



www.cstn.it

NOTIZIARIO CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE
LEGA NAVALE ITALIANA

Mensile edito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale Italiana Sezione di Napoli
via Sedile di Porto, 33 - 80133 Napoli - telef. 081.420.63.64 - e-mail: redazione@cstn.it
I NUMERI ARRETRATI DEL "NOTIZIARIO CSTN" SONO SCARICABILI DAI SITI:
www.cstn.it - www.leganavale.it

ANNO V - N° 53

NOTIZIARIO ON-LINE

Gennaio 2017

SOMMARIO

- | | | | |
|-------------------------------------|---------|--|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Eroi da non dimenticare | pag. 19 |
| • I nuovi orizzonti del CSTN | pag. 2 | • Le navi di Ithaca | pag. 20 |
| • Benvenuto Direttore | pag. 3 | • Piroscabo "Conte Verde" | pag. 25 |
| • Ricordi di Paul Elvstrom | pag. 5 | • Libri in vetrina | pag. 26 |
| • Mario Capio | pag. 9 | • Dal "topo di biblioteca" | pag. 27 |
| • Lo Snipe | pag. 12 | • Le Copertine della Rivista LNI | pag. 28 |
| • La Prima navigazione a vela | pag. 15 | | |

EDITORIALE

FELICE ANNO NUOVO A TUTTI I NOSTRI LETTORI.

*Entriamo nel sesto anno di vita del "Notiziario". Ci anima lo stesso entusiasmo e la stessa passione che nel 2012 ci hanno spinti a dare inizio alla sua pubblicazione. Siamo fermamente decisi a continuare migliorando e crescendo sempre più.
Grazie a tutti i lettori che inviano messaggi di apprezzamento e di stima dandoci la carica per andare avanti.*



*La mezza galera sarda
"L'Aquila"
(Quadro di anonimo
del XIX secolo.
Genova-Pegli, Museo
navale).*

Hanno collaborato:

**Franco Belloni, Pippo Dalla Vecchia, Carmine Di Santo, Maurizio Elvetico,
Paolo Rastrelli, Carlo Rolandi**

In varie occasioni sul punto di diventare classe olimpica, lo Snipe si è ampiamente vendicato resistendo agli stravolgimenti tecnici delle nuove derive plananti e riuscendo a sopravvivere a molte barche famose, poi totalmente sparite. Grazie alle sue qualità marine, al fascino delle sue linee intramontabili ed alla sua irresistibile somiglianza con la "regina Star", lo Snipe non ha conosciuto il tramonto. Franco Belloni, che di questa barca è stato un profondo conoscitore e propagandista ci racconta un po' della sua storia e come si è diffusa ed affermata in Italia.



LO SNIPE: UNA CLASSE CHE DURA

di Franco Belloni

La rivista americana *The Rudder* nel fascicolo di luglio 1931 pubblicava i piani e il regolamento di costruzione di una piccola deriva, lo Snipe, progettata dal suo direttore William F. Crosby. Crosby aveva avuto l'idea da una richiesta di una barca da regata facilmente costruibile e trasportabile con un carrello fatta dalla Florida West Coast Racing Association.



Lo scafo a spigolo, lungo 4,724 metri e largo 1,524 metri è parzialmente coperto e ha una carena a forma di V. La superficie velica era in origine di 9,29 metri quadri, è stata successivamente portata a 10,77; normalmente la superficie raggiunge gli 11,89 metri quadri con la randa e il fiocco sovrapposti. Sostanziali modifiche si sono avute nel peso: da quello iniziale di 204,11 chili a 192,8 e, all'inizio degli anni Settanta, a 172,8.

Nato per essere costruito dagli appassionati del "fai-da-te" (Crosby aveva previsto delle tolleranze abbastanza ampie proprio per facilitarne la costruzione da parte di dilettanti) senza che fosse previsto il pagamento di alcuna royalty, lo Snipe si diffuse rapidamente. Il primo Snipe fu costruito nel settembre del 1931 da un ragazzo di quattordici anni, Jimmy Brown di Pass Christian, nel Mississippi.

Con la diffusione dello Snipe, 150 barche costruite al maggio del 1932, si sentì la necessità di creare un'organizzazione: nel novembre del 1932 fu costruita la Snipe Class International Association (Scira) alla quale aderirono i

proprietari degli Snipe e coloro che gareggiavano con questa barca. Nel 1933 il Club Nautico Ligure di Sturla, una frazione di Genova, dopo aver adottato nel 1929 il Dinghy 12 piedi, faceva costruire sei Snipe, che avevano i numeri velici dal 1071 al 1076. Nel corso delle regate queste imbarcazioni superarono l'esame dei "supercritici" del club e la classe fu adottata come barca sociale.

Ma lo Snipe, che per l'italianizzazione dei nomi voluta dal fascismo si chiamerà Beccaccino, attrasse anche i velisti di altre località. Nel 1936 c'erano già quattro flotte: a Genova, Napoli, Rimini e Livorno. Segretario nazionale della classe fu nominato Natale Galeppini.

Il diffondersi della classe portò all'organizzazione nel 1937 del primo campionato italiano a Sturla, al

quale parteciparono sei imbarcazioni in rappresentanza delle quattro flotte. Il campionato fu vinto da "Oly" con Pierino ed Emilio Nicolò Reggio (figlio e padre) che vinsero, sempre con la stessa barca, anche i due campionati successivi. Il campionato si è poi svolto ogni anno, tranne che nel 1940 nel periodo dal 1943 al 1946 e, per non avere potuto effettuare tutte le prove, nel 1987.

I primi Snipe erano completamente costruiti in legno, albero e boma compreso, e in quegli anni erano apprezzate le costruzioni del cantiere dei fratelli Mostes allora a Sturla che, oltre a costruire "Oly", aveva fatto anche il suo rivale "Titta IV" (foto di lato), proprietà nel dopoguerra di Enrico Audizio.

Al campionato del 1947, svoltosi a Priaruggia, un'altra frazione di Genova, organizzato dall'Unione Sportiva Quarto e vinto dal triestino Giorgio Rinaldi con "Mario", si notò uno Snipe, il "Nadir" di Danilo D'Isiot, un istriano genovese d'adozione. Questo Snipe era diverso dagli altri; infatti, D'Isiot aveva incominciato a utilizzare le tolleranze, pensate inizialmente per rimediare gli errori dei costruttori dilettanti, e successivamente anche i "buchi" del regolamento di costruzione, per ottenere delle barche più veloci. In quello stesso anno Pierino Reggio con "Oly" festeggiava la sua 101esima vittoria e l'anno dopo a Trieste vinceva, con Vittorio Porta, il quarto titolo nazionale.

Nel 1949 Danilo D'Isiot si presentava al campionato italiano, organizzato nel Golfo del Tigullio, vincendo con "Istria". "Istria", acquistata da Camillo Luglio, rinvince l'anno dopo a Trieste e nel 1954 a Castiglione, con Vittorio Porta al timone.

In "Istria" le idee di D'Isiot sulla costruzione di Snipe erano più evidenti e i risultati positivi. Infatti "Istria" diventò una barca da battere, come "Punta Salvore", la nuova barca ancor più "rivoluzionaria" di Mino Dellacasa. In questa barca D'Isiot aveva adottato alcune innovazioni, allora tollerate dal regolamento di stazza, che gli permettevano di avere una maggiore superficie velica e una randa; il suo velaio era Aldo Moscovita di Trieste. In testa d'albero aveva messo un pennaccino che, con uno strallo fissato a un archetto



esterno a poppa, gli permetteva di curvare "ad hoc" l'albero, dando così alla randa la possibilità di assumere la forma migliore. La tavoletta della randa era inoltre staccata dal gratile e poiché le misure venivano prese dalla redancia di attacco della drizza si aveva una maggiore

superficie velica, grazie anche allo spostamento dell'attacco della mura. "Punta Salvore" vinse tre campionati fra i quali quello del 1953 a Rimini con D'Isiot e Mino Scognamiglio, fratello del presidente del Senato (Carlo), dove sedici iscritti non furono ammessi per irregolarità di stazza.

Nel frattempo aveva occasionalmente incominciato a gareggiare negli Snipe Mario Capio che, in coppia con Lorenzo Podestà, vinse tre campionati italiani e, nel 1955, il nostro unico mondiale della classe con "Portorose", un'altra barca di D'Isiot, prestata per il campionato del mondo a Capio da Luciano Brambilla.

Nel 1950 viene organizzato a Santa Margherita Ligure il primo Campionato europeo con la partecipazione di otto concorrenti, vince "Folichonne" con Raimond Martin du Pan di Ginevra; seconda "Istria" con Vittorio Porta e Camillo Luglio. A Luino, nel 1952, iniziarono i campionati italiani juniores della classe.

Negli anni Cinquanta e Sessanta timonieri di punta furono Mino Dellacasa, vincitore di sei campionati, e Pierino Reggio, vincitore di altri due titoli; ma già si facevano notare Sergio Morin e Giorgio Brezich. Erano questi gli anni delle grandi regate della classe: nel 1954 a settembre a Luino ci furono oltre ottanta Snipe in partenza, a maggio a Santa Margherita Ligure si tenne la Coppa Andrea Alberti, a Sistiana (Trieste) si gareggiò per la Coppa Barbanera.

Negli anni Settanta incominciarono ad arrivare sui campi di regata i primi Snipe costruiti in vetroresina, con il pozzetto autosvuotante e altri accorgimenti tecnici soprattutto nelle manovre. Lo Snipe diventava sempre più una barca da regata.

Nonostante l'adozione in Italia di altre classi che avevano maggior interesse per essere olimpiche, lo Snipe continuava a diffondersi.

I "vecchi" timonieri venivano sostituiti dai nuovi tra i quali ricordiamo il calciatore Sergio Morin, che dal 1962 vinse sette campionati, Giorgio Brezich che ne vinse otto, Giuliano Dematté ne vinse quattro, Enrico Michel cinque, Antonio Bari due.

Velisti giovani e no continuano a scegliere questa barca che, nonostante gli anni, continua ad avere una diffusione costante in Italia e nel mondo, essendo in grado di dare soddisfazioni in regata e di perdonare gli errori dei meno bravi non avendo né trapezio né spinnaker.

Barca vecchia, potrebbe dire qualche derivista delle barche plananti. Certamente per gli anni, ma non per la sua qualità di barca per tutti. Proprio quello che Crosby si era proposto nel 1931, quando pubblicò sulla sua rivista *The Rudder* i piani dello Snipe.



Una recente immagine di una regata Snipe che testimonia la vitalità di questa classe.