

TROFEO ALTO TIRRENO 1989

di [AC](#) · 02/02/2021

articolo di Giorgio Balestrero dalla rubrica

Memorie di un protagonista

Tra gli eventi legati all'Associazione Italiana Vele d'Epoca, brilla mai più eguagliato e non solo in Italia, il Trofeo Alto Tirreno, organizzato nel 1989 dalla Marina Militare, col concorso tecnico dell'A.I.V.E. e l'impegno corale delle energie veliche spezzine.

Nel 1982 l'A.I.V.E. aveva dato il via alle regate per le "Vele d'Epoca" riunendo a Porto Cervo 17 imbarcazioni e l'interesse suscitato da quel primo raduno e dalle fascinose protagoniste, fino a quel momento del tutto assente, era di colpo assunto all'onore delle cronache, contagando armatori, media, ricerca di mercato, dando nuovo impulso ai cantieri di restauro.



Premetto che per il

Trofeo Alto Tirreno ebbi un punto d'osservazione privilegiato, essendo localmente il rappresentante di A.I.V.E. e in ottimi rapporti con la M.M. quale presidente della Sezione L.N.I., partecipe del Comitato tra i Circoli Velici, esercitando quindi, una funzione di raccordo.

Nelle sue fasi finali, trascorsi quasi quindici giorni, all'interno dell'Arsenale.

Da parecchio tempo sapevo dell'intenzione del Dipartimento di organizzare un evento del genere, me ne aveva accennato più volte il Capo di Stato Maggiore Aldo de Franceschi e certamente il Presidente Gianni Loffredo, (da qualche anno subentrato allo scomparso Beppe Croce), figlio di

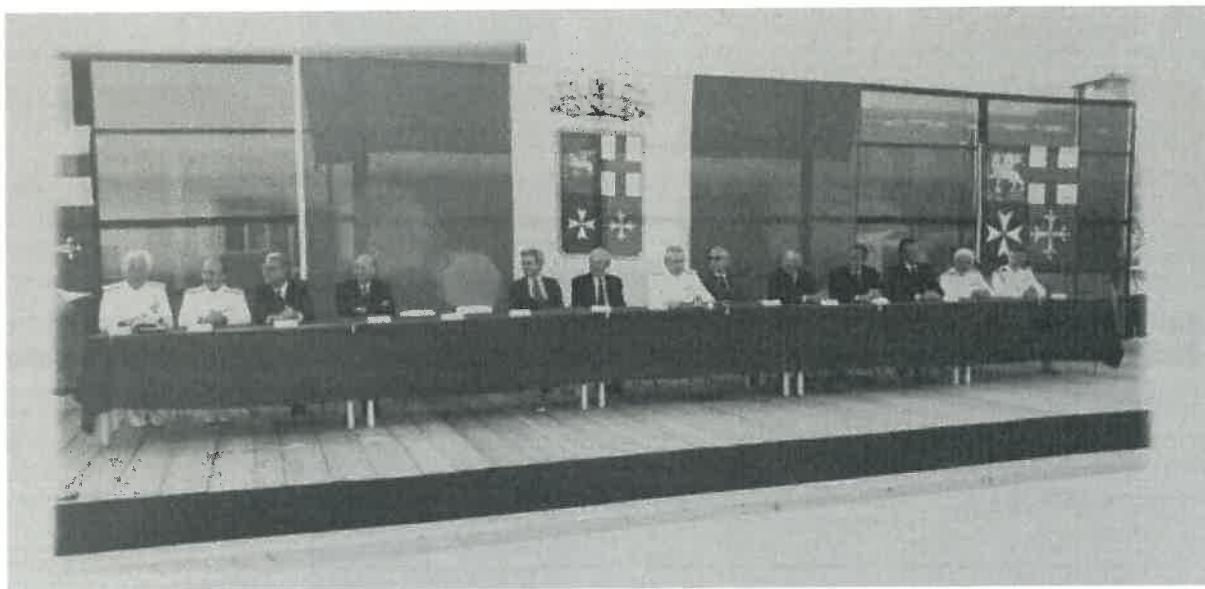
Ciro, Generale del Genio Navale, responsabile del riassetto dell'Arsenale dopo le devastazioni della guerra e quindi coetaneo di molti futuri ufficiali di marina, poi lui stesso cadetto all'Accademia Navale, vi ebbe una sua influenza, godendo di molte conoscenze.

Tutta l'organizzazione era in capo alla M.M., che ci mise del suo, ma fece anche ampiamente ricorso a sponsorizzazioni delle aziende ad essa legate.

Il concorso dell'A.I.V.E., di carattere consultivo e collaborazione tecnica, fu comunque molto consistente sotto forma di ragguagli e decisioni condivise.

L'AVVIO

Con molto anticipo, fu convocata alla Spezia una affollata conferenza stampa, presso il Circolo Ufficiali, nel corso della quale il Comandante in Capo del Dipartimento, Ammiraglio Franco Papili, delineò l'iniziativa definendola, tra l'altro, un richiamo alle tradizioni della marineria, un regalo della M.M. alla città e sottolineando che da quasi un anno se ne stavano studiando le caratteristiche, tali da farne un vero avvenimento



Fu

coinvolta l'agenzia pubblicitaria "Imagina" di Migia Bianchi, (studio a Milano con vista su piazza Duomo) specialista di grandi eventi ed addetta stampa dello Y.C.I, che curò a tutti i livelli la diffusione ai media ed alle riviste specializzate, di quanto stava maturando, ma la globale comunicazione avvenne a Milano, presso la Lega Navale al bacino dei Navigli, ove ci recammo, in volo, l'Ammiraglio, il suo seguito ed il Sindaco di Spezia Bruno Montefiori, partendo da Luni in elicottero.

Qui ci attendevano il Presidente Gianni Loffredo e un gran numero di autorità e giornalisti, ai quali fu illustrato compiutamente il programma.

Vi furono molte domande e risposte e ricordo che il Sindaco Montefiori fece presente che non si deve declinare "di La Spezia", ma correttamente "della Spezia".

L'impianto andava man mano realizzandosi, sotto la guida a tempo pieno dell'energico Sottocapo di Stato Maggiore Aldo Andrenelli, appassionato velista, che vi si dedicò anima e corpo.

Per favorire l'accesso all'Arsenale, senza passare dai consueti varchi, si decise di aprire un passaggio sul canale Lagora, ove ora è situato l'accesso a Porto Mirabello ed il Genio Militare vi installò a tempo di primato un ponte Bailey, così permettendo alle auto ed al pubblico di accedere al grande piazzale Scali ed al molo di Levante, che per l'occasione sarebbero stati quasi totalmente lasciati liberi dalle navi grigie. radunate sul lato di destra

Aggiungo che dal ponte, si godeva, guardando sul lato di destra, la visione di un folto boschetto di pini, del tutto inaspettata.

Il servizio di sicurezza sarebbe stato ovviamente rinforzato e tutti, regatanti e addetti, avrebbero ricevuto un pass con relativa foto eseguita sul posto.

Lungo le banchine, fu stesa la catenaria per gli ormeggi e in una delle palazzine in fregio al piazzale, fu sistemata la centrale direzionale ed il centro di elaborazione dati di Sergio Portunato (anche lui velista e collaboratore volontario) che per il Comitato aveva realizzato un programma per redigere le classifiche, che all'epoca, si stilavano faticosamente e non senza errori, a mano.



Carlo Sciarrelli

Per il delicato compito di equiparare le prestazioni di imbarcazioni tanto diverse, entrò in campo il ben noto architetto Carlo Sciarrelli, autore oltre che di bei progetti, anche del libro "La Storia dello Yacht", una vera "Bibbia" per gli appassionati.

Uomo assai colto, molto diretto e a suo modo affascinante, assumendo come riferimento il 12 mt S.I. Tomahawk, (sulla carta la barca più veloce presente) ed attribuendo ad essa l'abbiuno di un secondo miglio, assegnava alle altre abbuoni crescenti, frutto della sua esperienza, come ebbi modo di constatare, quando passando in rassegna le altre barche, ne analizzava pregi e difetti, dettando con sicurezza gli abbuoni, che sostanzialmente si rivelarono congrui.



Orion (Comandante Ignazio Torrente)

Qualche tempo dopo, Pier Maria Giusteschi Conti, entrato a far parte del Consiglio, ispirandosi alla semplice formula C.I.M., ma arricchendola di misurazioni supplementari, via via più stringenti, adeguate al tipo di flotta, creò (anche col concorso iniziale dell’Ammiraglio Di Giovanni, di Raffaele Solari e di Luigi Lang), una stazza A.I.V.E., che, anni dopo, è stata adottata proprio dal C.I.M., riservata alle “Vele d’Epoca” riconosciuta sia dalla Federazione Italiana Vela che a livello internazionale, impegno che continua ancora oggi a curare .

I premi di classe delle singole giornate di regata, raffiguranti Corsaro II, Stella Polare ed Artica II, vennero fusi in bronzo in Arsenale e per i vincitori in classifica generale si fece ricorso al noto artista Francesco Vaccarone, che disegnò in felice sintesi, la visione del famoso cutter Arrow, riprodotta in preziosi crest.

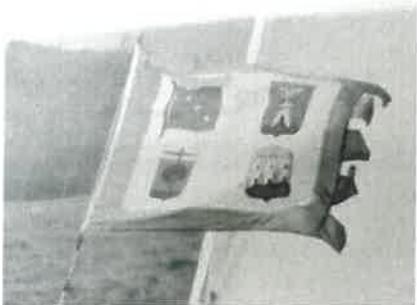
Le imbarcazioni furono distinte in due gruppi in relazione all’anno di costruzione.

Le più anziane Gruppo A, sopra i 15 mt classe 1, le altre classe 2.

Le più giovani Gruppo B, egualmente divise in classe 1 e classe 2.

Definizioni A e B, che corrispondono ai Gruppi Epoca e Classiche dei giorni nostri.

Era inoltre presente un piccolo gruppo di barche tradizionali e di lavoro.



Le classi così definite, furono contraddistinte da preziose bandiere (80 cm per 1 mt) che portavano inquartati, la bandiera ammiraglio con le tre stelle e gli stemmi dei tre Comuni; un bordo di colore diverso per ogni classe e ventame a strisce, come nei vessilli della Serenissima Repubblica di Venezia.

Ad ogni imbarcazione furono assegnati teli numerati da fissare alle battagliole, rendendone facile l'identificazione.

In titolati raduni successivi, tale mancanza, unita a Comitati estranei al mondo delle "Vele d'epoca", portò a ritardi ed errori nelle classifiche, nonché a ingiuste critiche nei confronti degli incolpevoli redattori di queste...

I percorsi costituiti da triangoli da compiere due volte, su lunghezze di 12-15 miglia, erano previsti fuori dalla diga foranea, con partenza in linea e boe poste al largo.

L'assistenza era assicurata da un gran numero di mezzi della M.M., elicotteri ed un capiente mezzo costiero militare, credo fosse il Martellotta, a disposizione degli invitati.



La partenza

Per il Comitato di Regata si era andati alla grande: il presidente della Seconda Zona Dott. Santella, l'Ammiraglio Giuseppe Falco, il nostro Pier Maria Giusteschi Conti e Raffaele Solari, quest'ultimo valido direttore dei cantieri Valdettaro.

Furono ospitati a bordo del grosso rimorchiatore Porto Salvo, coccolati dall'equipaggio ... niente cestini, ma rustici e saporiti piatti cucinati a bordo.

L'OPERAZIONE ENTRA NEL VIVO

Il grande battage pubblicitario e l'attrazione costituita dalla permanenza in una famosa base navale, stimolarono oltre le previsioni le iscrizioni, che raggiunsero la ragguardevole cifra di 76 unità, con presenze anche da Spagna, Francia ed Inghilterra.

Citiamo solo alcuni degli yacht più prestigiosi: tra quelli d'Epoca, l'imponente Croce del Sud (fuori gara ed a motore, ma con le vele sempre perfettamente a segno), lo Skagerrak, il Puritan, la Joyette, il Caroly, l'Orion, il 12 mt.S.I. Tomahawk e tra le B, il bellissimo Moya, il 10 mt S.I. Lasse e l'8 mt. S.I Stint, con equipaggio femminile, capitanato da Lucia Pozzo.

Tra le classiche, oltre a Corsaro II, Stella Polare e Artica della M.M., Capricia, Chaplin, Alnair III, Yanira, Ella, Angelica ...

I media si sbizzarrirono nell'attribuire a talune di queste, passati proprietari di gran prestigio, a volte dicendo il vero, a volte lavorando di fantasia ...



Il piazzale

scali, costellato di ombrelloni, tavoli e sedie, risultò popolato da oltre un migliaio di persone, tra equipaggi, organizzatori e addetti della M.M.

Era libero l'accesso allo spaccio, sito proprio sotto la citata palazzina, che elargiva caffé, bevande e panini (al cui dirigente, ricordo, aver suggerito di applicare i costi correnti in città).

La vera cuccagna fu rappresentata dalle cucine da campo dell'Esercito, che, per tutto il tempo, sfornarono senza soste, con successo crescente, pizzette e focacce, tanto che non pochi equipaggi si accamparono sul piazzale usufruendo gratuitamente dei loro ottimi prodotti.

Per i ristoranti e gli alberghi cittadini, l'evento fu comunque dei più fruttuosi.

Nel piazzale era stato anche allestita una tettostruttura, ove dopo le regate, venivano visti i filmati e tra questi, anche quelli girati dal simpatico amico Armando Mazzoni, che li riproponeva su una emittente televisiva locale, inventandosi i termini tecnici.



Artica II (M.M. timoniere Amm. Mario Bini)

A manifestazione ultimata, mi regalò una cassetta di 40 minuti, con tutte le fasi salienti dell'evento, con una bellissima colonna sonora, cassetta che mi fu richiesta da Genova (non dirò da chi) e che purtroppo è andata perduta... sarebbe per l'Associazione, una preziosa testimonianza.

Il Programma prevedeva dal 24 al 28 giugno, l'arrivo delle imbarcazioni: la prima fu Iska, di Luigi Lang, che ricordo, molto emozionato, accolto in banchina dal Capo di Stato Maggiore De Franceschi.

Il 29, alzata delle bandiere nazionali, poi la Santa Messa, il Briefing e la prima regata "Stella Polare".

Il 30, sosta, visita al Museo Navale ed a unità navali, defilamenti volontari a Lerici e Porto Venere .

Il 1° Luglio, seconda regata "Corsaro II" e alle ore 22 fuochi d'artificio.

Il 2 parata davanti a passeggiata Morin, terza regata "Artica II", cerimonia di premiazione ed ammainata delle bandiere.

Il 28 per l'inaugurazione e in occasione della premiazione, vi furono magnifici rinfreschi, ma il meglio si verificò sabato sera, con il pranzo di gala per 400 tra armatori e Vip cittadini, nel giardino del Circolo Ufficiali, con servizio ai tavoli e cena magistralmente preparata nelle sue cucine e poi con lo spettacolo "Son et lumiere" affidato ai Fratelli Festi, vincitori di vari premi mondiali, il tutto finanziato dagli Istituti di credito locali.

La città, eccettuati gli appassionati di vela, era rimasta piuttosto apatica nei confronti dell'evento, ma ai fuochi artificiali che tutti gli anni si tengono al termine del Palio remiero, era ed è molto sensibile; migliaia di persone affollarono quindi passeggiata Morin e dintorni.



In capo a Molo Mirabello, una fotoelettrica dell'Esercito sciabolava lampi di luce, la corvetta Minerva tutta illuminata era ancorata poco distante ed alle 22 esatte tre elicotteri provenienti dal mare, sorvolarono a bassa quota... un quadro avvincente.

Io mi ero frammischiato tra gli spettatori, anche per sondarne le reazioni...

Lo spettacolo iniziò col lancio, durato per un certo tempo, di modesti artifizi, allo scopo di sincronizzare i brani musicali (Wagner e Mendelssohn) e presto cominciarono i mugugni e le critiche tipici dei liguri, ma dopo cinque minuti di prove, si scatenò la musica ed al ritmo di questa si levarono una serie di fuochi mai visti prima, che durarono per trenta indimenticabili minuti, mandando in estasi la folla, che, resasi conto che l'evento era una cosa seria, con nostro stupore, la mattina successiva, assistette in massa alla parata delle imbarcazioni.

LE REGATE E CONCLUSIONE

Queste si svolsero con buon vento il primo giorno e medio leggero negli altri due, con regolarità e senza proteste o incidenti.

Esse offrirono uno spettacolo straordinario, degno delle regate di fine '800 nel Solent.

Nei giorni successivi, riviste specializzate, giornali e perfino Playboy, ne dettero ampi resoconti.

Alla cerimonia conclusiva, erano presenti sul palco d'onore, oltre all'Ammiraglio Papili, il Prefetto, il Sindaco, la M.O. Luigi Durand de la Penne, il Presidente Gianni Loffredo, Giovanni Novi Presidente dello Y.C.I. ed altri Ammiragli e notabili.

Il piazzale era affollato all'inverosimile da invitati e membri degli equipaggi.

La sua conduzione mi fu affidata e per "sbuocratizzarla", la consegna dei premi fu compito del solo Francesco Vaccarone, l'autore dei crest.



La premiazione (in primo piano Giorgio Balestrero)

Nel gruppo A, classe 1, vinse alla grande Tomahawk di Alberto Rusconi, condotto da Fausto Bugiani, secondo si piazzò Skagerrak e terzo Nord Wind.

Nel gruppo A classe 2, si affermò il 6 mt S.I. Arcangelo, con al timone mio figlio Matteo, buon secondo Moya e terzo Clever.

Tra i B, classe 1, successo del Chaplin di Giovanni Novi, a precedere il combattivo spagnolo Yanira ed Angelica.

In fine tra i B classe 2, Artica II, timoniere l'Ammiraglio Mario Bini, che l'aveva a suo tempo fatta trionfare nelle regate atlantiche, prevalse sul 5,50 S.I. Grifone della M.M. e l'inglese Lisa of la Tour.

Nella classe speciale vinse Aurora, una barca nordica con una storia avventurosa, salvata e rimaneggiata dallo spezzino Ernesto Paesani, alla barra il giovane Davide Sampiero.

Al secondo posto un antico veliero da pesca (si chiamavano Schifazzi) Schifazzo's Queen, giunto fino alla Spezia da Tropea e poi terzo Nabab.

Qualche membro di A.I.V.E sollevò il sopracciglio, per queste presenze, ma la M.M. fu giustamente irremovibile, ... rappresentavano la vecchia marinieria.

Due speciali premi offerti dai Cantieri Beconcini, all'epoca uno dei migliori nel settore, furono riservati ai vincitori assoluti dei due raggruppamenti.

Per regolamento dovevano essere assegnati ai vincitori della classe più numerosa.



Arcangelo (al timone M. Balestrero)

Nel raggruppamento A, l'equipaggio di Arcangelo consentì volentieri a rinunciarvi, a favore della barca di Rusconi, che aveva vinto tre prove su tre ed era stata in assoluto la più veloce.

Nel B, Chaplin risultò primo assoluto ed il bellissimo Moya ebbe uno speciale riconoscimento.

Questi premi furono consegnati dal Comandante in Capo.

I raduni per le Vele d'Epoca hanno lo scopo di mettere in bella vista queste signore del mare, come soggliono dire i media, ma vi è comunque in buona parte dei partecipanti la volontà di competere.

Vediamo quindi di analizzarne gli esiti, che ebbi modo di apprezzare, il primo giorno da bordo di una motovedetta della M.M., il secondo dal battello Comitato ed il terzo da nave Martellotta.

Nelle condizioni di vento di quei giorni, tolta la prima prova, il favore era tutto per le barche più agili e con equipaggi addestrati.

Nella classe A-1, Tomahawh aveva entrambe queste doti, avrebbe vinto con qualsiasi tipo di stazza, visti i distacchi inferti agli avversari, a partire sempre dell'ordine di una ventina di minuti, mentre l'altro metrico, Lasse, (ricordate il film "In pieno sole"?), con 20" di abbuono non andò oltre al 4° posto finale.

Assai rimarchevoli, viste le dimensioni ed il peso, le prestazioni di Skagerrak e NorthWind.

Nella classe A-2 erano presenti due metrici, un 8 ed un 6, i più paganti.



Moya (armatore Pirrotta)

Nella prima prova, con vento sostenuto, il 6 mt S.I. Arcangelo (derivista al timone ed equipaggio al top), pur vincendo in tempo reale, non riuscì a pagare Clever e Moya, che nel dritto erano pari per velocità, mentre Stint, ebbe problemi e giunse con più di un'ora di distacco.

Nelle altre prove i metrici arrivarono sempre ai due primi posti, risultando molto più agili e pronti nelle virate e nei giri di boa.

Da sottolineare comunque le ottime le prestazioni di Moya, una delle barche più belle ed armoniose, con randa, controranda e due fiocchi, cui non furono sufficienti gli 80 secondi di abbuono.

Nella classe B- 1 gli equilibri erano maggiori, ma le barche più agguerrite, Chaplin (ancora oggi vincente) e la Spagnola Yanira, prevalse, contrastate dalla sola Angelica

I numerosi e prestigiosi yachts di maggiore stazza furono pesantemente condizionati dal poco vento.

Per finire, nella classe B-2, Artica II ottenne un risultato degno delle sue tradizioni, battendo il Grifone che sulla carta era dato vincente.

Lisa of la Tour, la barca inglese col rating più alto (quasi due minuti rispetto ad Artica II) vinse la prima prova e si difese nelle due regate di vento leggero, che invece penalizzarono le altre antagoniste, Calypso, Nausicaa ed Alahis.

Nell'insieme, a mio parere, risultati accettabili e non lontani dal vero.



Dopo il compiaciuto intervento di Gianni Loffredo, felice del risultato e grato alla Marina Militare, l'Ammiraglio Papili pronunciò l'allocuzione finale, arricchendola di dotte citazioni, ... l'incipit tratto da Pierre Ronsard (... *la favola bella è finita ...*) e poi D'Annunzio (... *più avanti, più oltre ...*) e per chiudere Dante (... *ma misi me per l'alto mare aperto ...*)

Riporto per intero la sua conclusione:

"Una regata per vele d'Epoca, propone modelli giusti di approccio al mare.

I nostri modelli.

Una manifestazione come questa può far riscoprire il gusto autentico dell'andar per mare"

Mi sembra opportuno citare anche una dichiarazione di Luigi Durand de la Penne.

“La nautica, specie su barche come queste, è una grande scuola di vita.

A bordo si è tutti uguali, anche se uno comanda e gli altri obbediscono.

Scrivetelo: una barca ci insegna ad essere più umani.”

Mi ero accordato con alcuni amici, perché accompagnassero a gran voce il mio invito, ma quando chiamai alto e forte un Hurrah per la Marina Militare, dal piazzale si levò all'unisono una entusiastica e fragorosa risposta.

In lontananza la banda della Marina accompagnò l'ammmainata delle bandiere ed un certo velo di tristezza pervase molti di noi ... *si ... la favola bella era finita...*