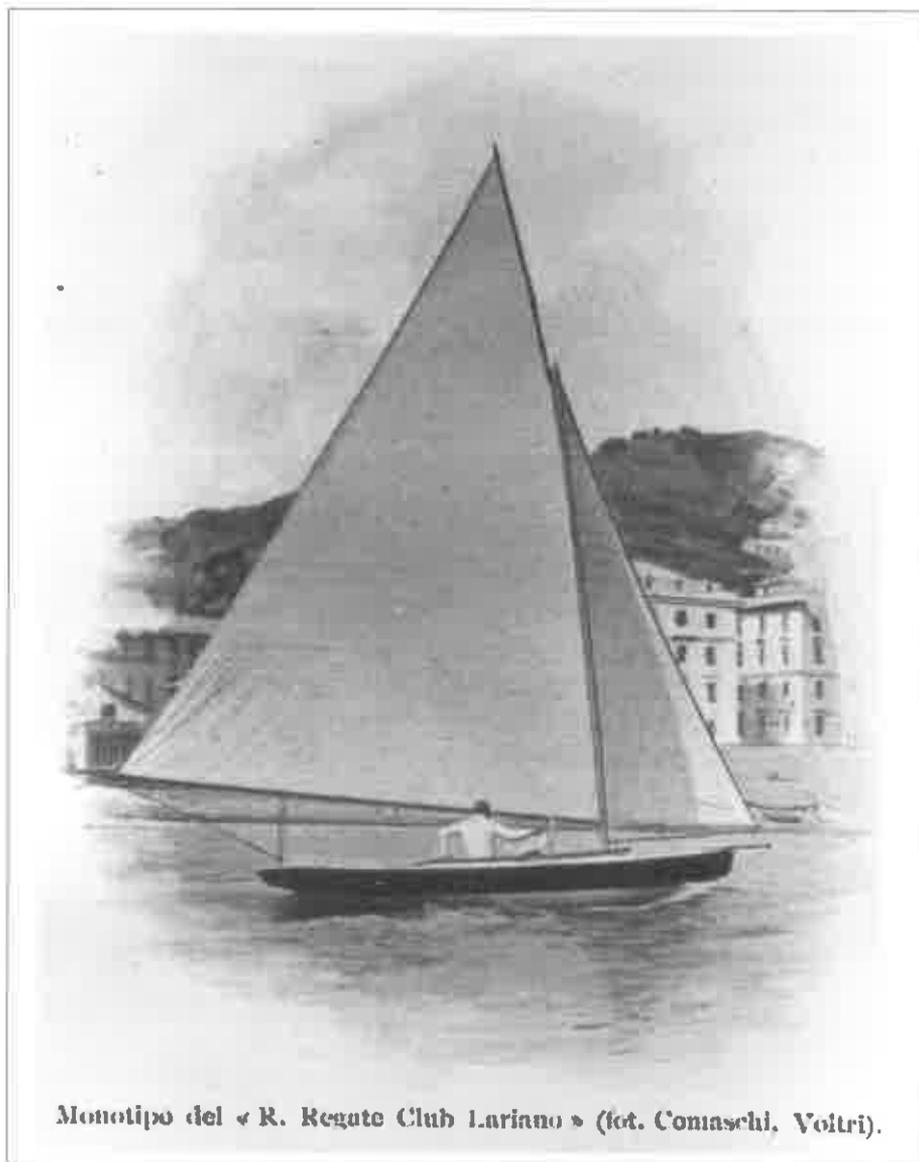
Regio Regate Club Lariano - RRCL

I Cantieri Costaguta di A. Costaguta & Fava vincono nel 1904 il concorso indetto dal Regio Regate Club Lariano di Milano (Cernobbio e Cadenabbia) con una barca monotipo tipo *fin keel* con queste caratteristiche: lunghezza massima 7,20 m, lunghezza al galleggiamento 4,85 m, larghezza 1,68 m, immersione 0,89 m, superficie velica (randa e fiocco) 36,00 m² estensibile a 43,00 m². Scafo di cedro verniciato e vele di Claverie, *reefing boom* e *rolling jib*. Prezzo: 1500 lire franco Lago di Como.

Nell'estate del 1904, il primo monotipo in un confronto con *Dai-Dai III* – la barca progettata e costruita da Egidio Gallinari di Livorno nel 1901 per la prima sfida italiana alla Coupe du Cercle de la Voile de Paris, la "One Ton Cup", a Meulan sulla Senna – su un triangolo inferiore a 3 miglia con vento fresco la precede di 6 primi. Dopo le prove sono ordinati dodici monotipi.

Derivati da questi Monotipi *Cantieri di Voltri* e *Titania*. Vedere rispettivamente a pagina 49 e 51.

Ben dodici Monotipi, progettati da Attilio Costaguta, arrivano sul Lago di Como dopo che il Cantiere ha vinto nel 1904 il concorso indetto dal Regio Regate Club Lariano. Un bel successo per il Cantiere. È lungo 7,20 metri e ha una superficie velica di 36,00 m².



Monotipo del « R. Regate Club Lariano » (fot. Comaschi, Voltri).

Regio Verbano Yacht Club - RVYC

Sul Lago Maggiore il Regio Verbano Yacht Club di Stresa, dopo un lungo periodo di gestazione iniziato con l'Assemblea del 27 ottobre 1907, adotta nel 1909 il Monotipo Voltri. Un'imbarcazione, appositamente progettata e costruita dai Cantieri Costaguta, lunga 7,50 m, larga 1,80 m e una superficie velica (randa e fiocco), di 40,00 m².

I primi quattro monotipi sono consegnati a Voltri il 18 agosto 1909 e sottoposti ad un collaudo da parte della Commissione dei Monotipi del Regio Verbano Yacht Club, ingegneri Carlo Nigra e Luigi Troubetzkoy.

“Dal minuto esame degli scafi” – si apprende dalla Relazione del collaudo – “risultò che così corrispondono pienamente al contratto e che sono lavorati con tutte le regole dell'arte dando un lavoro finito ed elegante.

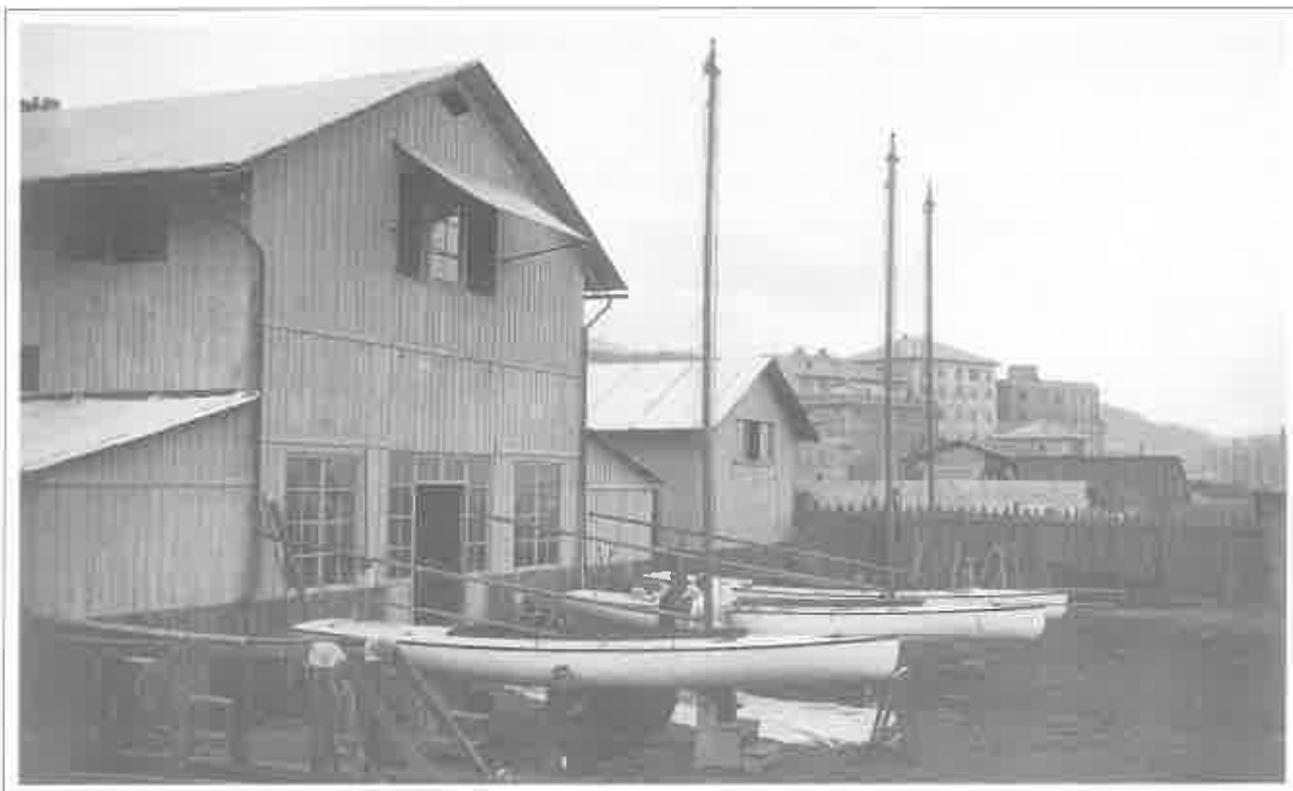
“L'attrezzatura tanto fissa che corrente corrisponde pure ai dati del contratto ed è ben lavorata e finita.

“La velatura è ben fatta e delle misure prescritte. Essa però non è a pezzi orizzontali come prescrive il contratto, né alla Commissione risultò possibile l'accertare all'infuori delle affermazioni (del resto attendibili) del Direttore del Cantiere [Ino Simone Fava] che esse siano veramente eseguite da English. A parte ciò esse stabiliscono bene e possono essere accettate.

“Tolta l'alberatura e le vele, anche non bagnate nell'acqua salata, si procedette sopra il n. 1 alla prova dell'insommersibilità e risultò che essendo lo scafo pieno d'acqua in posizione orizzontale in modo che l'acqua affiorava esternamente ed internamente al ponte con tre uomini in piedi dentro, detto scafo continuò a galleggiare stabilmente.

“Ciò visto, la Commissione ritiene che, colle osservazioni di cui sopra e colle riserve per quanto riguarda il pagamento delle multe che si credesse applicare dai sottoscrittori, i Monotipi presentati possono essere collaudati ed accettati. E ciò anche

Agosto 1909. Prima serie di Monotipi Voltri appena terminati da Costaguta per il Regio Verbano Yacht Club di Stresa. Sono pronti per le prove di navigazione effettuate con successo da una Commissione del Club. Undici i Monotipi costruiti. Lungo 7,50 metri ha una velatura di 40,00 m².



dopo eseguito una prova sotto vela nella quale essi apparvero veloci e stabili”
Costano 1500 lire.

*Assegnazione
del 18 agosto 1909 a Voltri
nei Cantieri Costaguta*

Vestale I (1)

Proprietario: marchese
Franco Dal Pozzo
d'Annone (Belgirate,
Lago Maggiore).

Chimera (2)

Proprietario: marchese
Alessandro Ferrero
Ventimiglia (Torino).

Oemor (3)

Proprietario:
Romeo Omarini
(Stresa, Lago Maggiore).

Passerby (4)

Proprietario: Annibale
Pacchetti (Milano).

*Assegnazione
del 5 settembre 1909 a Stresa
nell'Hotel des Iles Borromée*

Walkyria (5)

Proprietario: avvocato
Vittorio Baisini (Milano).

Ninfea (6)

Proprietario: Ferdinando
Basile (Stresa, Lago
Maggiore).

Tina (7)

Proprietario: Gian Franco
Tosi (Milano).

*Assegnazione
del 3 ottobre 1909 a Stresa
nel Cantiere Taroni*

XX (8)

Proprietario: Emanuele
C. Zervudachi (Oggebio,
Lago Maggiore).

XX (9)

Proprietario: Dino Branca
(Milano).

Tony (10)

Proprietario: nobile
Carlo Alberto Conelli De
Prosperi (Belgirate, Lago
Maggiore).

Nel 1910, un altro Monotipo Voltri è costruito dai Cantieri Costaguta per Umberto Barbieri di Venezia che lo chiama *Raffica*.

Una proposta di modifiche al Monotipo Voltri, 26 settembre 1909, dell'ingegner Carlo Nigra è respinta dall'Assemblea dei soci del "Verbano".

Il Monotipo Voltri, incomincia a perdere d'interesse nel 1912 quando il "Verbano" adotta la classe francese dei 6,50 metri, per partecipare alle regate organizzate sul Lago di Ginevra.

Fonte: Verbali delle riunioni del Consiglio Direttivo e delle Assemblee dei soci del Regio Verbano Yacht Club.

Un Monotipo pronto al varo sulla "Scaella", una apposita struttura per consentire l'uscita in mare imbarcando prima il cliente con un marinaio del cantiere. I vari a Voltri, anche se sono di piccole imbarcazioni, sono sempre seguiti con interesse da grandi e piccini.



Monotipi internazionali

International Star Class Yacht Racing Association - ISCYRA

Alla "Settimana" di Genova, 1°- 9 aprile 1933, il Regio Yacht Club Italiano include tra le classi in programma anche la Star, il monotipo internazionale progettato nel 1911 dall'americano Francis Sweisguth dello Studio di Architettura Navale di William Gardner. Le caratteristiche: lunghezza 6,92 m, larghezza 1,73 m, peso 662 kg, superficie velica (randa e fiocco) 26,00 m².

I Cantieri Costaguta costruiscono le prime tre Star italiane: *Cita (Maristella)* di Pasquale de Conciliis, *Chi Lo Sa* di Giovanni Nasi e *Granchio (Talita)* di Rodolfo Pallavicino.

1933

[Cita] *Maristella* (928)

Proprietario: Regio Yacht Club Italiano (Flotta di Genova).

Chi Lo Sa (929)

Proprietario: Giovanni Nasi (Flotta di Genova).

[Granchio] *Talita* (930)

Proprietario: Alessandro Colussi (Flotta di Venezia).

Etra (932)

Proprietario: Luigi Maragliano (Flotta di Genova).

Vanna (933)

Proprietario: Walter Pauly (Flotta del Tigullio).

Dado (934)

Proprietari: [Carlo Alberto d'Albertis e Gustavo Doria] (Flotta di Genova).

1934

Gang (997)

Proprietari: Giovanni Nasi e Giovanni Agnelli (Flotta di Genova).

1936

Annabella (1377)

Proprietari: Tasca, Richichi e Camerata (Flotta di Palermo).

1937

Genzianella II (1426)

Proprietario: Giulio Cesare Carcano (Flotta di Lecco).

Pirata (1445)

Proprietario: Fausto Fassini (Flotta della Penisola Sorrentina).

Mira (1471)

Proprietario: Circolo Nautico Posillipo (Flotta di Ponza).

Artica II (1472)

Proprietario: Regia Marina (Flotta Sezione Velica Forze Navali).

Algor (1473)

Proprietario: Regia Marina (Flotta della Sezione Velica dell'Accademia Navale).

1938

Citta (1575)

Proprietario: Filippo Rusca (Levante Fleet).

Regolo (1576)

Proprietario: Regia Marina (Flotta della Sezione Velica dell'Accademia Navale).

Rigel (1577)

Proprietario: Regia Marina (Flotta della Sezione Velica di Napoli).

Moschettiere (1726)

Proprietario: Franco Ragusa (Flotta di Ischia).

Marte (1727)

Proprietario: Regia Marina (Flotta della Sezione Velica di Napoli).

Giove (1728)

Proprietario: Regia Marina (Flotta della Sezione Velica Taranto).

Delfino (1733)

Proprietari: Giorgio Galli, Ugo Di Marzo e Federico De Luca
(Flotta della Penisola Sorrentina).

1939

Drago (1752)

Proprietari: Gennaro Carafa di Roccella e Tom Volpe
(Flotta della Penisola Sorrentina).

Caranne (1791)

Proprietaria: Mara Viganego Cabella Vecco (Cecina Fleet).

Mupbird (1889)

Proprietario: Regia Marina (Flotta della Sezione Velica dell'Accademia Navale).

1940

Tragara II (1899)

Proprietario: Pietro Baragiola (Flotta del Lario).

XX [Odinea] (1989)

Proprietario: Guido Mosti.

Mirandetta (2624)

Proprietario: Erminio Bozzo (Cecina Fleet).

1941*Rosalba* (2006)*Proprietaria:* Albarosa Pizzocaro (Flotta di Lecco).*Nauta IV* (2012)*Proprietario:* Daniele Massa (Flotta dell'Alto Lario).*Regate:* con questa barca Sergio Morin e Antonio Rumich (Monfalcone), vincono nel 1941 a Menaggio, Lago di Como, il campionato italiano.*Cirula* (2082)*Proprietario:* Angelo Dino Campanini (Flotta del Lario).*Habanera* (2384)*Proprietario:* Aldo Torri (Flotta di Lecco).*Flamingo* (2388)*Proprietario:* Roberto Lucca (Flotta di Lecco).*Nadina* (2393)*Proprietario:* Giulio Hirsch (Flotta dell'Alto Lario).*Raffica* (2410)*Proprietario:* Nico Rode (Flotta del Lario).**1942***Tucana* (2360)*Proprietario:* Arturo Mondelli (Flotta del Lario).*Galatea* (2379)*Proprietario:* Carlo Guzzi (Flotta di Lecco).*Garigul II* (2381)*Proprietario:* Nino Della Mano (Flotta dell'Alto Lario).*Pirate* (2383)*Proprietario:* Roberto Zanni (Flotta dell'Alto Lario).*Trapi-Trapi* (2385)*Proprietari:* Nino Benassero e Giulio Cesare Carcano (Flotta di Lecco).*Maria Luisa* (2389)*Proprietario:* Bruno Morbelli (Flotta dell'Alto Lario).*Arlu II* (2390)*Proprietario:* Nanni Porro (Flotta di Lecco).*Zan III* (2392)*Proprietari:* Federico e Marco Zanuso (Flotta dell'Alto Lario).*Seline III* (2402)*Proprietario:* Augusto Brunner (Flotta del Lario).*Arcobaleno* (2439)*Proprietario:* Gianni Modugno (Flotta di Bari).*Luisa II* (2440)*Proprietario:* Bruno Bonetti (Flotta di Trieste).*Gige* (2629)*Proprietario:* Luigi Bertani (Flotta di Genova).

1943

Manabi II (2378)

Proprietario: Nino Colombo (Flotta dell'Alto Lario).

Cicci II (2380)

Proprietario: Enrico De Andria (Flotta del Centro Lario).

Furia (2442)

Proprietari: Maj J.K. Judy e P. F. Gian Paolo (Flotta di Trieste).

Antares (2628)

Proprietario: Emanuele Sartorio (Flotta di Trieste).

1946

Diana (2377)

Proprietari: John W. Hathaway e John T. Powell (Boston Harbor Fleet).

Lalin IV (2391)

Proprietari: M. Mastalli e T. Folinea (Flotta di Bari).

Astrea (2626)

Proprietario: Antonio de Leone Pondolfelli (Cecina Fleet).

Chichibio (2630)

Proprietario: Francesco Cameli (Flotta di Genova).

Mirak (2631)

Proprietario: Mario Rusca (Levante Fleet).

1947

Mizar II (2625)

Proprietario: Mario Gallini (Flotta di Genova).

Tada (2627)

Proprietario: Riccardo Villa (Flotta di Genova).

Malin (2637)

Proprietario: Marino Novaro (Flotta di Genova).

Maya (2647)

Proprietario: Bruno Dequal (Flotta di Trieste).

1949

Diana II (2853)

Proprietario: Regia Marina (Flotta della Sezione Velica dell'Accademia Navale).

Tabu (2892)

Proprietaria: Margherita Luzzati (Flotta del Tigullio).

Bauset II (2908)

Proprietario: Gastone Guetta (Flotta di Genova).

Algol (2927)

Proprietari: Bertera e Lena (Lunense Fleet).

1950

Algol II (3017)

Proprietari: Carlo Pesenti e Vibio Mestron (Flotta del Tigullio) .

1951

Lili Bolero (3133)

Proprietario: Pio Battiston (Flotta di Lecco).

Puka (3144)

Proprietario: Sandro Bono (Flotta di Genova).

Alata (3151)

Proprietario: Steno Soprana (Flotta del Garda).

1955

Luce (3619)

Proprietario: Renato Bedini (Lunense Fleet).

Fonte: Log of the Star Class 1958, Official Rule Book dell'International Star Class Yacht Racing Association (ISCYRA), New York.

Nota: il 18 marzo 1942 la Reale Federazione Italiana della Vela scioglie le Associazioni di classe e, conseguentemente, assegna nuovi numeri velici senza alcun riferimento a quelli dati precedentemente, che sono sostituiti, dalle Segreterie internazionali. Nel caso delle Star a quelli dell'ISCYRA. Nel dopoguerra sono ripresi i rapporti con l'ISCYRA che assegna nuovi numeri che, indipendentemente dall'anno di costruzione della barca, sono progressivi.

Star in regata nel dopoguerra. Le Star debuttano a Genova nella "Settimana" del Regio Yacht Club Italiano dal 23 marzo al 9 aprile 1933. Le prime tre Star italiane sono costruite dai Cantieri Costaguta, che si sono sempre distinti nella costruzione delle imbarcazioni di questa classe.



Dinghy 12 piedi stazza Internazionale

Introdotta in Italia nel 1929 dal Club Nautico Ligure di Genova-Sturla, per iniziativa del socio marchese Emilio Nicolò Reggio che lo ha visto gareggiare in Olanda in occasione di una sua visita per l'Olimpiade del 1928. Il primo Dinghy italiano, *Pierino* (I-1), costruito dal Cantiere Depanher di Capodistria, è stato recentemente restaurato. Nel 1913, l'inglese George Cockshott vince con questa barca il concorso indetto dalla Boat Racing Association (BRA) per una deriva di 12 piedi. Le caratteristiche: lunghezza 3,66 m, larghezza 1,42 m, peso 115 kg, superficie velica (randa) 9,29 m². Il Dinghy 12 piedi è ancora oggi, nonostante non sia una classe olimpica, una delle derivate più diffuse e attive in Italia.

1929

Giulia (I-3)

Proprietario: marchese Luigi Durand de la Penne (Genova).

1930

Ella (I-7)

Proprietario: avvocato Mario Bruzzone (Genova).

Flam (I-10)

Proprietario: professor Giorgio Berlingeri (Genova).

1940

XX (I-141)

Proprietario: Società Anonima Ansaldo (Genova).

XX (I-142)

Proprietario: Società Anonima Ansaldo (Genova).

1943

Toti (I-597)

Proprietario: Carlo Cascelli.

Classi a restrizione costruite dai Cantieri Navali Costaguta

FRANCO BELLONI

LE BARCHE

Alalà III

(Classe B - 5,25 m • 16)

Aletta

(Classe 6,50 m RYCI)

Anna Maria ex Carmen

(Classe U - 5,50 m • 50)

Carmen. Anna Maria

(Classe U - 5,50 m • 50)

Cita

(Classe 5,50 m RYCI)

Clara

(Classe A - 6,00 m • 85)

Corsaro

(Classe U - 5,50 m • 138)

Dyk-Dyk

(Classe 6,50 m RYCI • 21)

Egle

(Classe 6,50 m RYCI)

Elida

(Classe S - 4,50 m • 109)

Flirt ex Ziska

(Classe 5,50 m RYCI • 2)

Lycia

(Classe 6,50 m RYCI • 28)

Magda II

(Classe 5,50 m FLYP • 7)

Marina IX

(Classe A - 6,00 m • 100)

Marina VII

(Classe A - 6,00 m • 98)

Marina VIII

(Classe A - 6,00 m • 99)

Matilde ex Primula

(Classe 6,50 m RYCI)

Memma

(Classe 5,50 m RYCI • 18)

Merope

(Classe 6,50 m RYCI)

Nenna

(Classe 6,50 m RYCI)

Ombretta IV

(Classe U - 5,50 m • 123)

Primula. Matilde

(Classe 6,50 m RYCI)

Sonega

(Classe U - 5,50 m • 104)

Vrin

(Classe 6,50 m RYCI • 23)

XX

(Classe 6,50 m RYCI)

Ziska. Flirt

(Classe 5,50 m RYCI • 2)

Le classi

Regio Yacht Club Italiano

Classe nazionale di 6,50 metri

Ziska, Classe 5,50 metri del RYCI, del Duca degli Abruzzi, pronto per il varo di fronte al cantiere. La nuova classe è istituita su proposta del Duca per favorire lo sviluppo della vela tra i giovani. La prima gara a Portofino, 8 maggio 1910, vinta da Ziska.

Il 4 maggio 1908 la Direzione del Regio Yacht Club Italiano approva una Classe nazionale di 6,50 metri, nell'intento di favorire maggiormente la diffusione della piccola navigazione da diporto lungo le coste italiane. Caratteristiche principali: lunghezza massima 6,50 m, superficie velica massima (randa e fiocco) 30,00 m², bordo libero (altezza fuori dell'acqua) 0,45 m, peso minimo 350 kg, equipaggio 3 persone. È ammesso l'uso dello spinnaker. Il 15 maggio 1910, la superficie velica è portata a 36,00 m², il bordo libero a 0,35 m e il peso minimo a 300 kg. Nuove modifiche il 9 gennaio 1920: peso minimo 375 kg e 4 persone d'equipaggio.



1908

Merope

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: ingegner Mario Petazzi (Genova).

1909

Aletta

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: avvocato Emilio Chiozza (Genova).

Egle

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: Davide Costaguta (Santa Margherita Ligure e Buenos Aires).

1911

Lycia (28)

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietari: Cesare Badaracco (Genova) e Carlo Serra (Genova).

1912

Dyk-Dyk (21)

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: principe Marcantonio Colonna di Stigliano
e Galatro (Santa Margherita Ligure).

Primula. Matilde

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietari: E. Chiozza (Genova). 1905, Giambattista Farris (Panzano-Greve).

1913

Vrin (23)

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: Raffaele Gandolfo (Genova).

XX

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: Mario Tagiuri.

1921

Nenna

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: Carlo Cameli (Genova).

Classe speciale di 5,50 metri

L'8 maggio 1910 il Regio Yacht Club Italiano promuove una nuova Classe con il regolamento di un solo articolo: "È istituita una Classe speciale di imbarcazioni a vela vincolate soltanto per lo scafo ad una lunghezza massima di metri 5,50 e per la velatura ad una misura massima di mq 25, per tutto il resto è lasciata piena libertà di forma, di adattamento e di attrezzatura. Il timone non deve considerarsi parte dello scafo. S.A.R. il Duca degli Abruzzi offre una Coppa (Challenge). Tale coppa resterà in possesso del Yachtsman che la vincerà con il medesimo o diverso yacht anche per tre volte non consecutive. L'imbarcazione concorrente dovrà sempre essere guidata dal proprietario; oppure da un Socio del RYCI od ufficiale della R. Marina" (*Annuario RYCI*, 1912). La Coppa è vinta definitivamente nel 1914 da *Nina* di Gigino Croce.

1910

Ziska. Flirt (2)

Progetto: Attilio Costaguta.

*Proprietari: Duca degli Abruzzi (Torino). 1911, Chiappe (Alassio).
1914, M. Moscatelli (Genova).*

Varo: 25 luglio 1910.

Regata: nel 1910 vince a Portofino la prima regata della Coppa offerta dal Duca degli Abruzzi.

1912

Memma (18)

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: Mario Odero (Savona).

1913

Cita

Progetto: Attilio Costaguta.

*Proprietario: nobile Carlo Alberto Conelli De Prosperi
(Belgirate, Lago Maggiore).*

Classe "A" – Serie Nazionale Sei metri

Il Regio Yacht Club Italiano riunisce a Genova il 25 giugno 1925 i rappresentanti delle società aderenti per l'istituzione di una deriva nazionale. Nasce la Classe "A" di 6,00 metri di lunghezza derivata dalla Yole di 6 metri dell'Adriatico (ex Monotipo di Capodistria, progettato da Arnaldo de Maiti) e dal 6 metri del Golfo della Spezia. Il 1° giugno 1932, il Comitato Tecnico Centrale della Federazione Italiana della Vela, presieduto dal marchese Paolo Pallavicino, riconosce la classe e ne assume la regolamentazione. Caratteristiche principali: lunghezza fuoritutto 6,00 m, larghezza massima 2,10 m, superficie velica (randa e fiocco) 25,00 m², equipaggio 3 persone. È dotata di un piccolo spinnaker.

1931

Clara (A-85)

Progetto : Attilio Costaguta.

Proprietario: Marcello Pane (Napoli).

1932

Marina VII (A-98)

Progetto : Attilio Costaguta.

Proprietario: Regia Marina Militare (Roma).

Marina VIII (A-99)

Progetto : Attilio Costaguta.

Proprietario: Regia Marina Militare (Roma).

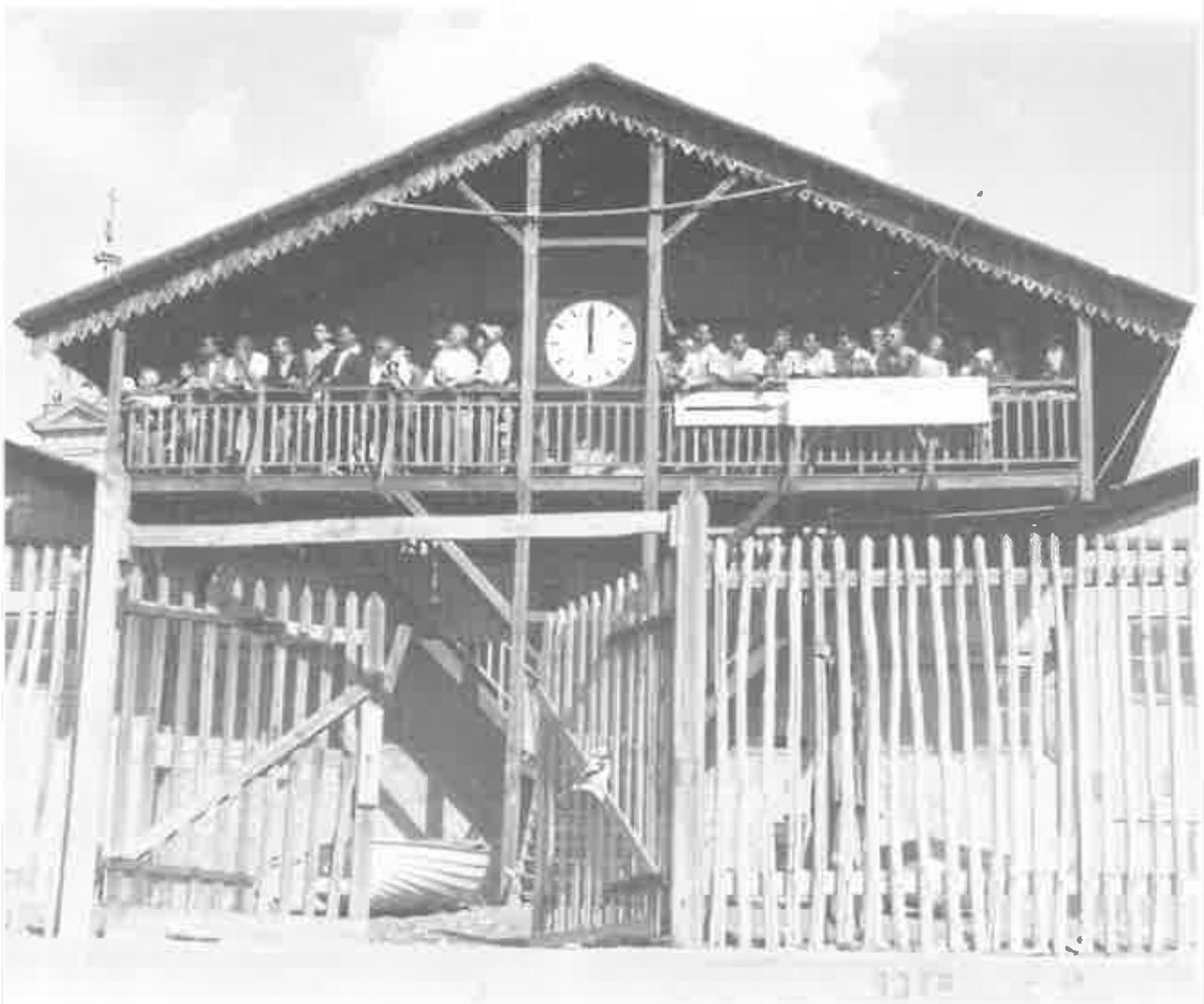
Marina IX (A-100)

Progetto : Attilio Costaguta.

Proprietario: Regia Marina Militare (Roma).



La prima deriva della Classe speciale di 5,50 metri, Ziska del Duca degli Abruzzi. Per la messa a punto è lasciata in prova al Cantiere. Sono a bordo Cosimo "Coximo" Boccone, che ricordiamo al timone di Artica alla Coppa di Francia, e il costruttore Attilio Costaguta.



Federazione Ligure Yachting Popolare

La Federazione Ligure Yachting Popolare (FLYP), costituita il 22 maggio 1921, nel 1927 assumerà il nome di Unione Ligure Piccolo Yachting (ULPY), unifica le derive del Club Nautico Popolare Foce e del Circolo Nautico "Ugo Costaguta", creando le classi di 5,50, 4,50 e 4,00 metri.

Classe ligure 5,50 metri

1925

Magda II (7)

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: Giuseppe Carbone (Bogliasco).

Regate: vince il campionato della FLYP nel 1925 e nel 1927.

Reale Federazione Italiana della Vela

Il 1° maggio 1934 la Reale Federazione Italiana della Vela promuove tre Derive Nazionali: "B" di 5,25, "C" di 4,50 e "D" di 4,00 metri di lunghezza. Caratteristiche principali: Classe "B" lunghezza fuoritutto 5,25 m, larghezza massima 1,80 m, peso dello scafo 170 kg, superficie velica (randa e fiocco) 22,00 m², equipaggio massimo 4 persone; Classe "C" lunghezza fuoritutto 4,50 m, larghezza massima 1,60 m, peso dello scafo 110 kg, superficie velica (randa e fiocco) 17,00 m², equipaggio massimo 3 persone; Classe "D" lunghezza fuoritutto 4,00 m, larghezza massima 1,45 m, peso dello scafo 80 kg, superficie velica (randa e fiocco) 14,00 m², equipaggio 2 persone.

Classe "B" – 5,25 metri Classe Nazionale

1939

Alalà III (B-16)

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: dottor Giuseppe Tassara (Genova).

Unione Società Veliche Italiane

Nel corso dell'Assemblea dell'Unione Società Veliche Italiane (USVI), l'attuale Federazione Italiana Vela, Venezia 16 gennaio 1949, è approvato il Regolamento di due nuove Derive Nazionali: "U" di 5,50 e "S" di 4,50 metri di lunghezza. Caratteristiche principali: Classe "U" lunghezza fuoritutto 5,50 m, larghezza massima 2,00 m, peso dello scafo nudo 160 kg, superficie velica (randa e fiocco) 17,70 m², equipaggio 3 persone; Classe "S" lunghezza fuoritutto 4,50 m, larghezza massima 1,70 m, peso dello scafo nudo 100 kg, superficie velica (randa e fiocco) 12,40 m², equipaggio 2 persone. Entrambe sono dotate di spinnaker.

Classe "U" – 5,50 metri Classe Nazionale

1949 (1939)

Carmen. Anna Maria (U-50)

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietari: Antonio Dagnino (Genova). Anna Maria Fineschi (Genova).

Nota: costruita nel 1939, è in origine una deriva della Classe "B" modificata per rientrare tra quelle della Classe "U". Certificato di stazza n. 29 del 22 agosto 1949.

1950 (1936)

Sonega (U-104)

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietari: Gino Pesce (Genova). Giuseppe Sciaccaluga (Genova).

Nota: costruita nel 1936, è in origine una deriva della Classe "B" modificata per rientrare tra quelle della Classe "U". Certificato di stazza n. 93 del 30 maggio 1950.

La Classe "U" Ombretta IV costruita da Costaguta per Antonio Caffarena partecipò per anni a numerose regate in Liguria e Toscana.



1951

Ombretta IV (U-123)

Progetto: Ugo Franco Costaguta.

Proprietari: Antonio Caffarena (Bogliasco). Andrea Ferrari (Bogliasco). Pino Oderigo (Varazze).

Nota: Certificato di stazza n. 117 del 13 maggio 1951.

1952

Corsaro (U-138)

Progetto: Ugo Franco Costaguta.

Proprietari: Società Giorgina-ingegner Clementi (Genova).

Nota: Certificato di stazza n. 146 dell'8 agosto 1952.

Classe "S" – 4,50 metri Classe Nazionale

1951 (1938)

Elida (S-109)

Progetto: Attilio Costaguta.

Proprietario: geometra Guido Alberto Solari (Genova).

Nota: costruita nel 1938, è in origine una deriva della Classe "C" modificata per rientrare tra quelle della Classe "S". Certificato di stazza n. 99 dell'11 luglio 1951.

CAPITOLO VIII

Ugo Costaguta il poeta del mare

GIANNI MAGNANO

Aveva 34 anni Ugo Costaguta, nel giugno 1903, quando dopo lunga malattia si arrese. Alla vela ed allo studio di scafi sempre più belli e veloci dedicò tutto se stesso, tanto da raggiungere risultati così elevati da essere collocato con pochi altri tra i migliori costruttori di yacht da regata della sua epoca.

Ugo Costaguta nacque a Voltri nel 1869 e fin da ragazzo mostrò uno spiccato interesse per il mare e la costruzione navale: a soli sedici anni nel giardino di casa, si cimentò nella costruzione di una piccola barca a vela che battezzò *Yole*.

Ma fu l'incontro con il capitano Enrico Alberto d'Albertis, cultore colombiano e grande navigatore, a dare al giovane Costaguta la prima grande occasione nel campo della costruzione navale. Sotto la guida dell'illustre capitano egli realizzò, nel Castello di Montegalletto a Genova, la copia perfetta in scala 1:25 delle due caravelle, la *Niña* e la *Pinta*, e della naò, la *Santa Maria*, di Cristoforo Colombo.

Il lavoro risultò tanto ben fatto che i tre modelli furono esposti all'Esposizione di Genova organizzata nel 1892 per le celebrazioni colombiane e successivamente, furono richieste in Spagna e negli Stati Uniti. Ovunque le tre costruzioni furono apprezzate, ed ancora oggi sono visibili nelle sale del Museo Galata a Genova.

Dopo questo incoraggiante esordio ed aver conseguito il diploma di "Costruttore Navale di 1^a Classe", il giovane Costaguta avviò l'attività cantieristica sulla spiaggia di Voltri.

Le modeste strutture di cui disponeva, gli consentirono a malapena di realizzare alcuni yacht da regata di modeste dimensioni.

Ma il vero giro di boa per Costaguta, venne nel 1897 quando il Duca degli Abruzzi gli affidò i lavori di manutenzione dei suoi yacht *Fern* e *Chechette*; l'importante lavoro convinse Ugo Costaguta ad ampliare il suo cantiere.

Per migliorare l'organizzazione della Società e curare l'aspetto commerciale, Costaguta coinvolse l'amico Simone Fava abile skipper e uomo d'affari.

Da quel momento il costruttore spiccò letteralmente il volo: raddoppiò la dimensione del cantiere, costruì un primo capannone per la costruzione al coperto degli yacht, aumentò le maestranze e intensificò i rapporti con molti valenti marinai voltesi, che collaboravano con il cantiere per l'armamento e la messa a punto delle barche.

Nandana bulbo keel di Evaristo Testa costruita da Costaguta nel 1898 miete ripetuti successi, sia in Liguria sia in Costa Azzurra, costituendo una puntuale conferma del suo talento.

Queste doti inconsuete non sfuggirono al Duca degli Abruzzi che affidò a Costaguta la costruzione di *Nella*, uno yacht di 5 tonnellate di stazza, studiato espressamente per difendere la Coppa d'Italia istituita dal Regio Yacht Club Italiano nel 1898.

Purtroppo la Coppa d'Italia non ebbe alcun sfidante fino al 1903 e *Nella* si dedicò alle regate di flotta dimostrando di essere molto veloce, vincendone numerose e battendo in velocità anche yacht di categoria superiore.

Ugo Costaguta raggiunse, in quel periodo, un notevole successo continuando a costruire nuove barche: nel 1898 prese il mare *Gianduja* del Conte Luigi Balbo Bertone di Sambuy e nel 1899 fu varata *Ilva* di Ugo Ubaldo Toniatti.

Ugo Costaguta attribuiva alle proprie barche grande importanza, al punto da considerarle parte di se stesso fino al momento del varo.

Famosa restò la frase detta con durezza al Duca degli Abruzzi, colpevole di aver fatto un

commento critico all'esecuzione del fasciame di *Artica*, prima che fosse ultimata: "Signore, ricordatevi che per ora la barca è ancora mia!"

Animato da incredibile passione e dotato di intuito non comune, lavorò con impegno e si interessò all'attività del cantiere fino ai suoi ultimi giorni.

Purtroppo la salute del giovane costruttore era già cagionevole e per fare fronte alla crescente mole di lavoro Costaguta, chiamò al suo fianco il fratello Attilio che con Simone Fava costituirono un prezioso aiuto per la gestione del cantiere.

Nel 1901 il Duca degli Abruzzi, tornato dalla celebre Spedizione polare, decide la costruzione di un nuovo racer di 10 tonnellate di stazza per lanciare la sfida alla Coppa di Francia.

La scelta del Duca fu decisa, il nuovo yacht doveva essere progettato e costruito da Ugo Costaguta.

L'ordine di costruzione fu firmato negli uffici del cantiere e Ugo Costaguta pretese che il Duca costituisse l'equipaggio del nuovo yacht interamente con marinai di Voltri.

Artica fu costruita a tempo di record nonostante l'aggravarsi della salute del suo costruttore. Ugo era costretto a lunghi riposi a letto nella sua casa dietro il cantiere e per seguire a distanza le fasi della costruzione, usava un vecchio cannocchiale da marina regalatogli dal capitano d'Albertis. La costruzione di *Artica* avvenne anche sotto l'occhio attento del Duca degli Abruzzi che visitava frequentemente il cantiere con l'amico comandante Umberto Cagni.

Restò famosa la decisione assunta ormai infermo di fare aprire una nuova finestra nella sua camera da letto, dalla quale poteva vedere il suo amato cantiere.

Si racconta che quando il bulbo di *Leda* fu pronto per l'assemblaggio allo scafo, il fratello Attilio fece costruire un'impalcatura per issare la fusione in alto, tanto da consentire allo sfortunato Ugo di vederla e accordare la sua approvazione.



Compatibilmente con la salute malferma, anche Ugo Costaguta scendeva in cantiere, controllava tutto e si informava direttamente dai fidati operai sull'andamento del lavoro.

Il 14 Aprile 1902 *Artica* finalmente prese il mare; dopo pochi giorni di prove che servirono soprattutto ad affiatarsi l'equipaggio lo yacht partì per Marsiglia dove conquistò la Coppa di Francia.

Costaguta non era presente né alle regate né al ricevimento organizzato al Regio Yacht Club Italiano al ritorno dei vincitori in Italia, era troppo malato. Fu l'amico Duca a recarsi nella casa di Costaguta a Voltri. Arrivò come di consueto da Torino in auto ad attenderlo non c'erano i soliti applausi dei voltresi, tutti sapevano che "o scio Ugo" era malato e la tristezza prevalse sulla gioia per la vittoria sportiva.

Il Duca degli Abruzzi portava con sé il cofanetto con le insegne di Cavaliere del Regno, conferite dalla Corona al progettista di *Artica* per speciali meriti nel campo dello sport.

Per Ugo Costaguta questo riconoscimento fu la miglior ricompensa.



Ugo Costaguta sull'imbarcadero a ruote in uso nel Cantiere mentre sbarca dalla lancia durante le prove di Artica. Anche quando il suo stato di salute lo costringe a lunghi riposi, Ugo Costaguta segue sempre con un amore, che possiamo chiamare paterno, la costruzione delle sue imbarcazioni.



14 aprile 1902. Artica è ancora nel recinto del Cantiere.
Si attende da un momento all'altro l'arrivo del Duca. Ugo Costaguta a bordo effettua l'ultima verifica:
"È meglio controllare che tutto sia sistemato come previsto per la consegna", disse agli operai.

Il Principe Marinaio

Storia di mare e di vela del Duca degli Abruzzi

GIANNI MAGNANO

Sulla vita di Luigi Amedeo di Savoia-Aosta, Duca degli Abruzzi sono state scritte molte pagine, soprattutto a riguardo della brillante carriera militare nella Regia Marina e della sua audace attività di esploratore.

Tuttavia questa illustre figura storica, appartenente al ramo cadetto di Casa Savoia, ha anche svolto un'importantissima attività nel campo dello yachting a vela di cui nelle biografie e nei testi storici, non compare traccia.

Il Duca degli Abruzzi nacque a Madrid il 29 gennaio 1873, a soli 6 anni è arruolato come mozzo dal padre Amedeo di Savoia già Re di Spagna e Duca d'Aosta, nei ruoli della Regia Marina.

Dal 24 Agosto del 1879 la vita di Luigi Amedeo di Savoia-Aosta si unì indissolubilmente al mare.

A 16 anni, completati gli studi all'Accademia Navale di Livorno, inizia un periodo contraddistinto da una serie di imbarchi, che lo porteranno a soli 24 anni ad essere un esperto marinaio.

Nei pochi giorni di libertà dall'impegno militare, iniziò a frequentare a Genova i fondatori del Regio Yacht Club Italiano ed i loro amici tra i quali il giovanissimo



S.A.R. Luigi Amedeo di Savoia-Aosta, Duca degli Abruzzi (1872 - 1933) grande appassionato di vela. Presidente del Regio Yacht Club Italiano (1906-1933) e della Reale Federazione Italiana della Vela (1927-1933). Armatore di bellissimi yacht costruiti da Costaguta.

Ugo Costaguta, introdotto in quell'ambiente dal capitano Enrico A. d'Albertis e da Ino Simone Fava.

Il Duca dimostrò subito grande interesse e passione per il mondo dello yachting e della navigazione da diporto a vela. Inoltre, avendo spesso occasione di recarsi in Francia e Inghilterra alimentò la sua passione con importanti conoscenze del mondo velico di quei paesi.

Le sue prime barche a vela furono, infatti, acquistate in Francia e Inghilterra: *Chechette* un piccolo velocissimo racer trovato in Costa Azzurra, *Anglia* e *Rocket* per le regate sui laghi, ma fu *Bona*, uno splendido yacht da regata di 27 metri progettato da George Lennox Watson, che nel 1893 aveva disegnato *Britannia* per i reali Inglesi, a sancire l'ingresso trionfale del Duca degli Abruzzi nel mondo internazionale delle regate.

Bona, varato a Glasgow nel 1897, ottenne importanti vittorie in Inghilterra con un equipaggio eccezionalmente preparato e guidato dallo skipper Edward Sycamore, il comandante di *Walkirie III* alla Coppa America del 1895.

L'anno successivo *Bona* fu trasferito a Genova per gareggiare in Mediterraneo dove continuò a mietere vittorie in Francia, a Montecarlo ed in Italia. Successivamente lo yacht tornò in Inghilterra per partecipare, ancora da vincitore, a molte regate sino al 1898, quando il Duca decise di venderla.

L'avventura italo-inglese del Duca degli Abruzzi gli conferì successi velici e notorietà nel giro internazionale dello yachting. Vi furono persino delle voci circa la sua presunta volontà di partecipare alla Coppa America, peraltro prontamente smentite dal Principe.

Ma l'eccentrico Duca aveva anche un'altra grande passione, la montagna. Sempre nel 1897, pochi mesi prima del varo di *Bona* partì per l'Alaska dove conquistò la cima inviolata del monte Sant'Elia. La sua popolarità era alle stelle e tutti ammiravano quel principe atletico e tenace che faceva onore all'Italia.

Dopo la vendita di *Bona* e le imprese alpinistiche, il Duca tornò alla vela ed agli amici genovesi; nel 1898 riuscì a convincere il Re Umberto I ad istituire un trofeo

Chechette, una delle prime barche del Duca degli Abruzzi, in regata a Voltri nel 1897. Costruita nel 1894 da Bonnin su piani di Guédon è acquistata dal Duca a Bordeaux. È un bulb keel lungo 8,00 metri, con una velatura di 36,00 m² e una stazza di 1,10 Tonnellate.



velico da mettere in palio nelle sfide tra gli equipaggi francesi e quelli italiani, che potesse reggere degnamente il confronto con la Coppa di Francia.

Da questa sua brillante idea nacque la Coppa d'Italia.

Fu così che in una fredda mattina autunnale del 1898 con la soddisfazione di essere riuscito ad ottenere dalla Casa Reale un così prestigioso premio velico, facesse visita all'amico Ugo Costaguta, nel suo nuovo cantiere navale di Voltri.

Ugo Costaguta, che all'epoca stava cominciando l'attività di costruttore insieme all'amico Simone Fava, godeva della stima e dell'apprezzamento del Duca che gli aveva da tempo affidato la manutenzione delle sue barche.

Il motivo della illustre visita, rimasta per decenni nei cuori dei voltesi che riceverono il Principe con ampio tributo di folla, era l'ordine di costruzione per uno yacht da 5 Tonnellate, che il Duca voleva fosse degno di primeggiare nell'attesa sfida dei francesi alla Coppa Italia.

Nella, era il nome scelto dal Duca per questa nuova barca che prese il mare a Voltri il 19 febbraio del 1899. *Nella*, veloce lo era davvero, negli anni a seguire vinse innumerevoli regate con al timone, oltre al suo armatore, il Marchese Lubelli di Serrano, Simone Fava e un giovane marinaio voltrese di cui si sentirà ancora parlare, Cosimo Boccone.

Purtroppo, però nessuno in quegli anni lanciò la sfida alla Coppa d'Italia.

Il Duca oltre ai suoi incarichi militari era impegnato nell'organizzazione del viaggio al Polo Nord che iniziò nel giugno del 1899 da Cristiania, l'antico nome di Oslo.

L'eco di questa nuova audace impresa fu trasmesso da tutti i giornali e la sua storia è stata oggetto di alcuni famosi libri primo fra tutti *La "Stella Polare" nel Mare Artico* scritto dal Duca con Umberto Cagni e Achille Cavalli Mulinelli, al ritorno dalla leggendaria impresa.

Appena tornato dal Polo il Duca si orientò su un altro obiettivo velico: "Se i Francesi non lanciano la sfida alla Coppa d'Italia, dovremo essere noi a lanciare una sfida alla Coppa di Francia".



Bona, è una barca prestigiosa costruita in Inghilterra da Henderson a Partick, Glasgow, su piani di George Lennox Watson, il famoso progettista dello yacht reale Britannia.

Varata il 3 giugno 1897, è lunga al galleggiamento 22,86 metri e una superficie velica di 736 m².

Questo concetto, fu espresso dal Duca al suo amico e costruttore Ugo Costaguta, convocato al Palazzo Reale di Genova per discutere del nuovo racer. Questa volta si sarebbe trattato di un 10 Tonnellate di stazza, visto che la Coppa di Francia si correva con yacht di quelle dimensioni riprendendo un precedente discorso iniziato in Cantiere.

Costaguta osservò che l'idea era interessante e l'obiettivo ambizioso; egli avrebbe disegnato una barca adatta a quella sfida mettendo a frutto le sue precedenti esperienze e le conoscenze delle nuove tendenze internazionali per la realizzazione di scafi da regata.

Dopo qualche settimana il progetto era pronto, il costruttore chiese nuovamente udienza al Duca degli Abruzzi per mostrare il piano di costruzione del nuovo 10 Tonnellate, ed illustrarne i principi ispiratori.

Il Duca si dimostrò subito entusiasta e ordinò la barca accettando anche una clausola particolare espressa in maniera ferma ed inderogabile da Costaguta: l'equipaggio del nuovo yacht, avrebbe dovuto essere interamente reclutato tra i valenti marinai voltresi che gravitavano attorno al suo cantiere.

La costruzione avvenne nell'inverno tra il 1901 e il 1902, Ugo Costaguta seguì puntigliosamente i lavori anche se già molto malato; ad aiutarlo e sempre al suo fianco il giovane fratello Attilio ormai suo collaboratore fisso anche nella progettazione.

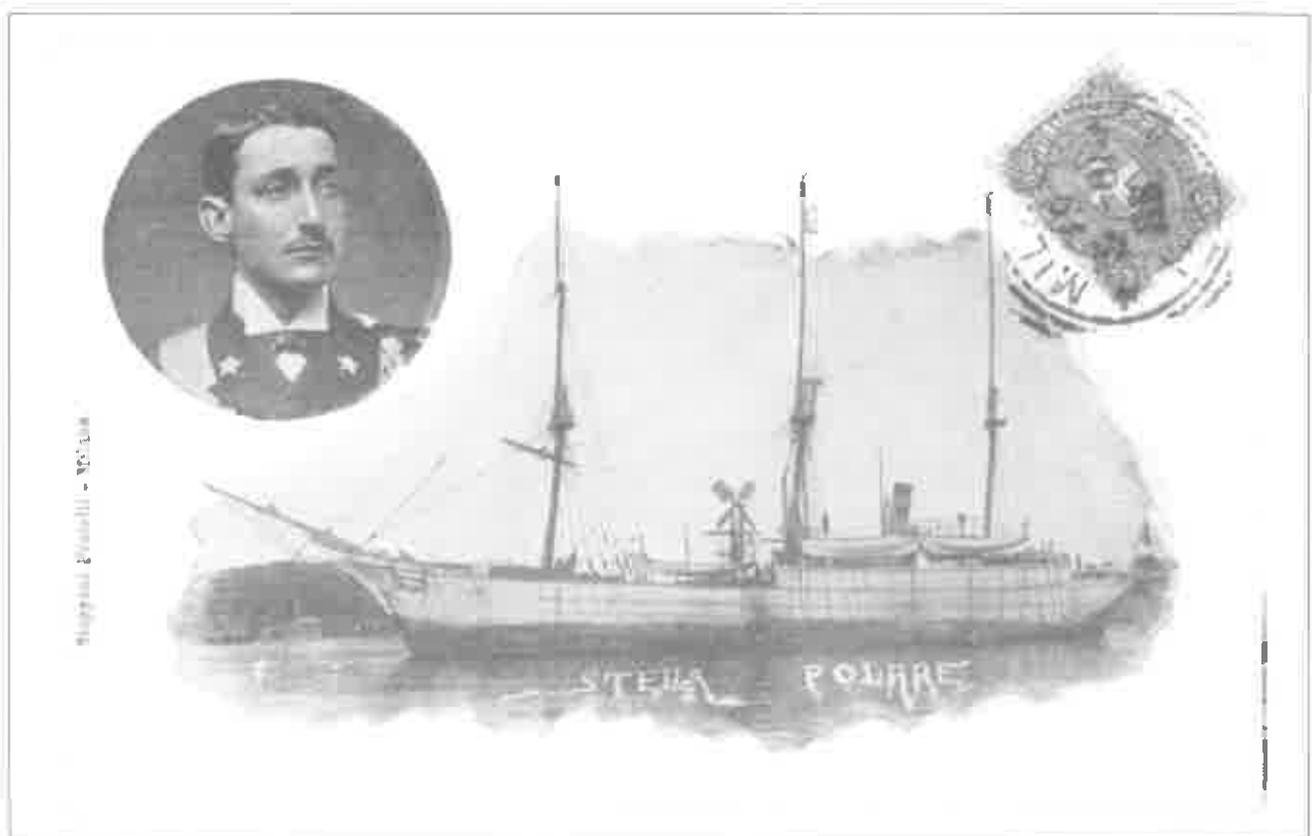
Il Duca, molto interessato alle fasi della costruzione, spesso faceva visita al cantiere per visionare la sua barca.

In quelle occasioni i Costaguta organizzavano un pranzo presso una Locanda vicino al cantiere gestita da Domenico Castellaro e dalle sue due figlie.

In quelle giornate di visita da parte di un così illustre personaggio tutto il rione era in fermento; il Cantiere Costaguta sorgeva nel borgo di *Gategà*, un nucleo marinaro antico nel cuore della cittadina di Voltri, dove le vicende del Cantiere erano sempre oggetto di vivo interesse, figurarsi poi se il protagonista era un principe reale!

L'oste Castellaro in quei giorni congedava a forza tutti i consueti avventori, chiudeva il locale e si concentrava sull'illustre visita.

Cartolina commemorativa dell'impresa al Polo del Duca degli Abruzzi con la nave Stella Polare, ex Jason (Giasone), varata nel 1882. Anche lo scrittore Emilio Salgari narra in un suo libro, La "Stella Polare" ed il suo viaggio avventuroso, la spedizione.



Nel centro della sala da pranzo era allestito una grande tavola e le figlie andavano a bussare alle porte di casa degli inquilini del palazzo per raccomandare loro il massimo silenzio nelle ore pomeridiane in quanto il Duca, dopo pranzo, era solito riposarsi in una stanza della locanda prima di tornare a Torino.

Gli unici ammessi a "disturbare" erano alcuni pescatori e marinai locali che nel pomeriggio, passando dal retro della locanda, si facevano consegnare qualche resto della cena reale, con il beneplacito del Principe e dei Costaguta.

Va detto che, dai ricordi popolari, emerge la grande disponibilità e benevolenza del Duca degli Abruzzi nei confronti dei popolani e dei marinai voltresi.

Ancora oggi i più anziani ricordano con ammirazione e simpatia quella nobile figura, conosciuta nei racconti dei loro genitori che ebbero la fortuna di vederlo passare in auto per le vie del paese sempre distinto e sorridente.

L'illustre armatore si trovava bene a Voltri, attorniato da amici e oggetto delle particolari attenzioni dell'oste.

La prova ne fu che concesse a Castellaro il titolo di "Fornitore della Real Casa" onore riservato a pochi e selezionati sudditi del Regno che avevano dimostrato con i fatti la loro particolare dedizione alla Casa Savoia.

Quando il Duca stesso comunicò a Castellaro questa decisione, l'oste non la finiva più di ringraziare e chiese al Duca il permesso di intitolare la Locanda alla nave *Stella Polare* protagonista pochi anni prima della spedizione al Polo Nord.

Nei giorni successivi l'oste si affrettò a far sostituire i vetri della porta di accesso alla locanda con due nuovi pannelli raffiguranti lo stemma sabauda; inoltre sopra la porta fece dipingere una grande scritta: "Ristorante Stella Polare Fornitori della Real Casa" ancora visibile fino a pochi anni fa.

Artica, questo era il nome della nuova barca, con l'evidente riferimento all'epica impresa polare del suo armatore, fu varata a Voltri il 14 aprile del 1902 in un'uggiosa giornata primaverile.

Il Duca degli Abruzzi arrivò in auto da Torino accompagnato dal marchese Lubelli di Serrano e da Umberto Cagni, ad attenderlo, oltre ai fratelli Costaguta c'era il pittore voltrese Lazzaro Luxardo e il marchese Giuseppe Garibaldi Coltelletti nipote dell'eroe dei due mondi.

La cerimonia del varo durò poco in linea con lo stile schietto e sobrio del suo armatore, Ugo Costaguta era teso e preoccupato che tutto andasse per il giusto verso.

Si dice che quella notte non dormì e alle prime luci dell'alba fu visto aggirarsi come un fantasma sulla coperta di *Artica* ancora all'interno del recinto del cantiere.

La verità è che il costruttore stava male e la sua salute gli impediva spesso di dormire; si racconta che spesso si addormentasse in cantiere tra i trucioli di legno, mentre osservava le sue creature nascere dalle sapienti mani dei suoi operai.

Le prove di navigazione di *Artica* avvennero tra grosse difficoltà e lasciarono tutti perplessi circa le possibilità della nuova barca. Lunghi giorni di bonaccia impedirono al suo equipaggio di completare le prove necessarie all'attrezzatura.

Si aveva la sensazione che *Artica* non fosse all'altezza delle aspettative, *Nella* che partecipava alle prove, era spesso più veloce sebbene fosse più piccola e meno invelata.

Tuttavia, alla fine di aprile dopo circa tre settimane di prove, il rimorchiatore *Roma* partì dal porto di Genova per prendere al traino *Artica* e condurla a Marsiglia dove nel Vecchio Porto era stato allestito il quartiere generale delle regate per la Coppa di Francia. La barca arrivò a destinazione appena in tempo per le operazioni di controllo della stazza prima delle regate.

L'esito della sfida è noto e mirabilmente raccontato dai giornali dell'epoca. Il Duca degli Abruzzi era riuscito un'altra volta a cogliere un grande successo sportivo, tutti in Italia ne parlavano e questo famoso personaggio diventava sempre più una figura carismatica nella scena italiana.

Dopo il grande successo di *Artica* il Duca si preparò per la difesa della Coppa conquistata in Francia. Ancora una volta si rivolse al cantiere Costaguta, Ugo Costaguta era ormai infermo e la trattativa per costruire il nuovo yacht, *Leda*, fu svolta con Simone Fava ed il fratello del grande costruttore il giovane Attilio Costaguta.

La costruzione di *Leda* cominciò nell'estate del 1902 Ugo Costaguta morì il 15 Giugno del 1903 e non riuscì a vedere la barca se non sui disegni che il fratello Attilio gli portava nella sua camera da letto. Già l'anno prima durante la costruzione di *Artica* le lunghe assenze di Ugo dal cantiere avevano costretto Attilio ad assumere la dirigenza dei lavori.

Quando Ugo si accorse di non essere più in grado di assicurare la necessaria continuità in cantiere, si fece aprire nel muro della sua casa, che si affacciava proprio sul piazzale del cantiere, una finestra per poter assistere dalla stanza da letto al procedere della costruzione. Si racconta di un alto bigo realizzato davanti al capannone del cantiere per mostrare al povero Ugo ormai infermo la chiglia di *Leda* pronta per il montaggio allo scafo.

Quando *Leda* prese il mare nella primavera del 1903 non vi furono i festeggiamenti organizzati per *Artica*: Ugo Costaguta era ormai molto grave.

La banda musicale di Voltri non suonò le allegre marce dell'anno prima, la barca scese in mare lentamente, nessuno tra i numerosi presenti sulla spiaggia applaudì o urlò per la gioia; "*a pàiva na vidoa*" ("sembrava una vedova") raccontarono anni dopo i vecchi marinai che assistettero al varo e questo ricordo tramandarono nell'ambiente marinaro del borgo.

Nelle settimane successive, *Leda* svolse un lungo programma di prove e partecipò ad una serie di regate di selezione per la scelta del difensore della Coppa di Francia conquistata da *Artica* e custodita in bella mostra nelle bacheche del Regio Yacht Club Italiano.

Prevalse *Nada*, una nuova barca costruita a Livorno dal cantiere Gallinari, anche se la superiorità di questa barca sugli altri pretendenti al ruolo di difensore fu tutt'altro che netta.

Il Duca nel frattempo era impegnato in un lungo viaggio attorno al mondo con la Regia Nave *Liguria* di cui era stato nominato Comandante che lo impegnò sino al 1905. Questi nuovi incarichi militari lo allontanarono progressivamente dal mondo delle regate. Al suo ritorno riprese a frequentare il Regio Yacht Club Italiano e nel 1906 fu eletto con grandi tributi di stima Presidente, carica che ricoprì fino alla morte con, dal 1927, la presidenza della Reale Federazione Italiana della Vela.

Nel 1910 fu promotore del lancio della nuova deriva di 5,50 metri stazza RYCI una piccola e agile barca molto apprezzata nelle regate di triangolo le cui linee traevano spunto dai monotipi che proprio l'amico Costaguta aveva progettato.

A tale proposito il Duca istituì una coppa da assegnare al timoniere di questa nuova barca che risultasse per tre volte anche non consecutive, vincitore della regata ad essa dedicata.

A Costaguta, il Duca commissionò *Ziska* un 5,50 stazza RYCI con il quale egli voleva partecipare nei rari momenti liberi da impegni militari, alle regate organizzate dal club.

Purtroppo le prestazioni di *Ziska* risultarono opache, la barca non riusciva mai a ben figurare nelle regate fino a quando Costaguta consigliò di affidarla alle cure di un giovane timoniere del cantiere, Raimondo Panario.

Il giovane Raimondo aveva già dimostrato il suo valore al timone di *Sirdhana* battendo a Sanremo il celeberrimo timoniere francese Toussain. Raimondo Panario apportò non poche modifiche all'albero ed alle vele di *Ziska* che alla fine risultò velocissima.

Il Duca entusiasta della bravura del giovane marinaio voltrese volle premiarlo

Un caffè con il Duca

Leda è quasi pronta per il varo, gli operai del cantiere l'hanno sistemata fuori del capannone, il grande albero è smontato e la poppa slanciata verso il mare da la sensazione che lo yacht sia ansioso di navigare.

È un tiepido mattino invernale. Attilio Costaguta attende, da un momento all'altro, l'arrivo del Duca degli Abruzzi; dopo l'aggravarsi della malattia di Ugo spetta a lui fare gli onori di casa all'illustre cliente.

A bordo della nuova barca c'è soltanto Gerolamo Canepa ("o Coño"), uno dei marinai del cantiere che ha l'incarico di fare le ultime pulizie alla sentina rimuovendo i trucioli residui della costruzione appena ultimata.

Gerolamo non si accorge nemmeno dell'arrivo del Duca, che giunge da Torino in automobile accompagnato da Umberto Cagni e dal Marchese Lubelli di Serrano. Salutati Costaguta e Lazzaro Luxardo, i cinque salgono a bordo e si siedono nel pozzetto di *Leda* a conversare.

L'imbarazzo di Gerolamo per quelle illustri presenze a bordo è fortissimo, e dopo un deferente saluto il marinaio si rintana sottocoperta, con la scusa delle pulizie, facendo l'impossibile per non farsi notare.

Va chiarito che Gerolamo Canepa non è abituato a questo genere di convivenze, lui è un marinaio "a terra" e la sua

collaborazione con il cantiere non ha nulla a che fare con le regate e le crociere. Da qui il suo comprensibile stato d'animo di fronte a queste persone più importanti di lui.

Dopo alcuni minuti di conversazione, Costaguta lo chiama: "Giumo, vanni sciù e fanni fà cinque caffè", "Subito sciò Attilio", rispose il marinaio al quale l'ordine suona come una liberazione, aveva il modo di allontanarsi e togliersi da quella situazione così imbarazzante.

Purtroppo per lui quando i caffè sono preparati deve portarli a bordo. È evidente che questo genere di incarico non è proprio tra i più amati dal marinaio, il quale, nonostante l'imbarazzo, inforca la traballante scala a pioli e recapita il vassoio con le tazze fumanti.

Giunto a bordo prima che si accorgano di lui, Gerolamo, data un'occhiata ai signori ed una al vassoio, realizzò subito di aver portato una tazza di troppo.

Con improvvisata competenza versò lo zucchero e servì i caffè ai quattro signori: il Duca, i suoi due accompagnatori e in ultimo ad Attilio Costaguta.

Conclusa l'operazione il marinaio si rivolse a Costaguta per ricevere ordini ed il costruttore interrompendosi di parlare con gli ospiti disse: "Giumo, o sciò Luxardo o se n'è anæto, un caffè o ghe cresce, partilo in derrê".

A questo punto, proprio mentre Gerolamo stava imboccando la scala, intervenne il Duca: "Ma no Gerolamo, siediti qui con noi e bevilo tu quel caffè!", esclama con modi gentili quanto persuasivi.

Descrivere l'espressione di stupore e l'incredulità comparsa sul volto del poveretto nell'udire le parole del nipote del Re, che lo invita a bere con lui, è impossibile.

L'emozione gli stringe la gola e quando finalmente le parole gli escono incerte dalla bocca, non la finisce più di ringraziare per il grande ed immeritato onore avuto dal principe.

Questo gustoso aneddoto, tramandato dai parenti di Gerolamo Canepa, colorito di modestia e semplicità, vale a dimostrare quanto grande è stato il rispetto e l'ammirazione dei voltresi per questo celebre personaggio.

Quanto a Gerolamo, non dimenticò per tutta la vita quel gesto e ogni anno, davanti alla tavola imbandita per il Natale, non mancava di raccontare ai nipoti nei minimi particolari tutta la vicenda: "Ò bevùo o caffè co-o Ducca di Abruzzi", concludeva sempre, quasi a voler riassumere con una frase, il momento più importante della sua semplice esistenza di marinaio.

G.M.

con la donazione di un servizio di posate d'argento con inciso lo stemma sabaudo.

Dopo quegli anni il Duca degli Abruzzi, ormai diventato Ammiraglio, si dedicò completamente alla vita militare, allo scoppio della Prima guerra mondiale assunse l'incarico di Comandante in Capo e la direzione delle operazioni navali in Adriatico.

Ricordiamo che durante quegli anni, le coste dell'Adriatico furono teatro di importanti operazioni navali, la Bulgaria invase la Serbia e dopo l'intervento dell'Austria un'enorme massa di sbandati e soldati in fuga si riversarono sulle coste adriatiche.

Durazzo e Valona furono il punto di concentrazione e il luogo di partenza di un ponte navale che effettuò 584 viaggi con 45 navi italiane, 25 francesi e 11 inglesi, coordinate dalla Regia Marina sotto la responsabilità del Duca degli Abruzzi. In tutto furono salvati oltre 150.000 uomini, 10.000 cavalli e 30.000 tonnellate di altro materiale.

La marina Austro-Ungarica inferse in quegli anni duri colpi alle nostre navi: furono affondate due corazzate e due incrociatori grazie all'impiego dell'ancora poco conosciuto sommergibile.

La contromossa della Regia Marina italiana furono i famosissimi MAS (Motoscafo Anti Sommergibile) che riuscirono a compiere epiche imprese spingendosi all'interno dei porti nemici contribuendo a ribaltare l'esito del conflitto.

Ciò nonostante, il nome del Duca degli Abruzzi restò indissolubilmente legato ai tanti morti italiani di quella guerra; il Duca capì la situazione e addolorato chiese di essere rimosso dall'incarico a lungo ricoperto che fu allora affidato all'ammiraglio Paolo Thaon di Revel.

Il Duca degli Abruzzi con quell'atto uscì dignitosamente di scena in piena coerenza con lo stile di un uomo austero e serio che al momento giusto sapeva anche farsi da parte.

Alla fine della guerra si dedicò alla creazione di una colonia agricola in Somalia: dalle montagne, alla vela, alla vita di soldato, per finire con il ruolo non semplice di organizzatore in una nuova avventura africana.

Ultimo atto di un grande uomo, che visse una vita ricca di imprese e di successi contraddistinta comunque dalla grande passione per ciò che faceva. Il Duca degli Abruzzi morì il 18 marzo 1933 nel Villaggio da lui realizzato a Giohàr sulle rive del fiume Uebi-Scebeli in Somalia lontano dai palazzi di corte ma vicino a se stesso ed al suo modo di essere.

In quei tristi giorni al pennone del Cantiere Costaguta di Voltri, la bandiera italiana a mezz'asta salutò per l'ultima volta l'indimenticabile Principe Marinaio.

Da Voltri a Marsiglia

La fantastica avventura di "Artica"

GIANNI MAGNANO

Nell'estate del 1901 Luigi Amedeo di Savoia-Aosta Duca degli Abruzzi, durante una sua visita a Genova, incontrò Ugo Costaguta, giovane e talentoso costruttore voltrese, per parlargli del suo proposito di costruire un nuovo yacht da regata.

Il Duca, grande appassionato di yachting, era già proprietario di *Nella*, un veloce 5 tonnellate costruito da Costaguta nel 1899. Lo yacht aveva dominato in molte regate in Costa Azzurra e per questa ragione egli riponeva in Ugo Costaguta la massima fiducia.

Il Duca degli Abruzzi giunse a Voltri in auto, accompagnato dal capitano di corvetta Umberto Cagni, fidato Aiutante ed amico personale, con il quale aveva condiviso avventure e pericoli nei suoi viaggi d'esplorazione.

Ugo Costaguta ricevette gli illustri ospiti in cantiere col fratello Attilio e Ino Simone Fava; dopo i convenevoli, il Duca comunicò la sua volontà di costruire un nuovo yacht di maggiori dimensioni, un 10 tonnellate da regata, di cui Ugo avrebbe dovuto essere il progettista.

Il costruttore pensava che il suo ospite volesse costruire un nuovo 5 tonnellate,

Voltri, 10 maggio 1902. Arrivo del Duca degli Abruzzi in Cantiere. Elegantissimo il Duca con bombetta, cappotto e bastone da passeggio, entra con passo sicuro mentre la banda "Città di Voltri" intona l'inno della Marina. Lo "scortano" Ugo Costaguta, Giuseppe Garibaldi Coltelletti e il marchese Roberto Lubelli di Serrano.



o uno yacht da crociera, ma il Duca fu esplicito: "Sto valutando la possibilità di lanciare una sfida alla Coppa di Francia. Con *Nella* abbiamo spesso primeggiato sugli scafi da 10 tonnellate in Francia, e sono convinto che voi, siate in grado di costruire un veloce sfidante per quel prestigioso trofeo". Ugo fu sorpreso dalla proposta tanto ambiziosa del Duca e dopo una breve valutazione acconsentì, a patto che si formasse un equipaggio di marinai esclusivamente voltresi.

Costaguta e il Duca sapevano quanto era importante la bravura dei marinai in una gara così impegnativa, disputata a Marsiglia sotto le raffiche del Mistral; fu sufficiente uno sguardo, una stretta di mano e l'affermazione dell'armatore: "Imbarcherò i suoi marinai Costaguta, anch'io sono consapevole che, per forza e perizia, siano i migliori disponibili".

Dopo pochi giorni il Regio Yacht Club Italiano lanciò la formale sfida all'Union des Yacht Français, dando inizio alla bellissima avventura di *Artica*.

Costaguta iniziò il lavoro, mettendo a frutto le precedenti esperienze e gli studi fatti sulle forme delle velocissime barche francesi ed inglesi dell'epoca.

Era necessario costruire uno scafo leggero e filante per consentire l'aumento del peso della chiglia a beneficio della stabilità, ma si doveva anche pensare alla robustezza delle attrezzature, che sarebbero state molto sollecitate dai forti venti della costa francese.

Furono mesi d'intenso ed accurato lavoro da parte delle maestranze del cantiere, seguite quotidianamente dal giovane costruttore.

Il 14 aprile del 1902 *Artica* fu varata: la spiaggia era gremita, moltissimi voltresi erano presenti, Ugo Costaguta era nervosissimo e teso, *Artica* era senza dubbio il suo progetto più importante, il giovane costruttore sapeva di avere una grave malattia, quello yacht era la sua medicina e la ragione della sua lotta contro il male.

Dopo la cerimonia del battesimo celebrata all'interno del recinto del cantiere e la rottura della tradizionale bottiglia sul mascone dello yacht, *Artica* fu spinta lungo lo scalo dagli operai del cantiere.

Pochi minuti dopo lo scafo bianco di *Artica* toccava il mare, salutato dagli urrà dei marinai di *Nella* che attendeva al largo.

Purtroppo, nonostante la stagione, la bonaccia ostacolò non poco le prove in mare e la messa a punto delle attrezzature; alla fine del mese *Artica* sarebbe dovuta partire per Marsiglia e non si poteva conoscere bene le sue doti di velocità. Si provò a farla incrociare con *Nella*, ma il confronto era impossibile, con poco vento la sorella minore sembrava addirittura più veloce.

La mattina del 27 aprile, il rimorchiatore *Roma* era davanti a Voltri per trainare lo yacht in Francia. Giunto a Marsiglia *Artica* fu sottoposta ad accurate misurazioni di stazza ed il 5 maggio finalmente iniziarono le regate.

La giornata era caratterizzata da un fortissimo Mistral, tanto che i francesi tentarono di ottenere un rinvio; ma la delegazione italiana, guidata da Giuseppe Garibaldi Coltelletti, osservò che *Artica* aveva già preso il mare e stava navigando egregiamente, quindi anche il *defender* francese *Suzette* poteva uscire dal porto.

L'opinione dell'illustre rappresentante italiano convinse la giuria a dare il via alla regata. La barca francese mostrò subito grandi difficoltà, riuscì a malapena ad alzare le vele e rientrò subito dopo il via lasciando *Artica* ad una regata in solitario contro la furia del Mistral.

Alla fine *Artica* concluse la regata ed al suo rientro ricevette lo sportivissimo urrà lanciato dallo skipper francese in onore dei valenti avversari.

La differenza tra le barche contendenti fu evidente: *Artica* aveva linee più moderne ed adatte ai venti fortissimi del Golfo del Leone, *Suzette* armata con vele meno efficienti, era più difficile da manovrare con il vento forte e l'onda formata.

Dopo un giorno d'intervallo, il 7 maggio si disputò la seconda regata, il morale dei nostri era alle stelle, mentre i francesi sembravano consapevoli della superiorità dello scafo italiano.

La giornata era pessima, il mare battuto da un forte Mistral che generava onde alte e corte, un vero martirio per scafi ed attrezzature.

I due yacht si approssimarono alla partenza, *Artica* con formidabile tempismo partì prima nei pressi della boa, *Suzette* iniziò un infruttuoso inseguimento e prima di terminare il lato di bolina voltò ancora una volta la poppa alla boa e si ritirò.

Il vento fortissimo, il timore di danneggiare le attrezzature o la consapevolezza della propria inferiorità furono probabilmente alla base della decisione: i forti marinai bretoni di *Suzette* si inchinarono alla manifesta superiorità dello yacht italiano.

Artica terminò solitaria anche questa dura prova, quel traguardo dinnanzi all'imboccatura del porto di Marsiglia, sarebbe significato la conquista della Coppa di Francia.

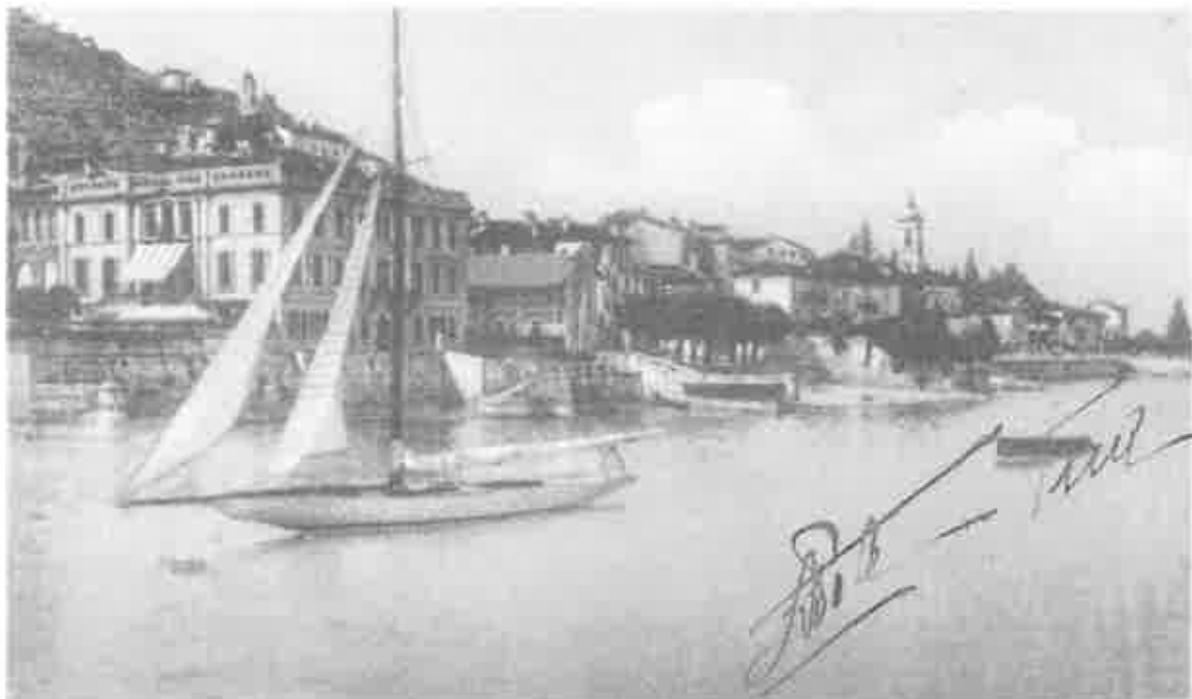
Al rientro, la gioia era stampata sul volto segnato dalla fatica e coperto di salsedine di quegli uomini, i festeggiamenti si protrassero fino a tarda sera, tutti si congratularono con il carismatico Duca e con il suo valente equipaggio.

Questa è la storia del primo trofeo internazionale d'alto livello conquistato più di un secolo fa dalla vela italiana, una storia d'altri tempi, che ha segnato la via per le sfide del giorno d'oggi.

Forse le odierne lusinghiere prestazioni dei nostri equipaggi nelle regate internazionali, devono qualcosa anche alla passione del Duca degli Abruzzi, del Marchese Lubelli di Serrano e all'impegno di quei magnifici marinai: l'esperto timoniere Cosimo Boccone, Andrea Boccone, Luca Castellano, Giuseppe Casalino, Francesco Patrone e Giovanni Fabiano e l'attrezzista-velaio Giuseppe Toso.

Primavera del 1902. Artica, trainata dal rimorchiatore Roma lascia il porto di Marsiglia dopo le regate vittoriose della Coppa di Francia. "Che l'esempio dato dal Duca degli Abruzzi alla nostra 'jeunesse dorée' possa fruttare", si legge sul quotidiano Caffaro di Genova.





Belgirate - (Lago Maggiore)

*Nel 1903 Artica è venduta al marchese Alessandro Pallavicino che la porta sul Lago Maggiore.
Nella cartolina, sopra, Artica è ritratta a Belgirate, il "village charmant" amato da Stendhal.
Una cartolina, sotto, del 1906 per le Feste Autunnali Verbanesi a Pallanza.
Per gareggiare sul Verbano, il Duca degli Abruzzi fa costruire nel 1897 in Inghilterra da Linton Hope il Rocket.*



CAPITOLO XI

Salvatore Ernesto Arbocò, inviato a Marsiglia del quotidiano genovese Caffaro dove si firma con lo pseudonimo "Skipper", per seguire la Coppa di Francia, scrive questo articolo per la Rivista Nautica pubblicata a Torino

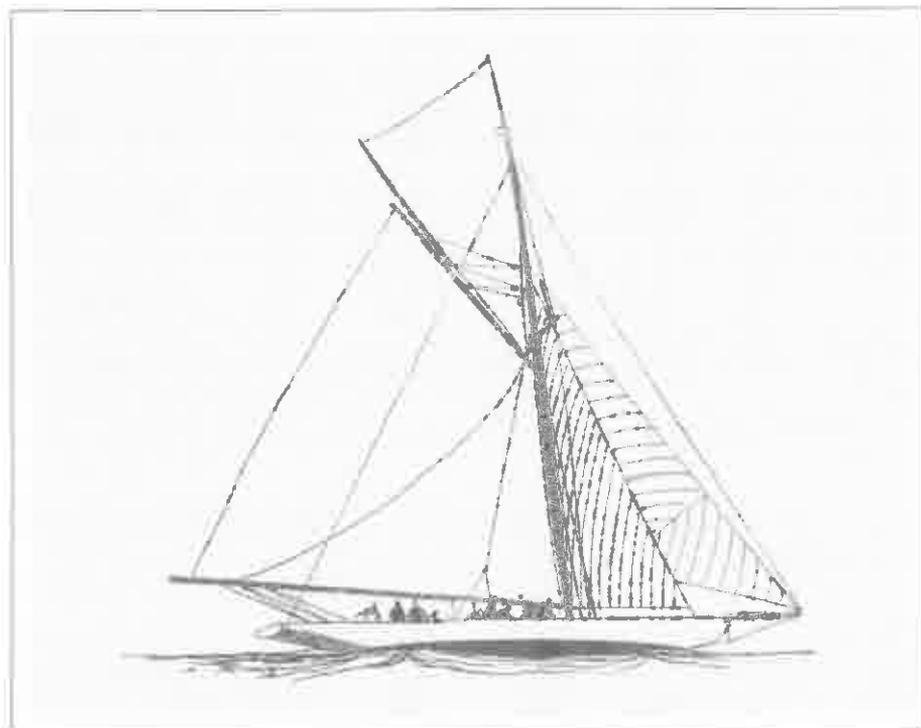
"Artica" vince la Coppa di Francia

SALVATORE ERNESTO ARBOCÒ

Marsiglia, 5 [maggio]. - Io mi avviai per la magnifica Via Cannebière, la più rumorosa del gran movimento di Marsiglia, verso il *quai* della Fraternité: lo sfondo pittoresco del Vecchio Porto si presentava nella limpidissima luce mattutina col ritmo dolce delle alberature dondolanti, mentre le bandiere nel cielo turchino brillavano irrequiete, sbattute dal maestrale. Era proprio uno di quei giorni, in cui la purezza aspra del cielo, segna a Marsiglia il colpo del vento dominante sulle sue acque. Una grande folla sul *quai* guardava i preparativi dei due *challengers*, segno che la conoscenza e la passione dello sport marinaro, in Francia, sono assai più popolari che da noi.

Tra quella folla io sentii le prime voci sulla possibilità del rinvio della gara, in vista del tempo eccezionalmente forte. A bordo di *Suzette* però non regnava nessuna preoccupazione relativa; anzi nell'equipaggio si osservava una calma così sicura, che non era troppo in armonia colle raffiche del maestrale sollevanti nubi di polvere e segnanti la linea scura seminata di fiocchi bianchi delle acque libere.

Non ugual calma regnava a bordo di *Artica*; la vigilanza dell'equipaggio aveva avuto una piena corrispondenza in quella intellettuale di S.A.R. il Duca degli Abruzzi, il quale, verso le otto era già sul suo yacht, desideroso di tastare il vento, di prevenire ogni squilibrio di navigazione e di presentarsi nell'importantissima gara, con quell'armonia marinara, che è fra i più difficili e più necessari coefficienti di vittoria.



Un disegno di Artica del francese L. Haffner dell'Accademié de Marine. Da, Georges P. Thierry, A travers un siècle de notre Yachting de Course à voile, pubblicato a Parigi nel 1948.



Voltri

Yacht "Artica", di S. A. R. il Duca degli Abruzzi

(Vincitrice della Coppa di Francia 1902)

Alle 8,45 *Artica* uscì a rimorchio della barcaccia genovese *Roma*. Io ho notato qualche sorriso a bordo di *Suzette*: quei marinai italiani forse sembravano troppo prudenti!

Artica, uscita fuori del Vecchio Porto, non ebbe sufficienza di due mani di terzaruoli, e dovette farne una terza, cioè avere il barì nella vela maestra per poter trovarsi in condizioni di navigabilità sotto l'impeto crescente del maestrale.

Quando *Artica* rientrò in porto, l'equipaggio di *Suzette* era menomato nella sua quiete, e aveva subito un assalto di prudenza anch'esso, perché aveva calato l'alberetto.

In quel momento, sul galleggiante della "Société Nautique", di Marsiglia si aprivano trattative col cav. Garibaldi Coltelletti, che in questa occasione ha rappresentato degnamente con molto tatto e molta fermezza il yachting italiano, per parte dei membri francesi del Comitato delle regate, affine di rinviare la corsa in vista del vento di N.-O. che soffiava a fortunale.

Il cav. Garibaldi Coltelletti, sapendo come S.A.R. il Duca degli Abruzzi fosse lusingato nella sua passione marinara, di fare cioè la corsa con tempo simile, e considerando che trattandosi di due 10 tonn., se uno si trovava in condizioni di navigabilità, anche l'altro doveva esservi, insisté nel proposito che la corsa avesse luogo.

I rappresentati francesi, dovettero aderire, ma però la prima prova non ebbe luogo nelle condizioni di percorso prestabilito, e cioè con triangolo equilatero, perché i grossi battelli da pesca, che dovevano mettere le boe foranee, si rifiutarono d'uscire causa il tempo infuriato. Si stabilì di fare il percorso sul triangolo grande, tre giri, 24 miglia.

L'aspettativa per questa corsa aumentava di intensità per le speciali condizioni di tempo in cui doveva svolgersi: *Suzette* fattosi prudente anch'esso, serra una mano di terzaruoli, ma la tela è ancora troppa, ed è costretto a rientrare nell'avamposto della Joliette per serrarne un'altra mano.

Nel frattempo *Artica*, guidata dal principe Luigi Amedeo di Savoia, esce a vela audacemente dalla stretta apertura del Porto Vecchio e viene a incrociare davanti al traguardo.

Mancano pochi minuti alle 11, *Suzette* con la trinchettina e la poppa al vento, sul movimento spesso dell'onde, tenta issare la vela: il colpo di cannone dà il segnale di partenza e *Artica* taglia il traguardo, mentre *Suzette* è ancora nella strana e penosa fatica. È uno spettacolo triste il vedere il campione francese sbattuto dal mare, coperto dagli spruzzi delle onde, colla randa scrosciante al maestrale che la gonfia, e piega la barca senza governo con un impeto che sembra un castigo. Finalmente la randa è issata all'incirca, proprio quando sembra che il *defender* francese debba dar di cozzo nell'estremità della *jetée* e *Suzette* si dirige al largo.

Nuova fatica per ghindare il fiocco non ingiuncato, altro sballottamento e *Suzette* con un marinaio sul bastone di fiocco, caccia la prua nell'onde sollevando flotti bianchi di schiuma che sembrano inghiottirlo. Fatica inutile, l'equipaggio francese non riesce a mettere la prua sul traguardo; parecchi minuti sono trascorsi, e *Suzette* vira in poppa per rientrare nel Porto Vecchio.

L'interesse della gara con l'abbandono del *defender* francese è assai ridotto. Io guardo la gran folla nereggiante nel recinto riservato al traguardo, e sulla *jetée*: ovunque si legge la delusione, e molti se ne vanno anche perché, la forza dell'onde aumentando, getta in molti punti della *jetée* gli spruzzi del mare.

Il nostro campione invece naviga magnificamente: eccolo là che si dirige verso la boa dell'isola di Ratoneau, la doppia e va su Niolon, piegandosi sotto l'impeto del vento, correndo sul mare biancheggiante, rabbioso, coprente a tratti lo scafo da poppa a prua, come una vera pioggia marina.

Io pensavo in quel momento, che era un gran onore per noi italiani, avere là, su quella barca, un nostro Principe del sangue, simbolo del nostro valore sportivo, ad affrontare la navigazione di ventiquattro miglia, con un tempo che pure aveva fatto

Nella pagina a fianco.
Cartolina postale commemorativa della vittoria di "Artica" alla Coppa di Francia.
La barca è ritratta a Voltri davanti ai Cantieri Costaguta "La brezza da ponente si distende sull'acqua, Artica prende il passo, le vele si gonfiano e la navigazione può iniziare" (da Dove il vento regna).

ritirare i marinai di *Suzette* figli della Bretagna, le cui coste sono così sovente battute dalle tempeste.

Pensavo anche, che era una viva soddisfazione, vedere la disciplina, la forza, la superiorità che il nostro equipaggio aveva dimostrato in modo così evidente su quello avversario; pensavo che era bello il riposare sulla fama del costruttore U[go]. Costaguta, per esser certi che il nostro campione, come navigabilità e cura marinara nell'attrezzatura, avrebbe corrisposto fino al termine del percorso senza toglierci la vittoria della prima prova.

E così fu: solo un istante ravvivò le speranze di qualche spettatore francese che lo dimostrò con esclamazioni che tradivano una legittima gioia: *Artica* ritornando sulla boa di traguardo per doppiarla con rotta migliore, restò nascosta per breve tempo dalla punta nord della *jetée*; fu allora che si sentì subito esclamare: "*Artica a abandonné, Artica a abandonné!*" No, *Artica* comparve subito sul biancheggiar del mare e continuò il suo percorso destando colla sua corsa una viva emozione per le condizioni già dette del mare e del vento, che anziché scemare andò crescendo d'intensità.

Artica compie il primo giro alle 12.40'49"; il secondo alle 14.23'56"; il terzo alle 16.07'26" impiegando a fare il percorso di 24 miglia 5.07'26". [...]

Marsiglia, 7 [maggio]. -Tempo non molto dissimile da quello dell'altro ieri, quantunque il vento da N.-O. non abbia la stessa forza. Nell'assenza di S.A. il Duca degli Abruzzi, il capitano Ernesto Cosci va come *gentleman* su *Artica* che ha due mani di terzaruoli; *Suzette*, ammaestrato dal primo giorno di prova, ha anch'esso diminuito in egual modo la tela della sua vela maestra. [...]

Destano un vivo interesse le evoluzioni dei due *challengers* per avere il primato nella partenza.

Artica in questo dimostra la sua superiorità, e all'ultimo momento, abilissimamente si mette al vento di *Suzette*, ma al colpo di cannone il nostro campione è costretto a lasciar passare il suo avversario, che ha la precedenza non guadagnata per sola abilità - come pubblicarono i giornali francesi - ma per qualche cosa, che è stata certo indipendente dalla brillante manovra dell'equipaggio di *Artica*, il quale parte con un minuto e 36" di ritardo.

Il percorso è stabilito dal traguardo a una sola boa messa in direzione di Niolon; questo tratto deve essere fatto tre volte, cioè andata di bolina e ritorno in poppa.

Suzette, avvantaggiato nella partenza, vira di bordo verso la costa, mentre *Artica* prosegue al largo.

L'attenzione delle migliaia di spettatori è intensa; quando i due yacht stanno per incrociare, si sente manifestare qualche inganno degli occhi; passa di prua *Suzette*, passa di prua *Artica*. E le bordate si succedono, si inseguono, ma *Suzette* mantiene il vantaggio; si vede *Artica* che alza la piccola freccia, laggiù nel biancheggiar dell'onde, nell'aria turchina come il mare che dà un senso d'illusione visiva: a un tratto *Suzette* vira in poppa; io guardo, ascolto, vedo dei sorrisi, sento delle parole di gioia, molti credono che il campione francese abbia doppiato la boa; ma invece esso abbandona, e *Artica* continua la bordata verso la direzione di Niolon.

Che era accaduto? La boa era ancora distante, e *Suzette* certamente doveva aver fatto avaria. Infatti, passa poco dopo al rimorchio della barcaccia *Roma*.

La Coppa di Francia, per noi era vinta, ma la disgraziata avaria aveva tolto anche questa volta l'interesse di un completo confronto. Quello che io ho potuto vedere in quel primo tratto di percorso, è che *Suzette* ha delle buonissime qualità di bolina. Poco dopo si viene a sapere che il *defender* francese aveva strappato una sartia volante e che l'albero aveva dato segni non dubbi di debolezza.

Frattanto *Artica*, nel lasciare la mano di terzaruoli, subisce uno strappo alla vela ed è costretto a serrare l'ultima mano di essi, menomando così la sua velocità. Il nostro campione continua regolarmente il suo percorso impiegando a farlo 4.15'18".

Da: *Rivista Nautica*, giugno 1902.

CAPITOLO XII

Nelle pagine della rivista Yachting Italiano, luglio 1972, Bruno Bianchi, membro dell'equipaggio dell'8 metri SI Italia, ricorda ancora con emozione quelle giornate di agosto dell'Olimpiade.

Nel 1936 la prima medaglia d'oro

BRUNO BIANCHI

Le classi olimpiche di quell'anno erano 8 metri, 6 metri, Stelle e, come monotipo, la Olympia-Jolle creata ex novo dai tedeschi che ebbe in seguito larga diffusione internazionale e di cui rimangono [1972] forse ancora esemplari anche in Italia.

La scelta in modo abbastanza equo al tipo di yachting dell'epoca. 8 metri e 6 metri sortivano dalla cosiddetta formula internazionale metrica; il disegno era libero e l'unica restrizione era quella che la stazza della barca non superasse il termine metrico espresso. Quindi barche di tutte le concezioni, barche eccellenti per vento duro, oppure barche eccellenti con vento leggero; per conseguenza, in teoria, a seconda del vento della giornata si poteva pronosticare un vincitore. Incidentalmente ciò portava ad acuire l'istinto o la esperienza degli equipaggi che, per battere l'avversario, sfruttavano (o cercavano di sfruttare) le condizioni meteorologiche, eventuali spostamenti della direzione del vento, andamento delle correnti. Ne sortivano spesso risultati inattesi che sconvolgevano le previsioni, che facevano gridare alla sfortuna gli equipaggi battuti.

Le male lingue dissero che le Stelle furono inserite dalla Germania perché dopo la rivoluzione degli alberi pieghevoli introdotta da Walter von Hutschler, barche ed equipaggi tedeschi erano nettamente superiori a tutti; però bisogna riconoscere che si trattava di classe diffusa veramente in tutto il mondo e che quindi rispondeva a certi criteri di popolarità. Della Olympia-Jolle basta dire che era stata presentata già da qualche anno, e quindi non rappresentava né novità né inghippo.

In questo quadro l'8 metri SI Italia disegnata e costruita da Attilio Costaguta, era una ottima barca "media", eccellente camminatrice nei venti medio-leggeri e resistente sufficientemente per difendersi fino a 10 metri al secondo.

Kiel godeva fin d'allora fama di essere un campo di regata ventoso, ma si opinò che fosse impossibile avere sette giorni continui di tempesta, che qualche calma avrebbe dovuto ben arrivare e che allora le doti medie della barca avrebbero avuto occasione di contare.

Poche regate di selezione in Italia e poi ritrovammo la barca a Kiel dove arri-

La Gazzetta dello Sport mette in risalto la medaglia d'oro vinta dall'Italia con un titolo a piena pagina con la fotografia dell'equipaggio vittorioso. Il Secolo XIX di Genova titola: "L'8 m. 'Italia' pilotato dal marchese Reggio ed equipaggiato da genovesi conquista il titolo olimpionico nelle regate di Kiel.



vammo 18-20 giorni prima delle regate. Furono giorni preziosi perché sortendo tutti i giorni potemmo mettere veramente a segno la barca cambiando attrezzatura dove necessario, fino a conoscere a fondo la barca. Non parlo di provare vele perché la nostra dotazione comprendeva due rande, uno spinnaker, due genoa, un fiocco intermedio ed un primo fiocco; trattandosi però di vele di cotone le giornate servivano egregiamente a stenderle, lavorarle, prepararle.

Adagio, adagio, la barca assunse una sua fisionomia ben precisa; noi andavamo d'accordo: l'equipaggio ormai era fatto (dopo qualche inevitabile piccola vicissitudine).

Forse quell'equipaggio era il migliore che potesse dare lo yachting italiano di allora, ma la memoria può anche fare strani scherzi e può darsi che senza volerlo io calchi un po' la mano su questo argomento. Comunque eravamo consci delle nostre capacità tecniche e soprattutto eravamo affiatati, uniti e fiduciosi delle possibilità di ognuno e di tutti. Un complesso difficile a ripetersi per un numero relativamente elevato di persone: eravamo, infatti, sei a bordo.

La preparazione era stata così intensa, metodica e progressiva, che arrivammo quasi di sorpresa al mattino della prima regata, assolutamente tranquilli e senza orgasmi. Il vento era fortissimo, tempo pessimo, piovasco dopo piovasco senza interruzione. Al momento di uscire arrivò un rinvio di due ore. Venticinque metri al secondo erano troppi anche per le abitudini di Kiel. Ed uscimmo due ore dopo col vento da SW a 17 metri di velocità al secondo: cominciare con un tempo nettamente contrario alle possibilità della nostra barca era proprio scoraggiante, e malgrado la nostra tranquillità ognuno di noi sapeva che un ottavo posto, su 12 concorrenti, era quanto ci poteva toccare.

Con due mani di terzaroli nella randa ed il primo fiocco ci avviammo a partire. Il timoniere fece uno dei suoi prodigi con una partenza al secondo spaccato in piena velocità che lasciò tutti con la bocca aperta. Ma, purtroppo, ben presto le forme degli scafi si imposero e dopo due o tre lati, all'inizio di un lungo lato in poppa eravamo quinti o sestì.

Io ho già avuto occasione di menzionare l'episodio dello spinnaker tenuto a riva in questo lato malgrado l'avvicinarsi del piovasco più pauroso ch'io abbia mai visto in vita mia. Gli altri lo ammainarono e noi no. E mi par di vedere ancora oggi la faccia stravolta del povero timoniere che non sapeva come fare a vincere la mia cocciutaggine nel volerlo lasciare a riva, e che nel tempo stesso si rendeva conto delle mie ragioni: che era l'unica occasione per avere una piccola affermazione in un giorno a noi nettamente contrario, che in aree piatte e senza colline come Kiel il piovasco non ha direzione differente da quella del vento e per conseguenza nessun timore di una raffica al traverso, come succede da noi.

Nessuno di noi ha potuto stabilire quanto è durato il piovasco: però ognuno di noi ha sofferto nel suo corpo quelle sollecitazioni così violente che la barca ha avuto. Facevamo forse 12 nodi nel buio più completo e sotto la pioggia battente, e solo il navigatore ci consolava dicendoci che eravamo completamente in rotta. E poi anche il piovasco passò; e lì davanti a noi, a 20 metri, quella boa che dovevamo girare! I nostri concorrenti tutti di poppa. Incredibile! Ritornò il vento forte dopo la breve calma, e lo svedese *Ilderim* ci passò facilmente. Ma gli altri erano e restarono dietro. Un secondo meraviglioso ed il morale alle stelle.

E venne la seconda regata con vento sempre SW a 12 metri al secondo. Altra partenza al fulmicotone bruciata dall'improvviso timore del timoniere di essere in anticipo. Brusco giro su noi stessi e partenza per ultimi. Non era facile riprendere e non lo è stato per nulla; la giornata era contraria alla barca e con molta cura nei bordi e nello schivare la corrente finimmo al quinto posto, un risultato più che buono, ma non per il nostro morale.

Ma non sapevamo ancora, oh! tapini, che il peggio doveva arrivare l'indomani con un vento girato leggermente ad ovest (la burrasca stava terminando) sui 10-11

metri al secondo. La direzione del vento non era affatto costante, e fra salti di vento e un po' di avvillimento del giorno precedente, non fummo capaci di "vedere" la regata. Ed il sesto posto che riuscimmo a rimediare fu uno schiaffo feroce a speranze e sicurezza.

Forse, a ragion veduta e col pacato ragionare di 36 anni dopo, quel risultato così brutto, così avvillente ci ha svegliati, punzecchiati, ha ferito il nostro amor proprio. Volevamo rifarci a qualunque costo. E l'indomani, quarto giorno di regate, la burrasca era finita, tempo bello persino con sole, una bella brezza da NNW sui 5-6 metri al secondo. Partenza eccellente, come al solito, barca in piena velocità e liberi da vele altrui. La barca camminava veramente bene, e così doveva essere: erano i tempi suoi. Presto ci ritrovammo in testa al gruppo.

I percorsi di allora non erano i classici triangoli; si regatava nel fiordo di Kiel dove la via maestra per i piroscafi proveniente da e per il Canale di Kiel era segnata da boe fisse di navigazione: rosse da una parte, nere dall'altra. Il Comitato di regata aveva posato una decina di boe supplementari proprio per le regate, e fra tutte queste boe riusciva ad avere una dozzina di percorsi a poligono che si adattavano perfettamente ad ogni e qualunque direzione del vento. Soprattutto il lato di bolina era sempre eccellente.

Ora, in quel giorno, all'inizio del primo lungo lato di bolina due erano le scelte della navigazione: quella, squisitamente tattica, di "coprire" i concorrenti e virare sempre assieme e addosso a loro, colla incognita però che se uno qualunque di loro seguiva una rotta differente saremmo stati incerti su "chi" coprire. L'altra scelta era di seguire la rotta più consona a vincere sfruttando vento e corrente senza tenere conto degli avversari. Sceglimmo quest'ultima e ci buttammo in un lunghissimo bordo con mure a dritta che ci portò a navigare lungo una spiaggia interminabile col vento che dolcemente tondava e ci faceva tenere una rotta quasi parallela alla spiaggia stessa.

*Kiel, bella partenza degli 8 metri
SI. Da sinistra, Saskia (K-26)
Gran Bretagna, Italia (I-20) Italia,
Ea II (F-8) Francia, Cherio (L-7)
Finlandia, Matrero II (A-5)
Argentina e Anitra (D-1)
Danimarca. In cielo, il pallone
frenato per le riprese del film
Olympia di Leni Riefenstahl.*



Forte dell'esperienza dell'anno precedente a Kiel, la colpa di questa navigazione fu tutta mia: la corrente ai lati del fiordo doveva essere meno forte che al centro; senza corrente contraria la barca era più veloce e lo scarroccio meno forte. Però ritengo che la scelta fu decisa più per la rabbia e reazione a quei benedetti quinto e sesto posto dei giorni precedenti che per le ragioni tecniche. O, come si diceva allora, più come "bordo matto" che come "bordo ragionato". Impossibile descrivere quei venti minuti di bolina: fare un bordo di bolina lontani dal gruppo (che per il gioco di prospettiva sembra sempre molto più avanti) rese ben presto nervoso tutto l'equipaggio e dubbioso persino il timoniere che aveva accettato e creduto nel ragionamento. E quando questo nervosismo stava per esplodere venne finalmente il momento di virare di bordo perché non si poteva procedere oltre con le mure a dritta. Passammo di prua al primo del gruppo di quasi 400 metri e le nostre facce divennero allegre e sorridenti: gli altri due terzi del percorso furono la cosa più facile del mondo e mantenemmo fino in fondo il nostro vantaggio.

Quel primo posto ci rimise in sesto, ci ridiede la fiducia in noi stessi, e ci rendemmo conto di essere nelle prime posizioni, benché ancora distanti da ciò che volevamo ottenere. Non potevamo più fare errori né stupidaggini.

La quinta regata si svolse con vento da Nord variabile come direzione e intensità; non ci si poteva distrarre e non si potevano perdere i contatti con gli avversari.

E fra una calma e l'altra arrivammo alla terz'ultima boa alla fine del lato di poppa in 11 concorrenti tutti ingaggiati con una brezza in quel momento di circa 4 metri al secondo. Il francese, avanti e libero di poppa, girò la boa e se ne andò insalutato ospite. Noi, interni e quindi con diritto di passo, nel momento cruciale di iniziare il giro della boa venimmo investiti sulla murata a sinistra a circa un metro dallo specchio di poppa dal danese che saltò letteralmente in coperta con la sua prua.

Inevitabilmente la nostra barca dovette poggiare ed andammo ad urtare il norvegese, sottovento a noi che cominciai, con sacrosanta ragione, a strillare come un'aquila. Gli urlacci o bestemmie o chissà cosa, si fusero in un'unica comprensibile parola: "protest!". Poi, un po' per il vento, un po' per la deriva, un po' per le mani, il groviglio si diradò ed ognuno riprese la regata, però non potemmo impedire che "mani" più forti o più abili si districassero prima di noi. E finimmo terzi, risultato buono che ci teneva sempre fra i primi. Restava però l'assillo delle dieci proteste, perché non riuscivamo a conoscerne l'origine. Alle 16 ed alle 23 dello stesso giorno fummo chiamati a deporre e confermare o corroborare la nostra protesta (contro il danese per l'investimento a poppa che ci aveva fatto abbordare il norvegese sottovento a noi), ma la giuria non si sbottonò e il mistero rimase sempre fitto.

La vita continua, e l'indomani fummo ancora e sempre in regata con venticello variabile sempre più o meno da Nord, con qualche salto nella direzione. La regata andò bene, ma non riuscimmo a fare meglio del terzo; ormai eravamo più o meno stabilmente nella rosa dei primi e quindi eravamo diventati importanti e quindi il "nemico" da sorvegliare. Già fin dalla partenza eravamo cura di attenzioni da parte dei concorrenti che in questi giorni di brezze volevano rifarsi. Faceva parte del gioco, logicamente, e lo subimmo con tranquillità: la regolarità era quello che ci importava soprattutto.

Credeteci o no, solo quella sera qualcuno di noi cominciai a fare il punteggio, piuttosto complicato dalla formula che i tedeschi avevano escogitato per l'Olimpiade, e cominciarono le nostre conversazioni e discussioni sulle possibilità, le probabilità, le cabale, e sulla tattica da seguire nei confronti di certi concorrenti. Ma quali? Nulla si sapeva circa la decisione sulle 10 proteste e quindi ogni calcolo era inevitabilmente subordinato a quella decisione.

L'andamento delle regate, la nostra classifica e i nostri risultati avevano reso l'equipaggio assai nervoso, e ci presentammo all'ultima regata con la sensazione precisa che solo questa prova avrebbe potuto darci la vittoria o meno. Il vento

ancora da Nord tendeva a girare a Nord Est rinforzando dai 5-6 metri al secondo iniziali a 10-11 metri al secondo verso le 12: questo era il testo del sempre accuratissimo bollettino meteo tedesco.

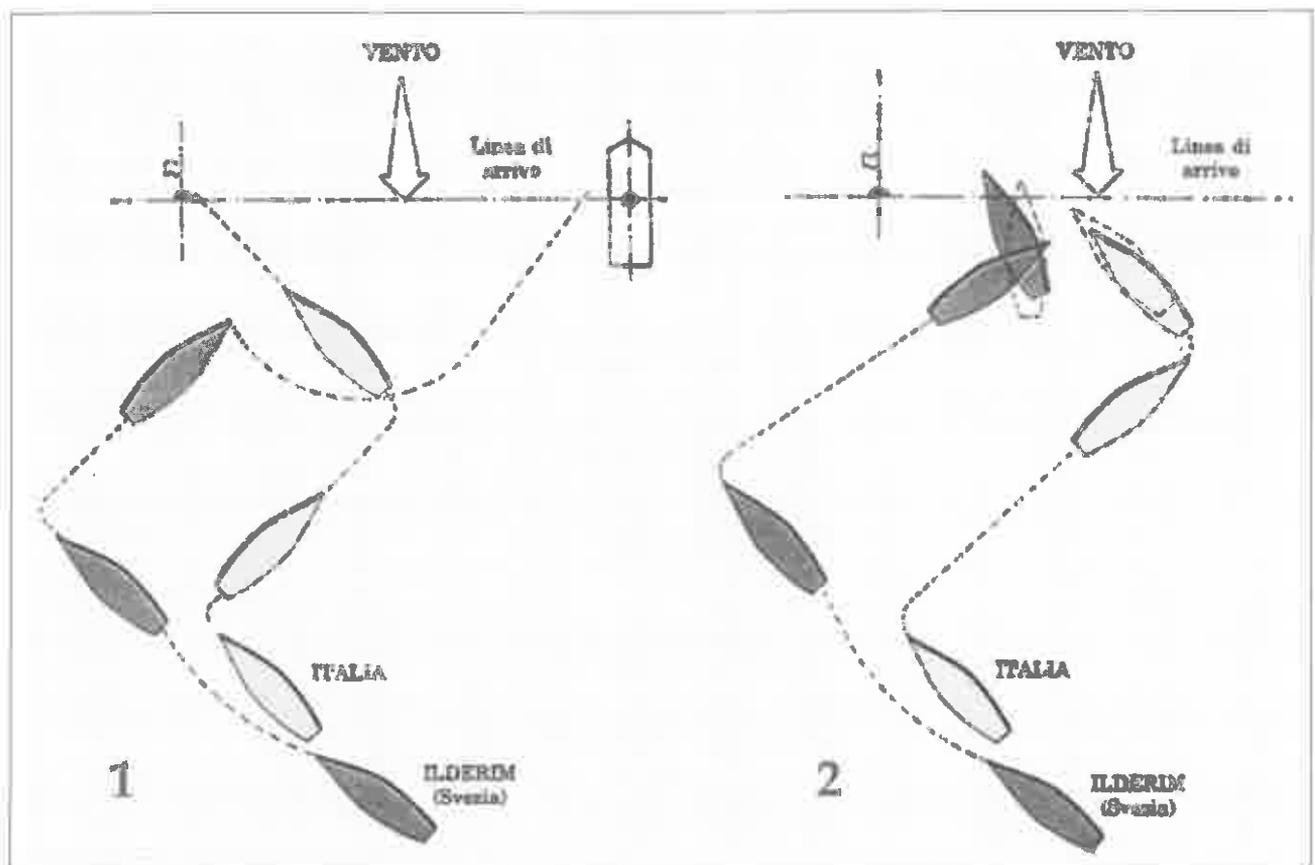
La regata, come sempre, ci calmò e con la massima attenzione e tranquillità, sfruttammo al meglio gli spostamenti del vento tanto da trovarci in testa dalla terza ultima boa. Ancora un breve lato di lasco fino alla penultima boa, ed infine l'ultimo lato di bolina fino all'arrivo. Gli scherzi del vento però avevano portato dietro di noi *Ilderim* lo svedese, la barca coll'albero d'acciaio, imbattibile con venti duri che aveva fatto due primi nelle prime due regate: l'amico-nemico di sempre. Non importava che nel giorno di brezza avesse collezionato una bella serie di ultimi: avevamo un apertissimo conto sportivo con quella barca.

Il vento aveva effettivamente cambiato direzione, si era spostato a NE ed eravamo già a 10-11 metri al secondo.

Non era affatto piacevole avere *Ilderim* dietro. Nel lato di lasco, ammaina spinaker, alza genoa; a 10 metri dalla penultima boa ci accorgiamo che non riusciremo a tenere il genoa nel lato di bolina: alza fiocco intermedio ammaina genoa. Giriamo la penultima boa con *Ilderim* che ci soffia nel collo e via di bolina stretta per impedirgli di salirci al vento.

Ilderim se ne accorge, poggia, fa camminare e forte della maggiore velocità, ci passa sottovento. Non riusciamo a prendere la boa con questo bordo e viriamo subito. La situazione è: noi con mure a sinistra, *Ilderim* mure a dritta che cammina più di noi. Paventando una possibile e logica manovra tattica da parte di *Ilderim*, il nostro timoniere gira di bordo non appena può; col nuovo bordo, prendere la boa esterna della linea d'arrivo. La manovra nostra tatticamente è perfetta, direi da manuale, e infatti quando *Ilderim* vira di bordo ci incrocia con mure a sinistra, deve poggiare di poppa e proseguire per tagliare la linea d'arrivo vicino alla barca-giuria. Però, il nervosismo che abbiamo accumulato in crescendo dall'inizio delle regate prende anche il nostro timoniere che, nel timore di non prendere la

1. Le manovre di *Ilderim* e di *Italia* all'arrivo dell'ultima regata.
2. Le manovre che *Ilderim* avrebbe potuto fare se *Italia* avesse tagliato la linea d'arrivo con un certo spazio dalla boa esterna.



boa, tiene la barca troppo nel vento e non si fa quindi cammino. Abbiamo forse cento metri da fare ma sono attimi d'inferno: tagliamo quasi insieme il traguardo ma purtroppo *Ilderim* è avanti per non più di dieci centimetri, ma avanti.

A bordo fu un'esplosione: i nervi erano saltati in pieno, al punto che quasi non si riuscì ad ammainare le vele per prendere il rimorchio che gentilmente ci fu offerto per il rientro. A questo sfogo successe uno "sgonfiamento", un'apatia quasi totale e tale da far dubitare che questo fosse quell'equipaggio così sicuro ed altero. Aver perduto la regata contro *Ilderim* voleva dire aver perduto la faccia, l'onore, le Olimpiadi, tutto. E quando gli amici di terra vengono a complimentarsi trovano sei musì lunghi e neri e scontroso e non riescono a rendersene ragione.

Poi, una discussione pacata fra noi serve a rimettere le cose più o meno nella giusta luce. Il secondo posto è più che eccellente per noi e per la nostra classifica. Ma quale è la decisione della giuria sulla dannata protesta? Noi siamo sicuri della nostra perfetta estraneità all'accaduto, ma la decisione può interferire sul punteggio degli altri, ma quali?

Mi sia consentito, a questo punto, prendere le difese di Leone Reggio, nostro timoniere. La manovra da lui concepita e messa in opera era perfetta: nessuno avrebbe potuto trovare da ridire, e come l'ho difeso allora lo difendo anche adesso. Il nervosismo: eh già, ma se questa è l'unica accusa noi tutti dell'equipaggio eravamo colpevoli.

Ma che bestia è questa Olimpiade che rende così nervoso un timoniere rotto a cento e cento battaglie, a tutte le astuzie e tattiche?

Immusoniti come siamo, riceviamo in serata l'avviso di prepararci l'indomani ad una regata suppletiva: la notizia non rallegra l'ambiente e, non riuscendo a capirne la ragione andiamo a letto. L'indomani siamo pronti con la barca alla solita ora, ma, sinceramente, col morale nelle scarpe. Poi gli altoparlanti disposti attorno al porticciolo cominciano a gracchiare in tedesco e non comprendiamo che le parole *Italia, Silja, Germania*, i nomi dei tre 8 metri italiano, norvegese e tedesco; e viviamo nella rassegnazione finché non arriva la fatina benefica nelle vesti mortali del capitano del porto che grida *Italia! Italia!* e a manate ci spinge verso il suo ufficio.

E lì dobbiamo bere la birra che ci offre (se ne beve sei bottiglie lui) per festeggiare le sue gioie (effetto delle mance forse?). E finalmente nel dialetto franco che si parla nei porti del mare del Nord ci spiega che *Italia* ha vinto, e che la regata supplementare si svolge fra *Silja* e *Germania* per il secondo e il terzo posto. Siamo folgorati, e decidiamo di andare a vedere questa regata soprattutto per stare quieti e rimettere in sesto i nervi.

A bordo trovo finalmente chi mi spiega l'arcano. La Giuria aveva atteso due giorni a pubblicare la decisione per avere la possibilità di vedere un film girato dalla ex-attrice Leni Riefenstahl (passata alla regia ed incaricata di filmare le Olimpiadi) dall'alto di un pallone frenato proprio sulla boa in questione. Il film aveva confermato in pieno le deduzioni della Giuria e quindi la relativa decisione. Noi eravamo fuori causa: il resto era interessante ma non importante per noi.

E questo è tutto quel che mi ricordo. L'equipaggio? Leone Reggio, l'indimenticabile timoniere, Mino Poggi, Domenico Mordini (che ci hanno purtroppo lasciato troppo presto), Gigi de Manincor, Massimo Poggi e il sottoscritto. I migliori? Tutti assieme. Serietà? L'Olimpiade è finita, si ritorna a lavorare e a fare regate alla domenica.

Ed infine a Berlino a ricevere la "gold-medaglia" (come diceva il nostro Leone) nello Stadio Olimpico, zeppo da far paura.

Che cosa si prova? Sinceramente non lo so: io ero troppo occupato a farmi rigare la faccia dalle lacrime che mi scendevano dagli occhi sbarrati quando il tricolore saliva lassù sull'asta più lunga di tutte.

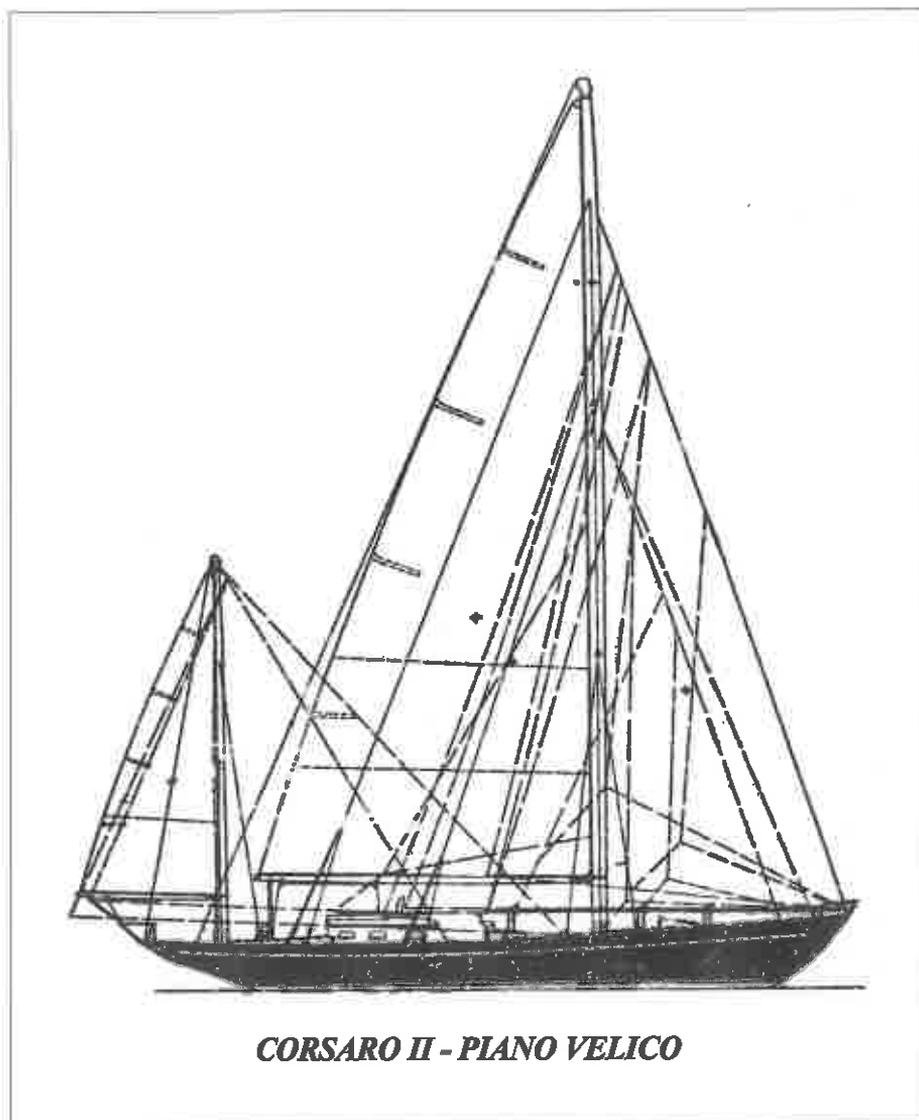
CAPITOLO XIII

“Corsaro II”, nave-scuola eccellente

FRANCO BELLONI

La Flotta delle navi-scuola della Marina Militare italiana, quelle anche in grado di partecipare con successo alle regate d'altomare, nel 1961 ha una nuova unità: il *Corsaro II*, firmato da Olin Stephens, uno dei grandi progettisti di imbarcazioni da diporto vincenti.

“La storia è cominciata, non tanto tempo fa, attorno ad un tavolo di Marivela a Roma: il Com.te di Gropello [Direttore dello Sport Velico Marina Militare] ed i suoi collaboratori, dopo lunghe e calde discussioni, dopo aver soppesato tutti i pro e i contro della proposta, decidevano di sottoporre ai loro Superiori un progetto di costruzione di una nave-scuola di modesto tonnellaggio, avente molte affinità con un yacht d'alto mare, in grado di addestrare alla vita marinairesca i giovani ufficia-



CORSARO II - PIANO VELICO

*Piano velico del Corsaro II.
La superficie velica è di 205 m²,
che può essere portata a 700 m²
con lo spinnaker, la vela di strallo
grande e il genoa.*

“Per il 1961 la ‘Targa d’Albertis’, al suo primo anno di vita stata assegnata alla Marina Militare, e consegnata, nel corso della recente premiazione delle Regate Internazionali di Genova, al Capitano di Vascello Agostino Straulino, quale massimo riconoscimento nazionale al *Corsaro II* ed al suo equipaggio.

“Inutile dirle che sono stato molto lieto che la nostra Targa, intitolata al *Corsaro I*, abbia scritto il nome del *Corsaro II* quale primo assegnatario del Trofeo.

“Il Com.te Strulino verrà personalmente a presentarle la ‘Targa’ ed io mi permetto esprimerle il vivissimo compiacimento della presidenza dello Yacht Club Italiano”.

La Targa è assegnata una seconda volta al *Corsaro II* nel 1963, comandante il capitano di fregata Piero Bernotti, per la partecipazione, durante la Campagna dal 13 aprile al 7 settembre 1963, ad alcune regate d’altura come la Transatlantica Newport-Plymouth e la Settimana di Cowes nel Solent.

Beppe Croce, conclude un articolo sulla regata del Fastnet, rilevando l’importanza dell’attività del *Corsaro II*, con queste parole:

“È una bella missione quella che da tre anni il *Corsaro II* sta compiendo, correndo gli oceani e dando la possibilità a tanti giovani ufficiali di capire veramente il mare, da vicino, soffrendo a volte per esso, in condizioni spesso estremamente dure.

“Non sono vacanze sul mare, né la ‘dolce vita’ che ancora oggi alcuni cronisti frettolosi accoppiano abitualmente alla parola yacht: è una dura scuola di volontà e di carattere, che attraverso sacrifici e rinunce dà la possibilità di visitare il mondo, di imparare a conoscere il mare e, conoscendolo, a rispettarlo e ad amarlo” (Beppe Croce, “Col *Corsaro II* alla regata del Fastnet”, *AL*, luglio-settembre 1963).

L’allora Capitano di fregata Agostino Straulino, comandante del Corsaro II nella prima Campagna di addestramento dal 25 novembre 1960 all’11 settembre 1962. Partecipa, prima barca italiana, alla Transpacifica Race, da Los Angeles a Honolulu, di 2225 miglia.



CAPITOLO XIV

I "Canotti Automobili" dei Costaguta

GIANNI MAGNANO

A partire dalla fine dell'Ottocento il Cantiere Costaguta, già noto nel campo degli yacht a vela, inizia anche la costruzione di imbarcazione a motore, i "Canotti automobili", come allora erano chiamati i primi scafi a motore per il diporto.

In quel periodo è costruita Nina. Scrive Giuseppe Olivari nel suo libro Il filonauta pubblicato nel 1894:

"Lancia a vapore, costrutta in legname a sistema diagonale, senza staminali, lunga metri 14,25, larga metri 2,48, e registrata per tonnellate 10,69. Appartiene al marchese Giacomo Durazzo-Pallavicini da Genova. La velocità di questa

bellissima lancia, sorpassa le sedici miglia: è quanto vi è di perfezionato nel suo genere di lance da viaggio: resiste al mare agitatissimo ed è insommergibile". Nina era registrata presso la Regia Società Filonautica Italiana, così l'Olivari chiama il Regio Yacht Club Italiano nel suo tentativo di italianizzare, senza successo, le parole inglesi dello yachting e di cambiare anche quelle italiane con altre che ritiene migliori. Per esempio, il nome "tonnellata" lo chiama "cabozia" in onore del navigatore Sebastiano Caboto. Nel 1903, prende il mare Mariateresa per la contessa Branca con un motore a benzina, dotata di una tuga con

Aprile 1901, varo del "Canotto automobile" Giulia costruita dai Cantieri Costaguta per il cavalier Enrietti, un appassionato motonauta. Giulia partecipa nel 1904 alla prima "Exposition et Councours de Canots Automobile" organizzata a Monaco. È lunga 12 metri.



ampie finestre molto simili alle "Dog house" in voga sui grandi yacht a vela dell'epoca. Dopo una settimana di prove riuscitissime in Liguria, dove fa ottima impressione, è portato sul Lago Maggiore.

Successivamente, Costaguta costruisce Ugo e Giulia per il cavalier Enrietti, scafi elegantissimi, privi di tuga con il motore a benzina di derivazione terrestre collocato al centro dello scafo senza essere protetto da un cofano. Giulia, partecipa alla prima "Exposition et Concours de Canots

Automobile" organizzata dalla Société des Bains de Mer a Monaco dal 5 al 12 aprile 1904. Lunga 12 metri con un motore Fiat, ha linee filanti, prua diritta tipo cutter e la poppa a specchio simile a quella degli yacht a vela. Al Meeting di Monaco del 1905 figura iscritta anche Itala dell'avvocato Ippolito Cattaneo, un motoscafo di 7,98 metri con un motore Itala.

Da queste prime costruzioni traspare chiaramente lo stile del cantiere più improntato ai veloci yacht a vela da regata.



A sinistra Nahéma dell'avvocato Giuseppe Tassara progettata da Attilio Costaguta per la caccia acquatica alle anatre.

In basso Le prove di navigazione del motoscafo San Giorgio II costruito per la Società Automobili San Giorgio.



Per l'adattamento dei motori e la costruzione delle necessarie parti meccaniche relative all'installazione dei propulsori, il cantiere si avvale di piccole officine locali e solo successivamente realizza nel cantiere una vera e propria officina meccanica.

In seguito Costaguta costruisce una serie di sei "Canotti automobili" cabinati per la Fabbrica Automobili Itala di Milano destinate alle brevi gite giornaliere sul Lago di Como. Per la consegna di questa serie di

questi motoscafi, dalla stazione ferroviaria di Voltri è organizzato un apposito treno merci diretto a Como. Un'altra costruzione a motore di quell'epoca è Anadiomene di Filippo Tassara, un racer con un motore Delahaye di 90 HP presente al Meeting di Monaco del 1907. Fabio Mainoni, Direttore dello Sport Nautico di Milano, a proposito di Anadiomene, scrive: "Io ho parlato con tutti i costruttori francesi più in vista, quali Despujols, Celle, Tellier, Pitre, il più intellettuale ed il più fine dei

*A destra,
Egloga del cavalier G. Colano.*

*In basso,
il varo nel 1909
del motoscafo da diporto Nina
dell'onorevole L. Merello.*

VOLTRI - Del Cantiere di Voltri A. Ugo Costaguta e C. - "Egloga,,



costruttori d'oltre Alpi, e tutti furono concordi nel giudicare magnifica la mostra italiana.[...] Fava e Costaguta dimostrano di saper raggiungere prestamente l'eccellenza che da anni contraddistingue le loro creazioni a vela anche per le lance a motore, e il racer da loro esposto è bellissimo" (SS, 14 aprile 1907).

Costaguta costruisce anche alcuni motoscafi da corsa: il primo è San Giorgio II seguito da Nibbio. Sono anche realizzati alcuni veloci motoscafi per la caccia costiera alle anatre e alcuni

motoscafi da pattugliamento per il Porto di Genova e per il Lago di Como.

Va ricordato, che Costaguta durante la Prima guerra mondiale produce in serie brevettandola, una lancia a sponde rialzabili di tipo in "sommersibile", successivamente adottata dalla Società Transatlantica di Navigazione per i suoi piroscafi. Con gli anni Dieci finisce il periodo dei "Canotti automobili". Le barche a motore ora si chiamano motoscafi, ma questa è un'altra storia.

Una serie di sei "Canotti automobili" per la Fabbrica Automobili Itala di Milano pronti per la partenza dallo scalo ferroviario di Voltri. Per il trasporto è organizzato un apposito treno merci diretto a Como.



**Cantieri
Costaguta
Genova - Voltri**

Telefoni 409-002 - 409-220

- Studio e costruzione di Yachts e motoscafi da corsa e da diporto
- Costruzione di pescherecci, motonavi, rimorchiatori e qualsiasi tipo di galleggiante in legno.
- Sono pronte in vendita barche classe "Star", - vele per "Star", e ogni accessorio e dotazione.
- Riparazioni e arredamenti navali d'ogni genere.



Nel quindicinale Yachting, Rassegna dello Sport Velico Nazionale, pubblicato a Genova dal 15 gennaio 1946 al 15 marzo 1947, diretto dal Segretario dello Yacht Club Italiano Giuseppe Ghibaudi, la pubblicità dei Cantieri Navali Costaguta è stata quasi sempre presente con una delle due inserzioni che riproduciamo. La rivista, oltre alla cronaca delle regate più importanti, ha pubblicato articoli tecnici, storici e di promozione dello sport velico.

Bibliografia

- AA.VV., *I "Dodici"*, Cenni storici sulla Classe 12 Metri S.I., Genova, Associazione Italiana Vela d'Epoca, 1997, pp. 72.
- Belloni, Franco e Rastrelli, Paolo, *Italia*, Ricordi di una gloria italiana della Vela Olimpica, Napoli, Centro Studi Tradizioni Nautiche-L.N.I. Sezione di Napoli, 2003, pp. 242.
- Belloni, Franco, *70 anni della Federazione Italiana Vela*, Oltre un secolo di vela in Italia, Genova, Federazione Italiana Vela, 1999, pp. 718.
- Belloni, Franco, *Yacht Club Italiano 1879-2004*, Genova, Tormena, 2004, pp. 414.
- Bernotti, Piero, *Il Corsaro II sui mari del mondo (1961-1967)*, (Biblioteca del Mare), (1ª ed.), Milano, U.Mursia & C., 1971, pp. 208.
- Boccone, Andrea e Magnano, Gianni, *Dove il vento regna*, Cento anni di vela voltrese, (1ª ed.), Genova-Voltri, Circolo Nautico Ugo Costaguta, 1998, pp. 236.
- Bueren, John Lammerts van, *Otto Metri*, Gli 8 Metri Stazza Internazionale dal 1907 al 2000, Milano, Yachting Library, 2000, pp. 140.
- Croppi, Giorgio, *Sport nautico*, Guida pratica di canottaggio, rowing, canoeing, yachting, (Manuali Hoepli), (2° ed.), Milano, Ulrico Hoepli, 1925, pp. XVI-620.
- d'Albertis, Enrico Alberto, *Crociera del "Corsaro" a San Salvador*, La prima terra scoperta da Cristoforo Colombo, (1ª ed.), Milano, Treves, 1898, pp. VII-136.
- Dall'Orto, Carlo, *Cara mia Voltri*, Genova, Carlo Dall'Orto, 1983, pp. 322.
- Dall'Orto, Carlo, *Voltri l'industrie*, Genova, pp. 156.
- Fava, Ino Simone, *Almanacco 1937-XV, Vela ed Elica*, Genova, Marsano, 1937, pp. 307.
- Fornaroli, Livia Albertina, *Enrico A. d'Albertis*, (Ardita gente ligure), Genova, Bozzo & Coccarellò, 1935, pp. 320.
- Galvani, Serena, a cura di, *Aria*, La storia, il recupero, il restauro di un 8 m S.I., (Collana quaderni d'epoca), (ristampa), Bologna, Arie, 2000, pp. 98.
- Jack la Bolina e Fava, Ino Simone, *Cinquantesimo del Regio Yacht Club Italiano*, Genova, Regio Yacht Club Italiano, sid, pp. 74.
- Lang, Luigi e Dyer Jones, *I Dodici Metri S.I.*, Dal 1907 agli ultimi scafi di Coppa America, Milano, Yachting Library, 2001, pp. 172.
- Libro dei Verbali del Regio Verbano Yacht Club*, Stresa, 1907-1909.
- Olivari, Giuseppe, *Il filonauta*, Quadro generale di navigazione da diporto e consigli ai principianti, (Manuali Hoepli), Milano, Ulrico Hoepli, 1894, pp. XVI-286.
- Quaderni dei Cantieri Navali Costaguta*, Genova-Voltri, 1936 e 1937.
- Rastrelli, Paolo, *La leggenda del Dinghy 12 piedi*, Lucca, Associazione Italiana Classe Dinghy 12', 2001, pp. 352.
- Regolamento e Codici del Regio Yacht-Club Italiano*, Genova, Regio Yacht Club

Monografie



- Monografie** Italiano, 1892, pp. 80.
 Ressimann, Claudio, *Le grandi regate della Marina Militare (1956-1976)*, Roma, Stato Maggiore della Marina, sid, pp. 64.
 Serafini, Flavio, *Vele d'epoca*, Un secolo di yachting, Cavallermaggiore, Gribaudo, 2000, pp. 436.
 Speroni, Gigi, *Il Duca degli Abruzzi*, Milano, Rusconi, 1991, pp. 212.
 Tagliafico, Carlo e Delfino, Tino Benedetto, *Genoa jib*, Cento anni di vela in Italia, Genova, Marietti, 1988, pp. 312.
 Tenderini, Mirella e Shandrick, Michael, *Il Duca degli Abruzzi*, Principe delle montagne, Novara, Istituto Geografico De Agostini, 1997, pp. 144.
 Torcello, Alessandro e Cigala Fulgosi, Franco, a cura di, *Il mare perduto*, Novant'anni di vela popolare al Club Nautico Sampierdarenese, Genova, GGallery, 1991, pp. 72.

- Annuari** Lloyd's Register of Yachts, Londra.
 Log Star Class, New York.
 Méditerranée 2007, Barcelona.
 Regio Yacht Club Italiano, Genova.
 Yacht Club Italiano, Genova.

- Periodici** Altomare, Genova.
 Arte Navale, Milano.
 Giornale della Vela, Il, Milano.
 Italia Marinara, L', Roma.
 Lega Navale Italiana, Roma.
 Motonautica Italiana, La, Milano.
 Motonautica, Milano.
 Motonautica-La Vela e il Motore, Milano.
 Notiziario della Marina, Roma.
 Rivista Marittima, Roma.
 Rivista Nautica, Roma.
 Rivista Nautica, Torino.
 Rivista Nautica-Italia Navale, Roma.
 Stampa Sportiva, Torino.
 Vela e Motore, Milano.
 Verbania, Pallanza.
 Yacht Digest, Milano.
 Yachting, Genova.
 Yachting Italiano, Genova.

- Quotidiani** Caffaro, Genova.
 Corriere del Mezzogiorno, Il, Napoli.
 Gazzetta dello Sport, La, Milano.
 Secolo XIX, Il, Genova.

Indice dei nomi delle barche

A

Aila, 72
Aile I V, 65, 72
Aile VI, 67
Alalà III (B-16), 109
Alata (3151), 101
Albatros, 31, 33
Alea, 34, 35
Aletta, 105
Alga, 31
Algol (2927), 100
Algol II (3017), 101
Algor (1473), 98
Amalfi, 16, 26
Amazone, 51
Anadiomene (motoscafo), 146
Anemone III, 55
Anemone IV, 55
Anemone V, 58
Angelita (US-18), 76, 77
Anglia, 42, 116
Anitra (D-1), 75, 76, 135
Anna Maria (U-50), 110
Annabella (1377), 97
Antares (2628), 100
Antinea (I-29), 62, 64
Antinea (goletta), 71
Arcobaleno (2439), 99
Ardea, 67, 69
Aria (I-17), 20, 22, 67, 72-73, 75, 83
Arlu II (2390), 99
Artica, 15, 16, 18, 37, 40, 41-45, 46, 47, 107, 112, 113, 114, 119, 120, 123-126, 127-130
Artica II (1472), 98
Astrea (2626), 100

Astrea (I-3), 62-63, 65
Astrea II, 66
Azio, 27
Azio VIII (I-8), 67

B

Babe, 35
Babelina, 53
Baldanza (704), 83
Balilla (I-37), 19, 64
Bamba (I-11), 67, 72, 73
Bambin, 57
Bauset II (2908), 100
Bella (cruiser), 85
Bella, 73
Bona (yacht), 116, 117
Bona (I-16), 75, 83, 87
Boomerang (1633), 88
Briséis, 19, 54, 55
Britannia, 116, 117

C

Calliope, 53
Cambro, 34
Cantieri di Voltri, 18, 49-50
Caranne (1791), 98
Carmen (U-50), 110
Carron II, 73
Catina IV (I-1), 65
Catina V (I-10), 67, 72
Catina VI (I-19), 73, 75
Cesarina, 19, 53
Challenge, 30
Charmeress, 30
Chechette, 34, 111, 116
Cheerio (L-7), 75, 76, 77, 134
Cheta (I-2), 65
Chi Lo Sa (929), 22, 97

Chichibio (2630), 100
Chimera (2), 96
Chirta III (I-9), 64
Cicci II (2380), 100
Cigno, 56
Cirula (2082), 99
Cita (deriva), 57
Cita (5,50 m RYCI), 106
Cita (928), 22, 97
Citta (1575), 98
Clara (A-85), 107
Clara (I-9), 64-65, 66
Cookoo, 46
Cora III (I-34), 64
Cora IV (I-36), 20
Corsaro (yacht), 16, 139, 140
Corsaro (deriva), 31, 33
Corsaro (U-138), 110
Corsaro II (1643), 23, 89-90, 137-143
Corsaro Rosso, 54
Côte d'Azur, 19, 50, 51
Cotia, 19, 57
Cupidon, 65
Cynthia, 38

D

Dabchick, 28
Dado (934), 97
Dai-Dai, 34
Dai-Dai III, 94
Dalgra II, 88
Delfino (1733), 98
Delphis (I-14 e A-4), 19, 67, 70
Diana (2377), 100
Diana II (2853), 100
Dinghy 12 p. SI (I-141), 102

Dinghy 12 p. SI (I-142), 102
Doris, 34, 35, 54
Drafin, 16, 27
Drago (1752), 98
Dyk-Dyk (21), 115
Dynamie, 88

E

Ea, 72
Ea II (F-8), 75, 76, 77, 133
Egle (6,50 m RYCI), 19, 105
Egle (deriva), 34
Electa, 35
Elena II, 93
Elida (S-109), 110
Ella (I-7), 102
Ella (cruiser), 83-84
Eloga (motoscafo), 146
Elvi (I-23), 87
Emilia (1713), 20, 69-70
Emily, 73
Endrick, 34, 35
Enrichetto (1616), 90
Eolo, 55
Eros, 32, 34, 35
Esperia (I-52), 78
Ethelwynn, 29
Etra (932), 97
Etra (I-7), 21, 65-66
Evnica, 33, 35

F

Fealese, 93
Fern, 36, 111
Fides, 83
Flam (I-10), 102
Fleming (2388), 99

Flirt (2), 16, 30, 106
Folletto, 46, 51
Folly, 67, 72
Folly II, 83
Fortuna (I-8), 67
Fram, 35
Furia (2442), 100
Furia (I-77), 62

G

Gabbiana (I-5), 63, 65
Galatea (2379), 99
Gang (997), 97
Garigul II (2381), 99
Gea, 19, 59
Genaria (I-35), 67
Genzianella II (1426), 97
Germania III (G-9), 22, 72, 73, 75, 76, 77, 136
Gianduia, 33, 111
Gian Maria, 19, 55, 56
Giannina, 87
Gige (2629), 99
Gigia, 32
Giove (1728), 98
Giulia (motoscafo), 144, 145
Giulia (I-3), 102
Granchio (930), 22, 97
Grazia (I-43), 70
Grigolo, 34

H

Habanera (2384), 99
Hellé II, 19, 54, 55
Hidalla, 57
Hollandia, 65
Hope, 30

I

Ilderim (S-16), 72, 76, 77, 132, 135, 136
Ilva, 33, 34, 35, 111
Ilva II, 37
Ines, 30
Innominata, 34
Itala (motoscafo), 145
Italia (I-20), 15, 20, 21, 67, 73-81, 83, 131-136

J

Jetta, 71

K

Kamed, 45

L

La Gorgonie, 34, 35
Lailö, 28-29, 32
Lalin IV (2391), 100
La Madonnina, 82-83
Leda, 18, 37, 44, 45-47, 112, 120, 121
Le Gauloise, 83
Leo V (I-32), 64
Leonor (I-21), 64
Lerina, 34, 35
Levantades (1616), 90
Libellula, 35
Licea (I-12), 67, 68, 72
Lili Bolero (3133), 101
Lillie, 53
Linotte, 93
Linton, 30, 31, 33
Lohengrin, 29, 32, 34
Lotus Blanc, 19
Loup Blanche, 51, 57
Luce (3619), 101
Luisa II (2440), 99
Lycia (28), 195
Lygia, 34-35

M

Magda, 27
Magda II (7), 109
Magdalen, 17
Maia, 16, 27
Malin (2637), 100
Manabi II (2378), 100
Maresa, 54, 55, 56
Maria, 54
Maria Luisa (2389), 99
Mariateresa (motoscafo), 144
Mariane III, 67
Marina VII (A-98), 107
Marina VIII (A-99), 107
Marina IX (A-100), 107

Maristella (928), 22, 97
Marithea, 55
Marte (1727), 98
Mary, 40
Mathilde, 46
Matilde, 105
Matrero II (A-5), 75, 76, 77, 135
Maya (2647), 100
Medea, 88
Méli-Mélo, 72
Melisenda, 20, 47-48
Memma (18), 106
Mercédès, 51, 53
Merope, 104
Mimosa, 34
Mira (1471), 98
Mirak (2631), 100
Miranda (I-40), 66
Miranda II (I-56), 81
Miranda III (I-21 e 1337), 73, 83, 87
Mirandetta (2624), 98
Mizar, 71
Mizar II (2625), 100
Monotipo Voltri (8), 96
Monotipo Voltri (9), 96
Moschettiere (1726), 98
Mugel IV, 72
Mupbird (1889), 98
Myriam, 30

N

Nada, 18, 45, 46, 48, 120
Nadina (2393), 99
Nahéma (motoscafo), 145
Naia, 57
Naïas, 19, 57-58
Nameless, 93
Nandana, 17, 31, 32, 33, 36, 111
Nauta IV (2012), 99
Nella, 19, 33, 36-37, 41, 44, 46, 111, 117, 124
Nemesi, 46
Nenna, 105
Nibbio (motoscafo), 147
Nicea, 57
Nila, 31, 33, 34, 35, 52

Nila II, 19, 52, 55
Nina (motoscafo), 144, 146
Ninfea (6), 96
Nitokris (8 m SI), 19, 51-52
Nitokris (1 t), 19, 50-51

O

Oceana, 60
Odinea (1989), 98
Oemor (3), 96
Ombretta IV (U-123), 110
Omen, 93
Ondina, 19, 54-55, 56
Orietta (I-15), 22, 67, 72, 73, 75, 87
Orsa I, 62
Otomie, 30

P

Paa (I-11), 88
Passerby (4), 96
Perrette, 48
Pegaso, 78
Petra, 70
Phalène, 35
Pierino (I-1), 102
Pina, 19, 60
Pinta Roja (I-7), 65
Pinuccia, 83, 87
Pirata (1445), 97
Pirate (2383), 99
Primula, 105
Puka (3144), 101

R

Raffica (11), 96
Raffica (2410), 99
Regolo (1576), 98
Rigel (1577), 98
Rocket, 44, 116
Rosalba (2006), 99
Ruahine, 37

S

Saint Honorat, 46
Sally, 46

- San Giorgio II* (motoscafo), 145, 147
San Pareil, 34
Saskia (K-26), 76, 77, 133
Scintilla, 19, 58
Selene, 88
Seline III (2402), 99
Selysette, 48
Silja (N-26), 76, 77, 136
Sirdhana (H-8, I-23 e 1332), 19, 58-59
Sirena, 72
Siris, 65
Sonega (U-104), 110
Sorceress, 28, 29, 30
Speranza, 83
Spindrift, 30, 34
Spruce IV, 29
Star (1989), 98
Stella, 46
Stella Polare (I-4519), 139
Suzette, 42, 43, 46, 48, 124, 127
Sylphea II (I-6), 65
Sylphea III (I-13), 67, 72
Syrtica, 59
- T**

Tabu (2892), 100
Tada (6 m SI), 56
Tada (2627), 100
Tai Tai, 46
Talita (930), 22
Tamesis, 34, 35
Tian, 81
Tina (1 t), 48
Tina (7), 96
Titania, 18, 19, 49, 50, 51
Titave, 48
Todo, 46
Tony (10), 96
Toti (I-597), 102
Tragara II (1899), 98
Trapi-Trapi (2385), 99
Tucana (2360), 99
- U**

Ugo (motoscafo), 144
- V**

Vampa, 56
Vanessa, 93
- Vanna* (933), 97
Vaterland (G-8), 22, 73, 75, 76, 77
Vega (I-4), 65, 67
Vega III (I-59), 84
Venilia (I-33), 63
Vestale I (1), 96
Vestale II, 56
Villy, 93
Viola, 53
Violante, 16
Viria (I-8), 64, 65
Viperina, 16, 27
Viperina I, 30, 32
Viperina II, 30, 31, 32, 33
Vrin (23), 105
Vulturium, 40
- W**

Walkyria (5), 96
Why-Not, 46
- X**

Xefina, 59-60
XX (1 t 1906), 51
XX (5 m SI), 88
- XX* (6,50 m RYCI), 105
XX (deriva 1903), 48
XX (deriva 1905), 49
- Y**

Yole, 16, 19, 25, 26, 27, 111
Yu, 34
- Z**

Zan III (2392), 99
Zip II, 67
Zaira, 35
Ziska (2), 18, 104, 106, 120

Indice dei nomi delle persone

A

Accame Emanuele, 84
Accame Vittorio, 45
Agnelli Giovanni, 69, 97
Al Stratfis, 52
Aloisi Carlo, 73
Anker Johan, 75, 76
Aponte Francesco, 62
Arbaut Pierre, 75
Arbocò Ernesto, 18, 26, 27,
28, 31, 42, 45, 127-130
Arlotta Marcello, 33

B

Badaracco Cesare, 40, 59,
105
Baglietto Stefano, 38
Baglietto Vincenzo Vittorio,
72, 75
Baisini Vittorio, 96
Balbo Bertone Luigi di
Sambuy, 33, 111
Baragiola Pietro, 98
Barbieri Umberto, 55
Barclay Walzer A., 36
Barnao Beppe, 81, 139
Barral John, 18, 19, 51, 53
Batilocchi Pietro, 140
Battelli Gianfranco, 140
Battiston Pio, 101
Batvarv Abo, 75
Bauer H., 33
Beconcini Andrea, 83
Bedini Renato, 101
Belloni Franco, 69, 80
Beltrami Vittorio, 75
Benachi Antonio, 51, 52
Benassero Nino, 99
Benvenuto Agostino, 23
Benvenuto Antonio, 22

Berlingeri Giorgio, 102
Bernotti Piero, 24, 143
Bertani Luigi, 99
Bertera, 100
Bey Hassan Aziz, 19, 34,
48, 49
Bianchi Bruno, 20, 75, 77,
78, 80, 131-137
Bianchi Mino di Ribecco,
23
Bini Mario, 80
Biscaretti di Ruffia Roberto,
53
Bocciardo Ettore, 48
Boccone Andrea, 44, 125,
Boccone Cosimo, 44, 125
Bonatti Walter, 42
Bonetti Bruno, 99
Bonini Francesco, 19
Bono Sandro, 101
Bonomi Ambrogio, 19, 59
Borghese Scipione, 51
Bortolani Cesare, 88
Branca, 144
Briasio Agostino, 16, 139
Brunetta Eugenio d'Usseaux,
49
Brunner Augusto, 99
Bruzzo Benedetto, 20, 67,
68, 72, 73, 74, 75, 78
Bruzzo Giacomo, 74
Bruzzo Lorenzo, 73, 80, 81,
85
Bruzzone Attilio, 20, 69
Bruzzone Graziella, 74
Bruzzone Mario, 70, 74,
102

C

Caboto Sebastiano, 144
Caffarena Antonio, 110

Cagni Umberto, 112, 117,
119, 121, 123
Calcagno, 62
Cambiaso Santo Roberto,
53
Cameli Carlo, 105
Cameli Francesco, 100
Camerata, 97
Campanella Tito, 17
Campanini Angelo Dino, 99
Camurri Achille, 42
Canepa Gerolamo, 121
Caputo Giovanni, 80
Carafa di Roccella
Gennaro, 98
Carbone Giudo, 70
Carbone Giuseppe, 109
Carcano Giulio Cesare, 97,
99
Carelli Ugo, 83, 87
Casalino G.B., 44
Casalino Giuseppe, 125
Casari Roberto, 140
Cascelli Carlo, 102
Castellano Piero, 81
Castellaro Domenico,
118, 119
Castellaro Luca, 44, 125
Cattaneo-Belforte Ippolito,
16, 27, 28, 45, 93, 145
Cavalli Mulinelli Achille,
117
Celle, 146
Centurini Dario, 27
Centurini Ignazio, 67
Chevreux C.M., 55, 58
Chiappe, 106
Chiavari de Triano V., 64
Chini John F., 19, 50, 51
Chiozza Emilio, 105
Chiozzi Millelire Franco,
140

Ciampi Carlo Azelio, 80
Ciampi Carlo, 66, 81, 83
Ciano Galeazzo, 84
Cioffi Francesco, 83
Clementi, 110
Cockshott George, 102
Colano G., 146
Colombo Cristoforo, 16,
111, 139
Colombo Nino, 100
Colonna di Stigliano
Marcantonio, 105
Colussi Alessandro, 97
Conelli De Prospero Carlo
Alberto, 19, 37, 44, 45, 56,
57, 58, 96, 106
Coopmans De Yoldi
Giorgio, 140
Coppola Alfredo M., 69
Corsini Pier Francesco, 56
Corte E., 53
Cosci Ernesto 43, 130
Cosentino Renato, 78, 87
Costa Andrea, 82
Costa Enricom, 83
Costaguta Attilio, 15-23, 50,
51, 53, 54, 56, 57, 58, 59,
59, 60, 62, 63, 64, 65, 66,
67, 69, 70, 71, 72, 73, 74,
75, 76, 77, 81, 82, 83, 84,
94, 105, 106, 107, 109, 110,
112, 120, 121, 123, 131,
145, 147.
Costaguta Davide, 19, 64,
65, 70, 105
Costaguta Francesco, 16, 18
Costaguta Ugo Franco, 22,
87, 88, 110
Costaguta Ugo, 15-23, 26,
27, 28, 29, 30, 31, 32, 33,
34, 35, 36, 37, 38, 40, 41,
42, 43, 45, 48, 49, 71, 111-

114, 116, 117, 118, 119,
120, 123, 124, 130.
Cox, 53
Crespi Aldo, 60
Crocco Giosuè, 19
Croce Beppe, 139, 140,
142, 143
Croce Gigino, 106
Cucchi Mario, 88
Cuccia Pietro, 80
Cuneo P., 32, 62, 63
Cunico Carlo, 31
Cutursi G., 54

D

d'Albertis E. Alberto,
16, 17, 26, 97, 111, 116,
139, 140, 142
d'Albertis Filippo, 72, 142
D'Annunzio Gabriele, 23
Dagnino Antonio, 110
Dal Pozzo d'Annone
Franco, 36, 37, 44, 55, 56,
57, 96
Dall'Orso Mario, 20, 47, 48
Dall'Orto Carlo, 24
Damoy Picon, 48
De Andria Enrico, 100
De Blas de Lezze Giulio, 67
De Conciliis Pasquale, 75,
80, 97
De Crescenzo Nicola, 53
De Franceschi Aldo, 140
De Grossi Daniele, 73
De Leone Pondolfelli
Antonio, 100
De Luca Federico, 78, 98
De Manicor Luigi, 75, 78,
80, 84, 136
De Martini Carlo, 93
De Sangro di Fondi
Riccardo, 78
De Valmorin Philippe, 55
Della Gerardesca Giuseppe,
22, 72, 74, 75
Della Mano Nino, 99
Della Valle Luis F. &
Ovidio, 69
Denina Filiberto, 67
Denina Luigi, 67
Dentice Di Frasso Alfredo, 33
Depanther, 102

Dequal Bruno, 100
Despujols, 146
Devoto Giorgio, 65
di Gropello, 137, 139
Di Leva Eugenio, 74, 80
Di Leva Salvatore, 74, 80
Di Lorenzo Enzo, 87
Di Marzo Francesco, 32
Di Marzo Marino, 53
Di Marzo Ugo, 98
Diano Beppe, 90
Ditlev-Simonsen sr. Olav, 76
Doderò A., 93
Doria Gustavo, 97
Duca degli Abruzzi, *si veda*
Savoia-Aosta Luigi Amedeo,
Duca degli Abruzzi
Dufour Angelo, 84
Dufour Carlo, 93
Dufour Paolo, 88
Durand de la Penne Luigi,
84, 102, 139
Durand de la Penne Valeria,
139, 140
Durazzo Pallavicini
Giacomo, 144
Duval Maurice, 19, 54, 55

E

Egidi Pietro, 71
Enrietti, 144, 145
Estlander A. Gustav, 75

F

Fabiano Giovanni, 44, 125
Fago Giuseppe, 78
Farris Giambattista, 105
Fassini Camossi Alberto, 77
Fassini Fausto, 97
Fassio Ernesto, 63
Faussonne Luigi, 31
Fava Ino Simone, 16, 18, 19,
21, 26, 27, 38, 41, 45, 47, 95,
111, 112, 117, 123, 147 .
Ferrari Andrea, 110
Ferrari Pierino, 87, 88
Ferrero Ventimiglia
Alessandro, 96
Ferrero Ventimiglia
Alfonso, 19, 56, 58
Fife William, 36, 75

Fineschi Anna Maria, 110
Florio Ignazio, 18,48
Folinea T., 100
Fontana Araldi, 62
Franchini G.B., 78
Franco Carlo, 81

G

Galli Giorgio, 87, 98
Gallinari Egidio, 94
Gallinari Francesco, 18, 48
Gallini Mario, 100
Galvani Serena, 20, 72, 73
Gamberini Varzi Margherita, 71
Gandolfo Raffaele, 21, 62,
63, 65, 71, 105
Gardner William, 97
Garibaldi Coltelletti Giuseppe,
41, 42, 119, 123, 124, 129
Gastaldi Alban, 19, 26
Gastaldi Marco Riccardo,
20, 69
Gelmi G., 55
Ghidoni Ezechiele, 140
Gian Paolo P.F., 100
Gilbert Alan, 139
Giovannelli Francesco, 70
Giovannelli Guido, 74
Giusti Alberto, 27
Godinet, 18, 40
Groenblom Gunnar, 75
Guaita Giulio, 30, 32
Guédon, 57, 116
Guetta Gastone, 100
Gufflet Maurizio, 48
Guzzi Carlo, 99

H

Haffner L. ,127
Hansen Niels Valdemar, 75
Hathaway W. John, 100
Herrenshoff Nathael
Greene, 16, 50
Hirsch Giulio, 99
Holm Tore, 76
Hope Linton, 28, 33, 126
Howald Hans, 75

I

Israel M. Ernest, 52

J

Judi Maj J.K., 100

K

Kemp Dixon, 18, 27
Kettlitz Arturo, 54
Klat Elie, 52
Kröger Gerb., 75
Krupp Von Bholen und
Halbach, 22, 72, 73

L

Larco Enrico, 19, 52
Lauro Achille, 63
Lena, 100
Léon Cotnareau Yvonne, 82
Levis Raoul, 56
Lodolo Pietro, 29
Lubelli di Serrano Roberto,
37, 41, 117, 119, 121, 123,
125
Lucca Roberto, 99
Lunaro L.A., 93
Luvisotti Gianni, 140
Luxardo Lazzaro, 119, 121
Luzzati Margherita, 100

M

Maccione Paolo, 73
Magnano Luigi, 40
Mainoni Fabio, 146
Mantegazzino Carlo, 78
Maragliano Luigi, 97
Martin Armand, 19
Martini Mario Maria, 23
Massa Daniele, 99
Massola Giuseppe, 38
Mastalli M., 100
Menniti Amedeo, 53
Merderari Agostino, 38
Mestron Vibio, 101
Modugno Gianni, 99
Monaco Lucrino, 87
Mondelli Arturo, 99
Morbelli Bruno, 99
Mordini Domenico, 75, 80, 136
Morelli di Popolo Carlo, 48
Morgan Giles, 65
Morganti Angelo, 72

Morin Sergio, 99
 Moscatelli M., 106
 Mosconi Arturo, 31
 Mostacci Leone Carlo, 72, 73
 Mosti Guido, 98
 Mowinkel Augusto, 16, 26, 30
 Murialdi Vezio, 81

N

Nasi Carlo, 58, 64, 69
 Nasi Giovanni, 97
 Negrotto Cambiaso Pietro, 36
 Nespoli Enzo, 82, 83
 Nigra Bianca, 57
 Nigra Carlo, 19, 57, 95
 Novaro Marino, 100

O

Oberti E. Max, 22, 78
 Oberti Emilio Raffaele 19
 Oberti Giuliano, 78
 Oberti Zaccaria, 59
 Oderigo Pino, 110
 Otero Mario, 106
 Odetti G., 66
 Odicini Bartolomeo, 38
 Olivari Giuseppe, 144
 Omarini Romeo, 96
 Oneto Luigi, 16, 46, 93, 139

P

Pacchetti Annibale, 96
 Pallavicino Alessandro, 31, 37, 41, 126
 Pallavicino Paolo, 74
 Pallavicino Rodolfo, 97
 Panario Raimondo, 49, 51, 56, 120
 Pane Marcello, 87, 88, 107
 Panzano Attilio, 84
 Parodi Francesco, 18
 Parodi Giuseppe, 84
 Parodi Costaguta Teresa, 18
 Passardi, 19, 60
 Patrone Francesco, 44, 125
 Patrone Gio Batta, 44
 Pauly Walter, 97
 Pedemonte Aimone, 87
 Pepe Edoardo, 82
 Pera Gianni, 139
 Perla Alfredo, 140

Perrone Mario, 19, 62, 63
 Pesce Gino, 110
 Pesenti Carlo, 73, 101
 Petazzi Mario, 105
 Petronio Bruno, 140
 Piccardo Antonio, 19
 Piccardo Tito, 18
 Picone Tonino, 87, 88
 Pilawaki, 57
 Pimavachi, 57
 Piquerez Emile, 72
 Pitracaprina Roberto, 70
 Pitrè, 146
 Pizzocaro Albarosa, 99
 Poggi Enrico Massimo, 75, 80, 136
 Poggi Luigi Mino, 75, 80, 136
 Poggi Ubaldo, 93
 Porro Nanni, 99
 Porter Churchill Owen, 76
 Postiglione Vittorio, 87
 Potter Nicholas, 76
 Powell T. John, 100
 Pozzani Vittorio, 75
 Preston Kenneth, 76

R

Ragusa Franco, 98
 Rasini Giovanni, 82
 Rasmussen Henry, 75
 Rastrelli Paolo, 80
 Ravano Alberto, 83, 84
 Ravano Rinaldo, 93
 Redazza I., 70
 Reggio Catto Bianca, 74
 Reggio Emilio Nicolò, 102
 Reggio Giovanni Leone, 21, 74, 75, 78, 80, 131, 136
 Ricci Giulio, 69
 Richichi, 97
 Riefenstahl Leni, 133, 136
 Rizzoli Angelo, 73, 80
 Rode Nico, 84, 99
 Rodriguez della Torre
 Ruffino, 75
 Rosasco W. Harold, 75, 82
 Rosi Ettore, 83
 Rosini Rosaria, 80
 Rossi Alessandro, 140
 Rossi-Martini Gerolamo, 93
 Rotondo E., 32
 Rumic Antonio, 99

Rusca Filippo, 98
 Rusca Mario, 100
 Rutteri Giancarlo, 140

S

Sacco Salvatore, 40
 Sahuqué, 48
 Salzano Edoardo, 58
 Sarti Alessandro, 72
 Sartorio Emanuele, 100
 Savoia Umberto I, 37, 48, 116
 Savoia-Aosta Amedeo, Duca di Aosta, 115
 Savoia-Aosta Luigi Amedeo, Duca degli Abruzzi, 15, 17, 18, 20, 32, 36, 37, 38, 41-47, 48, 49, 50, 104, 106, 111, 112, 113, 114, 115-122, 123-126, 127-130
 Sbertoli Zizi, 93
 Schiaffino Claudio, 81
 Sciaccaluga Giuseppe, 110
 Semola Gustavo, 33
 Sensini Alessandra, 77
 Serra Carlo, 105
 Serra Ugo, 59
 Sicotte Jaques, 20, 69
 Sisimbro Antonio, 74, 80
 Solari Domenico, 140
 Solari Guido Alberto, 110
 Soprana Steno, 101
 Sotis, 73
 Spigno Mario, 31, 52
 Spinola Francesco, 72
 Stampa Giovanni, 78
 Stephens Olin, 23, 87, 88, 89, 90, 137, 139, 141
 Sterzi Adriana, 69
 Sterzi Mario, 89
 Stoppani Guido, 41
 Stratfis Al, 52
 Straulino Tino, 78, 84, 89, 139, 140, 141, 142, 143
 Strena Carlo, 75, 78
 Sweisguth Francis, 97
 Sycamore Edward, 116

T

Tagiuri Mario, 105
 Tasca, 97

Tassara Carlo, 38
 Tassara Costantino, 19
 Tassara Filippo, 29, 34, 62, 63, 67, 146
 Tassara Giuseppe, 109, 145
 Tellier, 146
 Testa Evaristo, 17, 32, 33, 111
 Thaon de Revel Paolo, 122
 Thierry Georges P., 127
 Tonietti Ugo Ubaldo, 17, 31, 33, 54, 111
 Torre Giovanni, 58
 Torri Aldo, 99
 Tosana, 81
 Tosi Gianfranco, 19, 55, 96
 Toso Giuseppe, 19, 44, 125
 Toussain, 122
 Trani Giorgio, 69
 Trivulzio Alberico Luigi, 44
 Troubetzkoy Luigi, 95

U

Uhl Ramon, 57

V

Vaccaro, 74
 Valle D. Ovidio, 70
 Vercellone Benedetto, 27, 30
 Verona Gustavo, 45
 Vicentini Licio, 84
 Viganego Cabella Vecco Mara, 98
 Villa Riccardo, 100
 Visetti Carlo, 93
 Volpe Tom, 98
 Volpi Giuseppe, 78

W

Wallemborg jr. Marcus, 76
 Watson Lennox Gorge, 116, 117
 Wright Orville, 23
 Wright Wilbur, 23

Z

Zanardelli P., 48
 Zanni Roberto, 99
 Zanuso Federico, 99
 Zanuso Marco, 99
 Zervudachi C. Emanuele, 96

Referenze fotografiche

Archivio Gianni Magnano: pp. 32, 36, 40, 44, 45, 47, 53, 54, 55, 57, 60, 65, 104, 108, 116, 118, 126 (in alto)

Archivio Franco Belloni: pp. 48, 59, 63, 64, 74, 75, 80, 86, 92, 94, 107, 115, 125, 126 (in basso), 131, 140 (in alto), 141, 142, 143

Archivio Carlo Rolandi: p. 79

Matteo e Giuseppe Benedetto Bruzzo: p. 67, 68

Beken of Cowes: p. 117

Comaschi: pp. 14, 15, 16, 20, 40, 66, 95, 96, 112, 114, 123, 128, 144, 145, 146, 147

Roberto Lubelli di Serrano: pp. 17, 37, 41

Pino Luxardo: pp. copertina, 89, 90, 110, 140 (in basso)

Bruno Pangrazi: pp. 21, 76, 78, 133

A. Peirè: p. 22, 101

G. Sciutto: p. 43

V. Sella: p. 42

G. Sterna: p. 126 (in basso)

L'Editore si dichiara disponibile nei confronti degli Autori delle foto riprodotte che non è stato possibile contattare.

Ringraziamenti

Scrivere questo libro è stato per noi come fare un mosaico, tessera con tessera, ovvero notizia con notizia, per compilare le schede delle barche costruite dai Cantieri Navali Costaguta. E, con le schede, anche i capitoli che narrano la vita dei due fratelli e delle persone, primo fra tutti il Duca degli Abruzzi, che hanno dato lustro con la loro passione alle barche uscite dal cantiere di Voltri.

Mancando gli Archivi del Cantiere, ad eccezione di alcuni quaderni, sono state di grande aiuto le pubblicazioni che abbiamo potuto consultare e che, di volta in volta, citiamo e riportiamo nella Bibliografia.

La costruzione del "mosaico" non sarebbe stato possibile senza le notizie e i consigli di alcuni appassionati velisti e amici che ringraziamo e ricordiamo:

Andrea Boccone
Giuseppe Benedetto Bruzzo
Matteo Bruzzo
Carlo Calissano
Roberto Costaguta
Liliana De Negri
Angelo Esposito
Luigi Lang
Roberto Lubelli di Serrano
Paolo Rastrelli
Stefania Soma

Inoltre, grazie a:

Centro Studi Tradizioni Nautiche
Yacht Club Italiano
Verbano Yacht Club

Infine,
un grazie particolare alla signora Claudia Marra della Biblioteca
Comunale di Milano

Sommario

Prefazione	Ammiraglio Cristiano Bettini	7
Saluti	Dottor Carlo Croce	9
	Dottor Gianni Loffredo	11
I	Cantieri Navali Costaguta. La storia di due fratelli <i>Franco Belloni</i> Gli aeroplani di Attilio Costaguta <i>G.M.</i>	14 23
Barche a vela costruite dai Cantieri Navali Costaguta <i>Franco Belloni</i>		
II	Dalle origini al 1900	25
III	Dal 1901 al 1915	39
IV	Dal 1916 al 1944	61
V	Dal 1945 al 1960	
VI	Classi monotipo	91
VII	Classi a restrizione	103
VIII	Ugo Costaguta il poeta del mare <i>Gianni Magnano</i>	111
IX	Il Principe Marinaio. Storia di mare e di vela del Duca degli Abruzzi <i>Gianni Magnano</i> Un caffè con il Duca <i>G.M.</i>	115 121
X	Da Voltri a Marsiglia. La fantastica avventura di "Artica" <i>Gianni Magnano</i>	123
XI	"Artica" vince la Coppa di Francia <i>Salvatore Ernesto Arbocò</i>	127
XII	Nel 1936 la prima medaglia d'oro <i>Bruno Bianchi</i>	131
XIII	"Corsaro II", nave-scuola eccellente <i>Franco Belloni</i>	137
XIV	I "Canotti Automobili" dei Costaguta <i>Gianni Magnano</i>	144
Bibliografia		149
Indice dei nomi delle barche		151
Indice dei nomi delle persone		155
Referenze fotografiche		159
Ringraziamenti		161

Poligrafico



**Vietata la riproduzione anche parziale, compresa la fotocopia,
anche ad uso interno o didattico, non autorizzato**