

**GLI ALLORI DELLA VELA ITALIANA E
DELLO SPORT VELICO MARINA MILITARE**



**L'ANNO D'ORO
DI STRAULINO E RODE**

***Un record da 70 anni imbattibile
(1952-2022)***

**Centro Studi Tradizioni Nautiche
Lega Navale Italiana**

Supplemento al "NOTIZIARIO CSTN" n° 120 Agosto 2022

Testi e ricerca storica a cura di Paolo Rastrelli

Trattamento foto Giuseppe Ajello

Grafica e impaginazione Luca Rastrelli

Archivio Biblioteca

"CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE" della LEGA NAVALE ITALIANA Istituzione culturale di interesse della Federazione Italiana Vela.

Fonti:

Riviste: "Vela e Motore" - "Yachting Italiano" - "Lega Navale"

Volumi: "Agostino Straulino con la vela nella storia" - Belloni-Rastrelli-Rolandi

"Arma e vai!" Agostino Straulino-Renato Corsini

"Straulino" Rivista Marittima (autori vari)

"Il Padrone del Vento" Giuliano Gallo

"Straulino signore del mare" - Tiziana Oselladore

"Straulino la vela olimpica" (Mostra e catalogo)

"Tino Straulino e il Molosiglio" Quaderno 2 CSTN



Agostino Straulino's Merope
Olympic Champion; European Champion; World's Champion

Yachting

Pagina del Log Book della Star Class in onore del trio Merope-Starulino-Rode vincitori nel 1952

Olimpiade della Vela

Campionato del Mondo

Campionato d'Europa

Campionato d'Italia



Agostino Straulino (a destra) e Nico Rode: Olimpionici, Campioni del Mondo e Campioni d'Europa

PRESENTAZIONE

Personaggi come l'Ammiraglio Agostino Straulino sono destinati a restare nella leggenda e ad "incarnare" un'arte, una capacità straordinaria, una esperienza unica. Straulino fu ufficiale di Marina, eroe della seconda guerra mondiale dove si distinse tra gli assaltatori della Regia Marina ovvero le Forze Speciali di allora, comandante della nave scuola Amerigo Vespucci che condusse in mare come una Star facendole eseguire manovre impensabili per una Tall Ship, abile velista che conquistò la medaglia d'oro alle Olimpiadi di Helsinki del 1952 ma fu soprattutto un grande uomo di mare. "Devi sentire il mare, saper leggere sulla sua superficie il vento, sentire la tua barca. Solo così si può diventare marinaio", sosteneva l'Ammiraglio Straulino.

Le parole e le imprese di persone "al di fuori del comune" come Agostino Straulino sono di ispirazione e costituiscono un riferimento per le tante "persone comuni" come noi, per tutti gli amanti del mare ed in particolare per le donne e gli uomini della Lega Navale Italiana che mettono ogni giorno il mare al centro di tutte le attività legate allo sport, alla nautica solidale, alla tutela dell'ambiente marino e alla promozione della cultura del mare, i quattro pilastri della missione che la Lega Navale porta avanti da 125 anni.

Oggi come in passato, questi temi restano delle sfide importanti per un Paese a vocazione marittima come l'Italia che ha in persone al di fuori del comune come Agostino Straulino le radici della propria marittimità.

Sono grato al Direttore Rastrelli per avergli voluto dedicare questo numero speciale di agosto



Donato Marzano
Presidente Nazionale Lega Navale Italiana

“Un record imbattuto ed imbattibile

Compie 70 anni quest'anno 2022 il record conquistato nel 1952 dalla coppia d'oro dello Sport Velico della Marina Militare: Agostino Straulino e Nico Rode, equipaggio dell'imbarcazione **Merope**, numero velico 2958, che nello stesso anno è riuscito a vincere i quattro massimi allori della Classe Internazionale Star: - Olimpiade della Vela

- Campionato del Mondo
- Campionato d'Europa
- Campionato Italiano

L'impresa non è mai riuscita a nessun altro equipaggio al mondo, e per quanto riguarda la Classe Star, ormai esclusa dall'Olimpiade dal 2016, destinata a restare imbattuta.

Rievocare quel successo è un'impresa che il “Centro Studi Tradizioni Nautiche - CSTN” della Lega Navale Italiana, grazie alla vasta documentazione custodita nei suoi archivi, sente il dovere di compiere in modo che certi valori non vadano dimenticati.

P.S. Per completezza è inoltre doveroso notare che Straulino è:

- l'unico timoniere olimpionico e mondiale con medaglia d'argento e di bronzo al Valor Militare: -
- l'unico timoniere che ha vinto Olimpiade, campionati mondiali di classe olimpiche e di altura e
- che ha comandato una nave scuola militare.

BEPPE CROCE racconta



Team manager della Squadra italiana della Vela all'Olimpiade di Helsinki 1952.

(dalla prefazione al libro "Arma e vai!", autori Agostino Straulino e Renato Orsini, Edizioni Mediterranee, 1970)

"La prima regata contro Straulino, nella classe Stelle, la corsi a Livorno nel 1935: qualcosa come trentacinque anni fa (riferito al 1970 ndr).

*Se escludiamo la parentesi della guerra, nella quale **Straulino** scrisse pagine non dimenticate di silenzioso eroismo (tra l'altro, violò Gibilterra), la nostra amicizia è durata ormai il tempo d'una vita: fino al 1939 avversari nella classe Stelle, dopo il 1946 avversari nei 6 m.; ne! 1948 nella stessa squadra olimpica di Torquay, di nuovo nella stessa squadra ad Helsinki nel 1952, lui timoniere, io capo-équipe: lui sempre più bravo, io sempre meno.*

Collaboratori a contatto quotidiano nella organizzazione dell'Olimpiade di Napoli (1960), uniti in molti campionati mondiali ed europei, lui alla barra ed io a tirar cannonate (per la Giuria, naturalmente): l'ho seguito da vicino, dai lontani inizi a tutte quelle vittorie per le quali, senza dubbio, Straulino è stato - e rimane - il numero uno della vela italiana, dalle origini ai giorni nostri, ed uno dei quattro o cinque timonieri che rimarranno insuperati nella storia dello yachting mondiale.

Da questa lunga vita in comune avrebbe anche potuto nascere un'accesa rivalità (ma Straulino ha mai avuto rivali?): è sorta invece una reciproca e profonda amicizia, una consuetudine di vita che rende sempre lieti e piacevoli i nostri incontri.

Straulino non ricorda certamente quante volte mi ha battuto: io ricordo perfettamente le volte che arrivai prima di lui, perché furono così poche che le dita di una mano basterebbero a contarle.

Mi fa una certa impressione scrivere una prefazione per un libro che parla di lui: perché Straulino è ancora il Maestro, e la vela italiana attende ancora molto dalla sua abilità.

. . . Se, nella mia vita velica, ho molto gioito e molto sofferto, a volte anche in misura notevole, lo debbo, per un verso o per l'altro, in gran parte a Straulino: quale Presidente o membro di Giuria, o quale dirigente responsabile della squadra italiana, l'ho seguito in quattro Olimpiadi (Londra, Helsinki, Napoli e Tokyo), in quattro Campionati Mondiali da lui vinti (1952 Stelle a Cascais, 1953 Stelle a Napoli, 1956 Stelle a Napoli, 1965 "5.5" a Napoli), e in molti altri Mondiali che lo videro protagonista fino all'ultima prova, sfortunato, spesso, ma sempre in lizza per il titolo!

Non ho mai sofferto per le mie sconfitte (forse perché mi ci sono abituato!) ma mi sono trovato con il cuore fra i denti quando Straulino, soprattutto agli inizi della sua insuperata carriera, perdeva - e accadde abbastanza di frequente - un titolo o un Campionato per una squalifica o per una avaria.

Londra 1948, Chicago 1950, e via dicendo . . . amari ricordi che furono tutti dimenticati quando, in una luminosa giornata di luglio, Straulino, con l'inseparabile Rode, vinse la medaglia d'oro per l'Italia ai Giochi di Helsinki, nel 1952.

. . . La vela italiana è diventata popolare - o se preferite, meno sconosciuta in Italia, proprio per merito delle imprese di Straulino: quanti italiani ignari di sport e di vela hanno unito, per anni, il suo nome a quelli, popolari, dei campioni più cari alle folle?

Forse anche per questo, Agostino Straulino è divenuto un atleta leggendario, in un'epoca pur così avara di miti: e certamente perché affascinati dalle imprese e dal prestigio del suo nome molti giovani hanno scelto la vela, superando i richiami di altri sport, più facili, forse, per un successo immediato, ma così differenti sul piano della preparazione fisica e morale, del carattere, della coscienza.

È difficile entrare nella leggenda vincendo regate veliche, sia pure a livello mondiale od olimpico: Straulino ci è riuscito e, nel pieno della sua attività agonistica, è diventato un simbolo, uno dei pochi simboli veri e clamorosi dello sport italiano. Anche di ciò gli yachtmen del nostro Paese debbono essergli grati".



A Torquay 1948 con lo Star "Legionario" (1663) Straulino e Rode perseguitati dalla sfortuna: una squalifica ed un'avaria impedirono loro di vincere una medaglia d'Oro nella Star Class.

PRIMA DELL'ORO

La classe Star è stata ammessa per la prima volta alla **X Olimpiade** nel 1932 a Los Angeles. Presenti sette nazioni e netta vittoria degli USA con Gray su **Jupiter**. Nessuno equipaggio italiano presente nella Star Class.

Alla successiva **XI Olimpiade** del 1936 di Berlino (Kiel per la vela) Straulino è riserva della classe Star. Pur avendo vinto le selezioni, gli fu preferito un timoniere più anziano con la motivazione: "troppo giovane, con i suoi 22 anni, per affrontare l'emozione di un'Olimpiade". Una delusione che non riuscirà mai a cancellare.

Sopprese le Olimpiadi del 1940 (XII) e 1944 (XIII) a causa degli eventi bellici della seconda guerra mondiale, nel 1948 la **XIV Olimpiade** si celebra a Londra (Torquay per la vela).

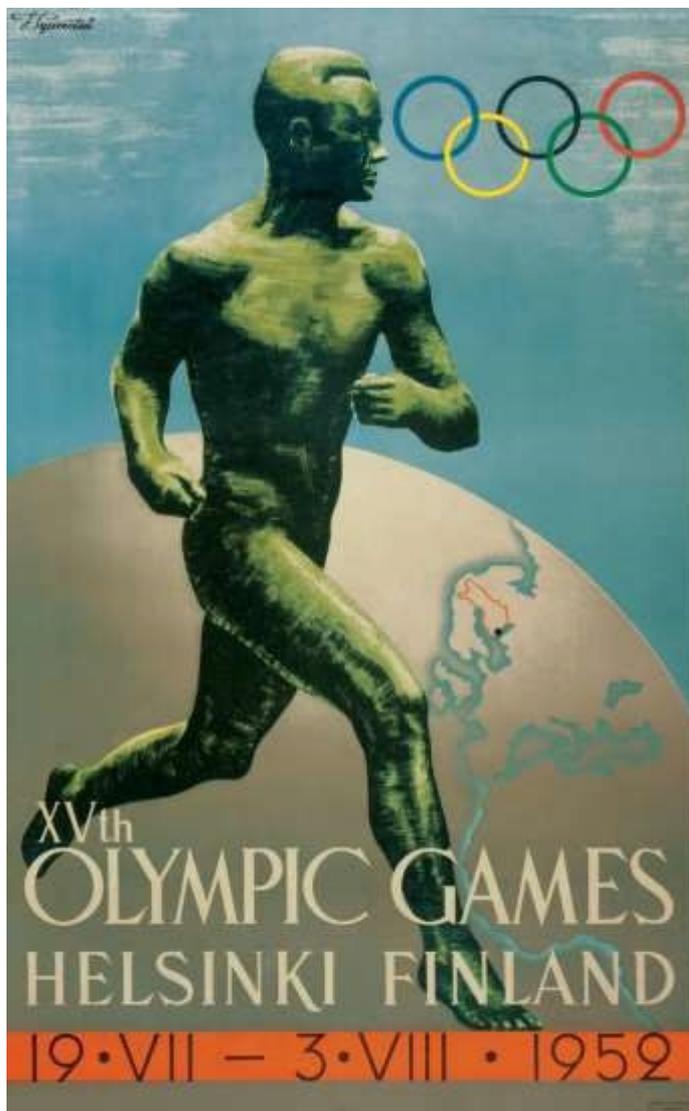
Il nostro equipaggio è formato da Agostino Straulino e Nico Rode, la barca è **Legionario** (n° velico1663).

Diciassette nazioni presenti, vittoria dell'americano Smart su **Hilarius**.

Gli azzurri, ammessi per il rotto della cuffia a causa dell'esclusione dall'Olimpiade dei Paesi belligeranti (Germania e Giappone), avversati da ogni tipo di angheria (proteste inesistenti, squalifica contraddittoria, sabotaggio all'imbarcazione. . .) ed infine dalla cattiva sorte quando nell'ultima regata, a 200 metri dal traguardo in perfetta solitudine e con la medaglia d'oro davanti agli occhi, viene giù l'albero di **Legionario** e . . . addio sogni di gloria!

Finiscono quinti in classifica generale.

La **XV Olimpiade** del 1952 si è svolta ad Helsinki capitale della Finlandia, *paese dai mille laghi e dalle infinite foreste*. A Los Angeles nel 1932, per la prima volta, Helsinki avanzò la sua candidatura per l'organizzazione dell'Olimpiade del 1940, ma la guerra mondiale sospese ogni preparativo e solo nel 1947, avendo il Governo finlandese sottoscritto una garanzia di 1.300.000 dollari, gli fu assegnata l'Olimpiade del 1952. Tutto il popolo finlandese si sentì impegnato affinché la riuscita della manifestazione fosse degna della sua grande tradizione sportiva.



Manifesto della XV Olimpiade di Helsinki 1952.

1952 L'ANNO D'ORO

Per la vela mondiale l'anno 1952 è quello della XV Olimpiade della Vela che si svolge nella baia di Harmaja dal 19 luglio al 3 agosto.



La potente associazione I.S.C.Y.R.A. (International Star Class Yacht Racing Association) che gestisce la classe fondata nel 1911 a Porto Washington (Long Island - USA), per l'anno 1952 ha così designato le competizioni valevoli per l'assegnazione dei titoli principali:

Campionato d'Italia Il Campionato d'Italia 1952 della Classe Star verrà disputato a Venezia dal 24 al 28 giugno.

Campionato d'Europa Il Campionato d'Europa 1952 della Classe Star verrà disputato a Cascais, in Portogallo, dal 17 al 22 agosto

Campionato del Mondo Il Campionato del Mondo 1952 della Classe Star verrà disputato a Cascais, in Portogallo, dal 25 al 31 agosto.



In alto: Agostino Straulino, Nico Rode e lo Star "Merope" (da "Yachting Italiano")



1952 World's Champions Agostino Straulino and Nicola Rode

Schumaker

LA PAROLA A STRAULINO

(dal libro "Arma e vai!", autori Agostino Straulino e Renato Orsini, Edizioni Mediterranee, 1970)

"Helsinki duo Straulino-Rode era diventato imbattibile in Italia.

*Timonieri del calibro di Salata, Antonio Nino Cosentino, trovandosi chiusi nella classe "Star", in vista delle Olimpiadi di Helsinki, passarono ad altre classi per giocare le loro chances nel tentativo di far parte della squadra azzurra. E agirono bene, perché la Commissione sportiva della vela decise a tavolino d'inviare Rode e me alle Olimpiadi senza costringerci alle consuete prove di selezione. Dario Salata, affermatosi nei "5,5 m." su **Mirtala**, difese i colori italiani nelle acque di Harmaja, mentre Antonio Cosentino, inserito nelle riserve, disputò, poi, le regate nei "6 m." nell'equipaggio di **Ciocca II**. Gli unici a rimanere fedeli alle "Stelle" furono Tito Nordio, mio indimenticabile amico ed irriducibile avversario, e Roberto Ciappa.*

Se ce l'opportunità di prepararsi, le probabilità di vincere salgono parecchio. Costatai la fondatezza dell'elementare principio nel 1952, l'anno più bello di tutta la mia vita sportiva. Vinsi i titoli nazionale, europeo e mondiale ed in più le Olimpiadi. Dovetti molto a Nico nel realizzare quell'impresa eccezionale. Rode non fu con me solo per il titolo italiano che disputai insieme a Carlo Niccolini. Ebbi il tempo di allenarmi con assiduità quando fui assegnato al Comando Marina di Taranto. Dipendevo dal Capitano di Vascello Renato Elia, ufficiale molto in gamba ed energico, il quale lasciava ampia libertà ai suoi subalterni, se questi dimostravano di eseguire con premura il proprio dovere. Andavo in barca specialmente di notte e di proposito, perché la oscurità acuisce la sensibilità senza la quale non si può, in particolare, bolinare a dovere. La barca va quando le vele sono orientate bene, di notte è più difficile trovarsi in queste condizioni, dovendo affidarsi esclusivamente alla propria sensibilità nel valutare lo stato del mare, la forza e la direzione del vento. La luna a volte agevola la navigazione notturna alla vela, ma spesso le ombre ingannano l'occhio del timoniere. Pertanto un buon skipper deve abituarsi a sentire l'imbarcazione, ed usare gli occhi quasi esclusivamente per osservare la cinematica della gara.

I successi del 1952 passarono lesti nella considerazione dei miei superiori e non ebbero peso. Titoli, Coppe, Trofei, che di riflesso davano prestigio alla Marina, avevano la loro importanza, non c'è dubbio, ma non costituivano un motivo valido per ottenere dei vantaggi personali. Avrei potuto chiedere una maggiore disponibilità di tempo per allenarmi e raggiungere una forma ancora migliore, ma preferivo sacrificare la mia famiglia. Appena mi liberavo dal servizio correvo in barca ed a casa si accontentavano di vedermi un'altra volta. Con il passare degli anni si restrinse il margine d'intervallo che riuscivo a mettere a disposizione della vela, perché le crescenti responsabilità affidatemi non permettevano distrazioni. Mia moglie non proveniva da una famiglia di marinai, ma le piaceva molto la vela. In seguito l'amò un po' meno. L'accusava, a ragione, di sottrarle le mie premure ed il mio affetto. In coincidenza della parabola discendente della mia attività agonistica si è riconciliata con la rivale, forse per compensare con il suo amore il tramonto del vecchio campione.

*. . . Ad Helsinki il campo di regata nella baia di Harmaja schierava 21 concorrenti, di cui 9 con barche americane costruite quasi tutte dal famoso Etchells. L'americano Price venne con uno scafo speciale, **Comanche**, fabbricato sotto la sua diretta sorveglianza, e si rivelò il più veloce di tutti. Naturalmente, raccolse la quasi totalità dei pronostici. **Merope** non era molto quotata, perché alla coppia Straulino e Rode non si attribuiva alcuna regolarità di risultati. Vinsi, invece, le regate di Helsinki grazie ad una serie costante di buone prestazioni. Su 7 prove giunsi 3 volte primo e 4 volte secondo. Price fu l'avversario da battere ed in pratica [l'Olimpiade si ridusse in un duello tra noi due. Nella classifica finale segnai 7.635 punti contro i 7.216 dell'americano. Il terzo arrivato, lo spagnolo Fiuza, ne contò appena 2.500. Price in corsa scoprì un nuovo sistema di planata, molto più redditizio del mio a certe andature. Si trattava di un'autentica novità, da poco tempo soltanto in uso in America mentre in Europa era ancora completamente sconosciuta. La prima prova cominciò con una protesta nei miei confronti, da parte del solito inglese. Bruce Banks sostenne di essere stato danneggiato in partenza. La Giuria non era quella di Londra e non si mostrò affatto compiacente con le recriminazioni, ingiuste, dell'erede di Knowles. Il reclamo fu respinto e ciò valse ad ammansire le intenzioni di quanti si illudevano di ricreare atmosfera intimidatoria di Torquay. Nella seconda giornata vinsi con facilità e seppi sfruttare così bene il vento leggero che superai la regata dei Dragoni, partiti 10 minuti avanti le Star, e buona parte di quella dei 5.5 m.. Price arrivò soltanto settimo. Il terzo giorno di gara si presentò con vento fresco, mare duro e cattivo, cielo plumbeo e rovesci di pioggia. **Merope** e **Comanche** ebbero una*

partenza molto incerta, ma all'inizio dell'ultima bolina passavano in testa. Dopo circa un miglio, sorpresi Price con un'improvvisa virata ed uscendogli sotto le vele guadagnai la prima posizione. Purtroppo sul finire del bordeggiò saltò un maniglione della scotta del fiocco. Rode eseguì la riparazione a tempo di record, in 30 secondi, ma bastarono all'americano per scavalcarmi e vincere la corsa. Nella prova seguente pensai di abbandonare Price e di fare la gara per conto mio. Il mare era abbastanza calmo, il vento medio. Bordeggiai così più a levante, ma si rivelò una tattica sbagliata, perché il mio rivale mi precedette sul traguardo. Tuttavia, l'ottimismo cresceva e gli amici che conoscevano la riservatezza del mio carattere si stupirono nel sentirmi dire che avrei vinto le Olimpiadi. Li rassicurai aggiudicandomi la quinta prova, lasciando Price al terzo posto. La penultima regata fu molto dura. Price si prese la rivincita ma senza danni per me, benché avessi sudato sette camicie per via del cubano de Cardenas che cercò d'insidiarmi la seconda piazza. Nell'ultima giornata conquistai la medaglia d'oro grazie ad una partenza fulminante, con buone condizioni di mare, identiche a quelle del giorno prima e con vento leggero. L'americano, stranamente, si mostrò nervoso, emozionato, forse, per doversi giocare l'alloro olimpico in quell'ultima manche. La sua prova fu deludente ed arrivò soltanto ottavo. Durante le regate non si verificarono altri tentativi di protesta nei miei confronti. Tra gli equipaggi i reclami sono fonte di ruggine, anche se si dimentica presto. Purtroppo, spesso le proteste sono ingiuste, perché a volte l'infortunio avviene per cause di forza maggiore: è involontario. L'avversario che se ne rende conto, invece di evitarlo, lo favorisce per far colpire il rivale dalla squalifica, mentre, alla luce di un superiore spirito sportivo, dovrebbe schivare in tutti i modi il danneggiamento, oppure non reclamare. Gli equipaggi secondo la mia personale esperienza più propensi a sfruttare l'arma della protesta sono: i Norvegesi, i Danesi, i Greci, gli Inglesi, gli Svedesi, i Finlandesi, gli Americani. In generale, i latini sono orientati a contare soltanto sulle proprie forze, preferendo non abusare di un mezzo a doppio taglio e pericoloso come un boomerang.

Ricevetti molti complimenti dai cavallereschi avversari. Smart, che si trovava ad Helsinki come caposquadra, mi disse: "Tu e Rode siete da quattro anni i migliori del mondo, meritavate di vincere dopo la serie di disavventure subite". Come sempre, benevolo e lusinghiero il suo giudizio. Avevo conosciuto l'americano, che è stato presidente della classe

Di questi ed altri simili fantastici paragoni mi gratificarono i giornali, che ancora non conoscevano Helenio Herrera. Fu tale l'interesse dei quotidiani che le riviste specializzate di vela ne rimasero stravolte. Tanto impaurite da scrivere: ". . . ringraziamo i colleghi per gli "alati" pezzi sulla vela, e li ringrazieremo di più se continueranno a dare spazio a questo sport, considerato a torto poco pratico e poco conosciuto. Ma gradiremmo nei loro articoli l'esclusione di tutti quei termini: mago, fenomeno, prodigioso, campionissimo, ecc. Non vogliamo, noi, gente di mare, creare i superuomini: né vogliamo creare miti, che poi, come avviene in tutti gli sport, si frantumano, come è umano che si frantumino".

Dal punto di vista tecnico, i Campionati d'Europa e del mondo mi diedero maggiore soddisfazione dell'Olimpiade, la quale ha, invece, un significato morale di indiscussa portata. Ai Giochi Olimpici, infatti, la partecipazione è limitata ad un equipaggio per nazione; i Campionati, al contrario, sono aperti a chiunque. In paesi come l'America, la Norvegia, la Germania, tanto per citarne alcuni, vi sono parecchie barche ad uno stesso livello di rendimento. Quindi lo schieramento delle forze in campo nei Campionati o nelle regate internazionali comprende tutti i migliori e la lotta è più ardua sotto il profilo tecnico ed agonistico".

OLIMPIADE 1952

Il Consiglio direttivo dell'U.S.V.I. (Unione Società Veliche Italiane già Federazione della Vela) saggiamente decide d'autorità, senza la normale selezione sui campi di regata, la designazione dello Star **Merope** "che affidato al duo Straulino-Rode, rimane pur sempre la migliore freccia della nostra faretra".

Così, con la coscienza tranquilla e la massima determinazione il nostro equipaggio parte per Helsinki.

OLIMPIADE IMMINENTI

(da "Vela e Motore" giugno 1952a firma di Beppe Croce)

"Mentre scrivo queste righe, le nostre barche sono arrivate ad Helsinki, un nostro delegato è già in viaggio e la Squadra, al gran completo, è sui cavi sottili: quando leggerete queste pagine noi saremo tutti ad Helsinki, in pieno clima olimpico, saturo di elettricità, e le regate della XV Olimpiade saranno forse entrate nella fase finale.

Eppure, a tutt'oggi, non abbiamo ancora gli elementi sufficienti per tracciare un quadro completo delle partecipazioni, perché dalle notizie vaghe e frammentarie che abbiamo potuto raccogliere non possiamo tirare delle conclusioni molto precise.

Cerchiamo comunque di mettere qualcosa in chiaro, e di tentare un sia pure approssimativo pronostico nelle singole classi. Nel campo della vela far dei prognostici è sempre azzardato, perché non ci sono i "tempi" che pongono un limite alle possibilità di un atleta, e non ci sono possibilità, quindi, di un confronto sia pure indiretto.

Uno stesso timoniere, uno stesso equipaggio danno a volte un rendimento diverso cambiando campo di regata e, a volte, sullo stesso campo di regata sono le diverse condizioni di vento e di mare che mutano i rapporti tra due timonieri o due barche.

Ai fattori tecnici (barche, vele) ai fattori fisici e psicologici (equipaggio) occorre poi aggiungere gli imponderabili, che a volte provocano, anche in campo velico, le più inattese sorprese. Con tutte queste pregiudiziali, poste non tanto per salvarmi... la faccia quanto perché effettivamente rispondenti alla realtà, credo si possano, per lo meno, mettere a fuoco le rose dei favoriti in ogni classe, lasciando uno spiraglio all'imprevisto che, peraltro, non dovrebbe verificarsi in una Regata Olimpica dove, grazie al punteggio scelto, i concorrenti hanno sempre diritto a scartare una prova sfortunata o negativa.

Classe Star

Il discorso, nel pronostico di questa classe, si tinge ancora una volta d'azzurro: ma non facciamo troppe illusioni, non puntiamo sulla certezza, perché già altre volte abbiamo dovuto subire amare delusioni.

Sraulino-Rode, è vero, hanno attraversato una lunga serie nera, ed hanno perduto per un soffio una olimpiade e vari campionati del Mondo: ma l'offensiva nord-americana non ha per questo perduto di intensità, ed anzi, in questi ultimi tempi, alcuni timonieri americani hanno dimostrato di avere fatto notevoli progressi.

Anche se, tra i timonieri europei, non vediamo chi potrebbe seriamente minacciare la superiorità del trio Merope-Sraulino-Rode, non dobbiamo sottovalutare il pericolo americano, che esiste, e che si presenterà certamente nella pienezza dei suoi mezzi alle Regate Olimpiche.

Scomparso, pare definitivamente, il pericolo del neobrasiliano Von Hutschler, oramai avviato, purtroppo, sul viale del tramonto, Straulino dovrà guardare soprattutto all'americano, sia esso Pirie, o Lippincott, o Etchells, ma dovrà anche guardarsi dai pericoli che le Regate Olimpiche sempre preparano, sotto forma di trabocchetti nei quali, qualche volta, si è lasciato intrappolare il nostro TINO nazionale.

Sraulino deve vincere il titolo più contro se stesso che contro gli altri: egli ha tutti i numeri del campione del mondo, la barca e le vele sono sul piano dei migliori, il suo prodiere è Nico Rode e ciò vuol dire molto: ma bisogna che il nostro campione non voglia stravincere, come potrebbe fare per la sua classe eccelsa, ma si accontenti di vincere, senza "do di petto" e senza giocare dei rischi inutili.

La regolarità conta soprattutto, in sette giornate di regate: non dimentichiamoci che Straulino, con due vittorie, finì sesto ai Campionati Mondiali 1951, mentre il vincitore Etchells, il giorno del suo piazzamento migliore, finì terzo.

Un banale incrocio, subito dopo la partenza, e che non avrebbe avuto conseguenze sul risultato finale, finì con la nota protesta del concorrente greco e la squalifica del nostro Campione. Le Giurie - è noto - debbono il più delle volte decidere su casi controversi avvalendosi delle deposizioni dei testimoni: ora soprattutto in un'olimpiade, le deposizioni dei testimoni, il più delle volte, non sono completamente disinteressate, per un interesse diretto o anche indiretto. È quindi sommamente pericoloso affrontare dei rischi, anche quando si ha la coscienza tranquilla; speriamo quindi che le esperienze abbiano giovato al nostro asso che si presenta ad Helsinki come il pericolo N° 1, con tutte le conseguenze facilmente immaginabili.

Straulino sarà l'uomo da battere, su questo non abbiamo dubbi: speriamo soltanto che la battaglia si possa svolgere senza colpi proibiti, alla luce del sole e sul campo di Regata. Italia o America, dunque: da questa alternativa non dovremo uscire, se la carta non sarà sconvolta e se non spunterà fuori - e lo diciamo per escluderlo - l'homo novus in grado di ergersi tra i due litiganti.

Ma, ripetiamo, non lo crediamo . . . “





I vittoriosi di Helsinki

Sul più alto pennone della città olimpionica è stato issato il tricolore d'Italia in omaggio alla luminosa vittoria conquistata dai nostri velisti nella Categoria Stelle. Artefici del grandioso successo i nostri Agostino Straulino (a sinistra) e Nico Rode (a destra) che con somma intelligenza, tattica, abilità e tempestività hanno guidato sul mare di Helsinki la Stella « Merope » alla affermazione da tempo agognata e meritata, ma sino ad ora sempre negata a loro ed all'Italia dalla più accanita sfortuna.

Trionfo di Straulino-Rode alle Olimpiadi di Helsinki

(da "Vela e Motore" luglio 1952)

"Mentre ci riserviamo di pubblicare nel prossimo numero il resoconto completo col commento critico dello svolgimento della XV Olimpiade specialmente per quanto riguarda l'intervento dei nostri Velisti presentiamo qui un riassunto... statistico dell'avvenimento, riassunto non completo e non ufficiale, dato che per esigenze tipografiche per non ritardare oltre l'uscita della Rivista, ne raccogliamo i dati e scriviamo queste note senza poter attendere i comunicati ufficiali completi. Siamo lieti però di poter cominciare col far conoscere la vittoria nelle Stelle che finalmente premia i nostri valorosi rappresentanti che già da tempo avevano mostrato la loro assoluta superiorità mondiale in tale combattutissima classe.

Come è noto dal 20 al 28 Luglio, delle 38 Nazioni presenti ad Helsinki sole 29 hanno preso parte ai ludi velici e di queste solo 8 (Argentina, Finlandia, Germania, Gran Bretagna, Italia, Russia, Stati Uniti e Svezia) in tutte e cinque le categorie ammesse; 6. S.I.; 5,50 S.I., Dragoni; Star e Finn. Sei nazioni partecipavano con 4 categorie; quattro con 3, sei con 2 e cinque in una sola. . . . Le regate che però hanno tenuto l'animo degli italiani in sospenso sono state quelle degli Star nelle quali si è ripetuta ancora una volta la disputa Italo-Americana. Un dialogo in cui una sola volta si è introdotto il rappresentante della Svezia. Il pronostico fin dal primo momento era favorevole al nostro comandante Straulino col suo Merope e col Cap. Nico Rode alle manovre anche perchè contrariamente all'aspettativa gli Stati Uniti non erano rappresentati dal Campione del Mondo ma da Jack Price che col suo Comanche nell'ultimo Campionato era risultato quinto. Ciò nonostante, data specialmente la consueta sfortuna che si accanisce contro il nostro campionissimo in queste massime prove il risultato della lotta è rimasto incerto fino all'ultimo momento concludendosi però come abbiamo detto con la vittoria del nostro Merope le cui singole classifiche sono state le seguenti: 2, 1, 2, 2, 1, 2 e 1, mentre l'americano si classificava 1, 7, 1, 1, 3, 1, e 8.

TRICOLORE AD HELSINKI

(editoriale "Vela e Motore", agosto 1952)

"Le Regate Olimpiche sono concluse, il silenzio è ritornato sui poligoni di Harmaja e di Liuskasaari, e una medaglia d'oro splende sulle maglie azzurre di Straulino e Rode.

Dopo anni di attesa, dopo le beffe più incredibili, dopo le disillusioni più cocenti, la grande vittoria di Olimpia è venuta a ricompensare i nostri atleti più degni.

Abbiamo seguito con trepido affanno le sette formidabili prove del nostro glorioso Merope, e non possiamo oggi tacere il nostro entusiasmo per l'impresa stupenda di Agostino Straulino e di Nico Rode, che riprendendo la tradizione dell'Italia di Leone Reggio hanno dato al tricolore il premio più ambito.

La Vela Italiana rientra da Helsinki a bandiere spiegate, con una medaglia d'oro e con degli onorevolissimi piazzamenti.

La Squadra Azzurra ha risposto appieno alla nostra fremente attesa, e non possiamo che esultare per la grande affermazione, che viene a ricompensare anni di fatiche, di preparazione, di studi.



La Vela Italiana, dal suo più illustre dirigente fino al più umile degli appassionati, è oggi in primo piano sulla ribalta mondiale, e può continuare con serenità il suo lavoro di sviluppo e di ascesa.

Una grande meta è stata raggiunta, e l'Italia oggi, con l'U.S.A., la Norvegia e la Danimarca, può inalberare, orgogliosamente, i cinque cerchi della massima conquista.

La vittoria di Straulino e Rode è un po' la vittoria di tutti noi, e il Marchese Paolo Pallavicino e tutti i suoi collaboratori

possono a ben giusto titolo andare fieri della medaglia d'oro, che pone la Vela Italiana in primissimo piano tra gli Sports che più hanno onorato il nostro Paese nelle dure battaglie di Helsinki.

Quando i primi istanti di entusiasmo si saranno calmati, ritorneremo con i freddi ragionamenti a studiare e a vagliare la portata della nostra vittoria: ci sia concesso oggi di gridare il nostro entusiasmo, accomunando in una affettuosa fraternità i due campioni del mondo e tutta la nostra brillantissima squadra".



La stella « Merope I » con la quale nel 1952 Agostino Straulino e Nico Rode vinsero all'Olimpiade di Helsinki la medaglia d'oro.

L'Affermazione di Straulino - Rode attraverso la completa cronaca della XV Olimpiade di Helsinki.

(da Vela e Motore agosto 1952 a firma di Beppe Croce)

1° Giornata (Domenica 20 luglio 1952)

Alla partenza vento abbastanza teso da Sud-Ovest forza vento 5 Beaufort, mare mosso e "vivo", cielo nuvoloso con frequenti piogge.

Percorso numero 6-4. Regata regolare, senza salti di vento, ma resa difficile dalle condizioni mare, normali per la zona, e dal vento che andrà rinfrescando notevolmente alla fine della regata.

Buona, ma non ottima partenza di **Merope**, la lotta si ingaggia subito tra i favoriti **Comanche** (U.S.A.), **Kurush** (Cuba), **Espadarte** (Portogallo), **Gen** (Bahamas) e la nostra **Merope**.

Il **Comanche**, che al lasco vola, prende la testa e Straulino, superando il portoghese all'ultima bolina, arriva secondo. Straulino ha corso con una vela piatta da vento e così si è dimostrato un errore; l'americano con una vela più grossa, ha camminato molto di più al lasco.

Protesta inglese di Bruce Banke (**Fortunata**) contro Straulino che avrebbe danneggiato l'inglese appoggiandosi addosso. La protesta, saggiamente, non viene accolta.

2° Giornata (Lunedì 21 luglio 1952)

Monologo di **Merope** oggi in regata per la prima volta con una nuovissima vela di Ulmer, molto grossa.

Merope arrivato con oltre sette minuti di vantaggio sul secondo Star, lo svizzero **Ali Babà IV**, ha superato anche tutti i Dragoni e quasi la metà dei 5.5.

3° Giornata (Martedì 22 luglio 1952)

Solito percorso 6-4, vento fresco, forza 5 Beaufort, mare agitato, cielo nuvoloso. Pioggia intermittente e freddo.

Espadarte (Portogallo) parte in testa e conduce tutto il primo lato al lasco, l'americano supera e lotta accanitamente con Straulino. **Merope**, sull'ultima bolina, è già in testa, quando spacca un maniglione del fiocco e perde una trentina di secondi, dovendosi così contentare del secondo posto: ottima la regata dell'americano che dimostra di essere un avversario molto duro per Straulino.

4° Giornata (Mercoledì 23 luglio 1952)

Percorso 2-4, vento leggero da Nord-Est, mare calmo, forza vento 3 Beaufort. Giornata di "pegola" come dicono a Trieste, per le nostre barche.

Sraulino, oggi compie la prima, ma anche l'ultima "straulinata" di questa XV Olimpiade: si vede che oggi è scritto che, per noi azzurri, dev'essere "pegola" dalla bolina del secondo giro **Merope** abbandona l'americano, che aveva già bene raggiunto, e bordeggia a ponente. L'americano, bordeggia a levante e, sia pur fortunatamente, prende la testa con grande vantaggio, seguito da Cuba e Portogallo, che hanno a loro volta superato Straulino.

Nella bolina del terzo giro **Merope** riesce a superare Cuba e Portogallo, ma termina lontano dal **Comanche**, netto vincitore.

5° Giornata (Sabato 26 luglio 1952)

Vento leggero da Sud-Ovest, intensità Beaufort 3, mare calmo, cielo parzialmente sereno, percorso 6-4.

Splendida regata di Straulino, oggi in grandissima forma. Danneggiato in partenza da una collisione Grecia-Germania, rimonta rapidamente lo svantaggio ed alla prima boa è già secondo, dietro a Bahamas e davanti all'americano.

Battaglia serrata tra **Merope** e **Comanche** di cui approfitta il **Gem**. Sul finire della regata, con una condotta tattica veramente stupenda, Straulino riesce a superare anche **Gem** mentre l'americano termina terzo.

6° Giornata (Domenica 27 luglio 1952)

Vento leggero da Sud-Ovest, variabile da 2 a 4 metri al secondo, percorso 6-4 calmo.

Straulino che parte con l'americano sotto le sue vele, non riesce a continuare in tale tattica perché, incrociando il portoghese con mure a dritta deve dargli il passo, virandogli sotto e lasciando così libero il **Comanche**.

Questo riesce a liberarsi così di Straulino e, sul finire della prima bolina prende la testa, e non verrà più ripreso, nonostante il disperato tentativo di Straulino che, all'ultimo giro, con un bordeggio a levante, avvicina molto il **Comanche**, riuscendo a superare il cubano proprio all'arrivo e terminando secondo.

7° Giornata (Lunedì 28 luglio 1952)

Vento leggerissimo da Sud-Ovest, mare calmissimo, percorso 6-4.

Regata al cardiopalma, perché Straulino è in ballo per la medaglia d'oro olimpica. Per vincerla, occorre che **Merope** arrivi primo e l'americano terzo, oppure che l'americano termini oltre il sesto posto; in tal caso Straulino non avrebbe neppure bisogno di terminare la regata, avendoglià a tutt'oggi due primi e quattro secondi posti.

Partenza-cannonata di Straulino, mentre l'americano, palesemente nervoso, parte nelle ultimissime posizioni.

Alla prima boa di bolina, Straulino è terzo dietro il canadese ed il portoghese, mentre l'americano è nono.

Al lasco l'americano riesce a superare tre o quattro avversari, ma Straulino nel frattempo, con una condotta di gara che è un capolavoro ha già preso il comando.

L'americano, decisamente inferiore a Straulino, non riesce a farsi luce in bolina e resterà inchiodato all'ottavo posto, mentre Straulino aumenta ancora il suo vantaggio, arrivando con circa sette minuti sul secondo e vincendo così l'Olimpiade

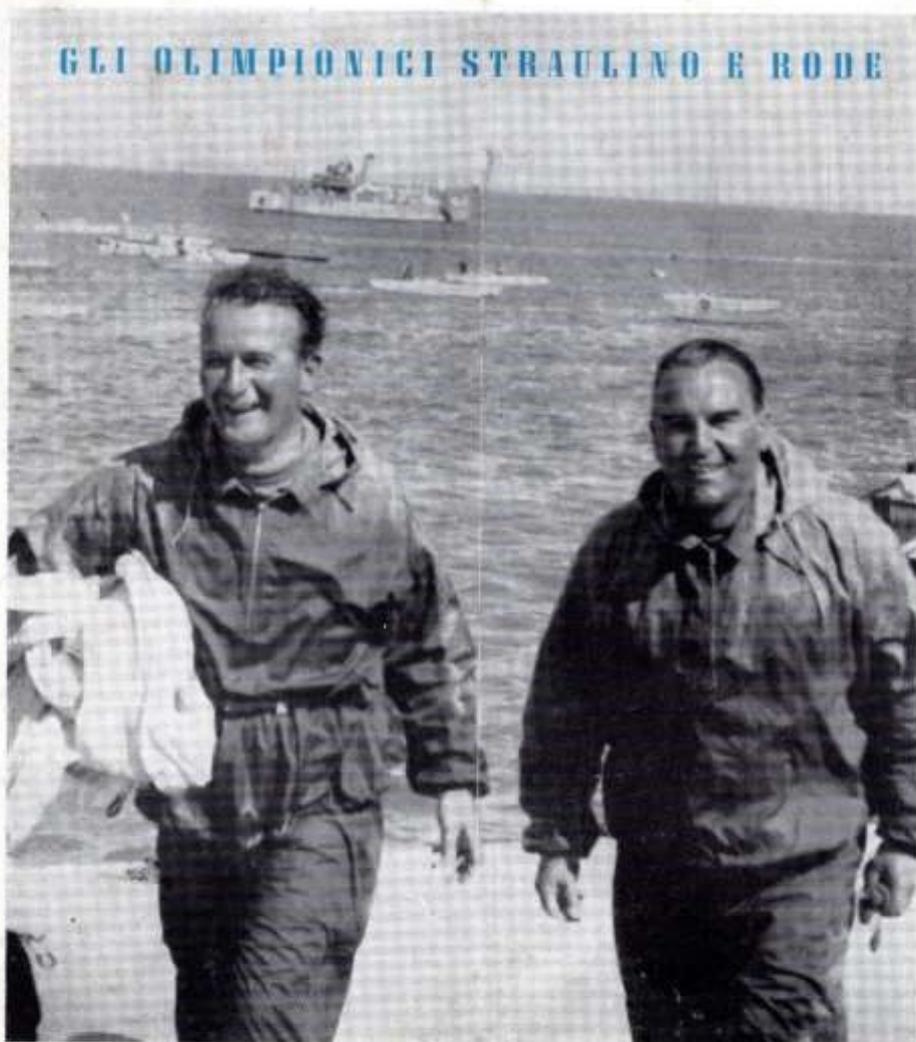


E' giunto il turno della premiazione dei concorrenti alla classe "Stelle", e questa volta l'equipaggio italiano sovrasta, sull'apposita pedana, gli avversari classificatisi alle sue spalle. Ecco il Presidente del Comitato Olimpico di Helsinki mentre dopo essersi congratulato per la loro bella affermazione, sta per consegnare ai nostri Agostino Straulino e Nico Rodé, equipaggio della stella «Merope», la tanto ambita Medaglia d'Oro.

Vela e MOTORE

30 SETTEMBRE 1952 - N. 9
ANNO XXIX - S.A.P. Gr. 3° - L. 200

GLI OLIMPIONICI STRAULINO E RODE

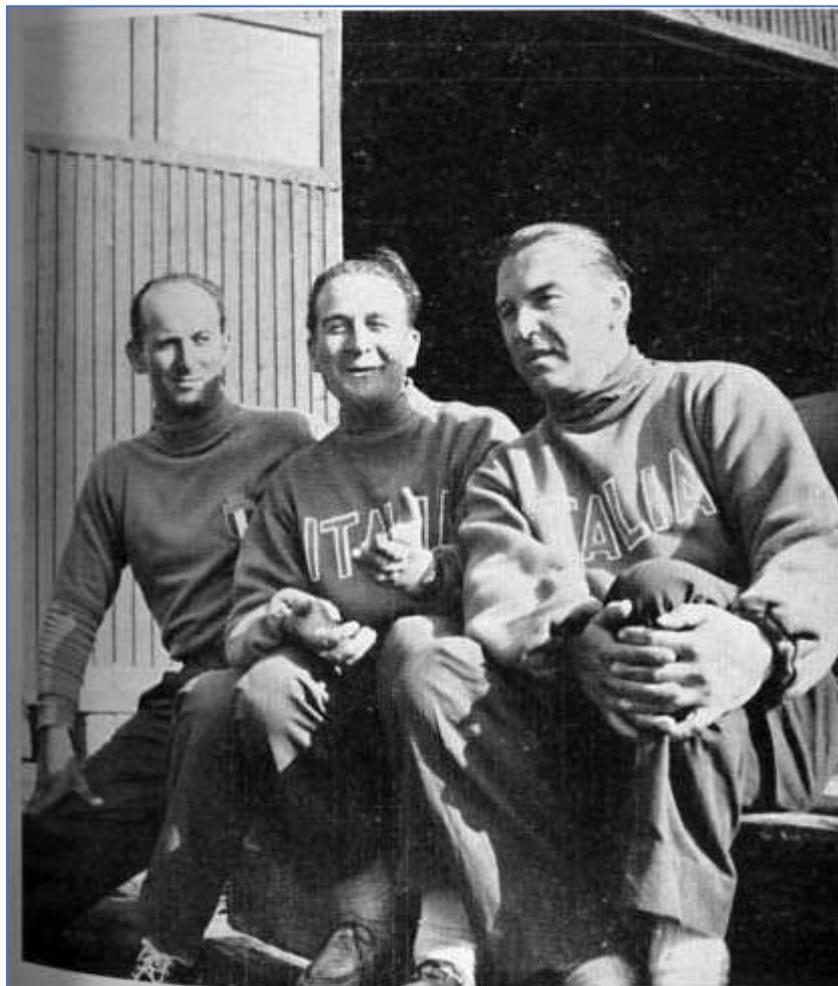


Dopo l'ultimo grande trionfo della stagione Agostino Straulino e Nino Rode tornano a terra a godersi il frutto meritatissimo di tanti allori. L'equipaggio italiano, con la stella **MEROPE**, in breve lasso di tempo ha conquistata la Medaglia d'Oro alle Olimpiadi di Helsinki ed i tre titoli di Campione del Mondo, d'Europa e d'Italia, sempre dinanzi agli avversari più quotati della specialità.

(Foto Valverde - Litova)



Tino Straulino, prima della partenza verifica i "congegni" del timone.



Tris d'assi: (da sinistra a destra) PELLASCHIER - STRAULINO - RODE.

Nome della Barca	Equipaggio	Nazione	1ª Regata		2ª Regata		3ª Regata		4ª Regata		5ª Regata		Totale	
			Class.	Punti	Class.	Punti								
MA LINDO	Joao Tito - Alberto Graca	Portogallo	18°	12	3°	27	15°	15	14°	16	5°	25	8°	95
KRISTIN	L. Lofgren - Sune Karlsson	Svezia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
SAUCY-SUE	Serge Jay - F. Thieck	Marocco (Fr.)	26°	4	26°	4	24°	6	24°	6	23°	7	27°	27
TRAMONTANE III	J. Herbulot - A. Decharge	Francia	DNF	0	8°	22	27°	3	20°	10	16°	14	23°	49
FANEGA	Mario Rivelli - G. Schettino	Italia	16°	14	17°	13	8°	22	7°	23	14°	16	11°	88
FADA III	P. de Montaut - J. de Montaut	Francia	25°	5	27°	3	28°	2	25°	5	22°	8	28°	23
WILLY KILLY	J. Mitchell - Mrs. Mitchell	Inghilterra	20°	10	DNF	0	25°	5	16°	14	24°	6	26°	35
MEROPE	A. Straulino - N. Rode	Italia	1°	29	1°	29	1°	29	2°	28	3°	27	1°	142
PANDAR III	C. Blankenburg - O. Schlenzka	Germania	23°	7	24°	6	26°	4	21°	9	15°	15	25°	41
FLOWER	R. Lippincott	Stati Uniti	6°	24	6°	24	3°	27	11°	19	7°	23	2°	117
AYOCO	E. Perrissol - A. Moses	Francia	24°	6	14°	16	22°	8	9°	21	—	—	22°	51
ALI BABA IV	Hans Bryner - Kurt Bryner	Svizzera	17°	13	2°	28	21°	9	DWF	0	17°	13	19°	63
ESPADARTE II	Joaquim Fuza - F. Rebelo de Andrade	Portugal	10°	20	10°	20	17°	13	3°	27	2°	28	4°	108
KURUSH IV	C. de Cárdenas - Carlos de Cárdenas Jr.	Cuba	5°	25	12°	18	20°	10	15°	15	4°	26	9°	94
SCYLLA	Charles Ulmer - J. Forrington	Stati Uniti	9°	21	11°	19	5°	25	19°	11	9°	21	6°	97
BU III	Othom Dias - Tacariju de Paula	Brasile	21°	9	7°	23	4°	26	17°	13	18°	12	12°	83
ELETRA	Tito Nordio - Livio Sangulin	Italia	8°	22	5°	25	2°	28	DSQ	0	1°	29	5°	104
PEDRITO IV	Ernesto Mendonca - António Silva	Portogallo	14°	16	19°	11	23°	7	8°	22	12°	18	16°	74
GAM	Philippe Chancerel - J. Maraut	Francia	12°	18	9°	21	19°	11	23°	7	10°	27	14°	77
SHANNON	E. W. Etehbells - J. A. Keynes Jr.	Stati Uniti	4°	26	DNF	0	9°	21	DNF	0	DNF	0	24°	47
FANEGA	Duarte Bello - Fernando Bello	Portogallo	7°	23	15°	15	6°	24	1°	29	8°	22	3°	113
DINGO	J. Schoonmaker - D. Knowles	Bahamas	3°	27	21°	9	10°	27	6°	24	13°	17	7°	97
VEGA	F. Mercier - J. Roussey	Francia	13°	17	20°	10	13°	17	WDW	0	21°	9	21°	53
ITRANE	Claude Metral - J. P. Coursol	Marocco (Fr.)	27°	3	25°	5	DSQ	0	22°	8	DNF	0	29°	16
MARI-TIM	Timoleon Razelos - Andreas Ziraud	Grecia	15°	15	4°	26	16°	14	4°	26	19°	11	10°	92
PAKA V	Paul E. Fischer - Claus Wunderlich	Germania	11°	19	18°	12	18°	12	18°	12	6°	24	13°	79
PERFIDIA III	Hans Loooser - Jan Both	Svizzera	22°	8	23°	7	11°	19	13°	17	11°	19	18°	70
ASTEROPE	A. Cosentino - N. Stella	Italia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
FIADOLIN	D. Salata - A. Pelloli	Italia	DSQ	0	13°	17	7°	23	12°	18	DNF	0	20°	58
COMANCHE	John W. Price - John S. Reid	Stati Uniti	2°	28	22°	8	14°	16	5°	25	DNF	0	15°	77
ALOHA V	Yves Lorion - Jacques Lorion	Argentina	19°	11	16°	14	12°	18	10°	20	20°	10	17°	73

Classifica generale XV Olimpiade di Helsinki 1952 Classe Star

I GIUDIZI DEGLI AVVERSARI DI *MEROPE* DOPO LA VITTORIA OLIMPIONICA DI STRAULINO E RODE

Nell'ambiente della star class Straulino e Rode sono conosciuti in ogni parte del mondo: la vittoria olimpica li ha resi ancora più popolari e poiché i nostri due campioni sono leali, modesti e, in mare, corretti, logico che abbiano nei loro avversari altrettanti amici.

Dopo la vittoria, ieri sera sono stati festeggiatissimi al Nylanska Jakklubben. C'era presente anche il segretario generale del C.O.N.I. dott. **Bruno Zauli** il quale in riguardo alla vittoria dei nostri azzurri si è così espresso:

- *Considero il successo nella star class uno dei più belli di questa Olimpiade. E' una soddisfazione particolare per noi italiani poiché corona una lotta durata cinque anni contro i fortissimi campioni degli Stati Uniti. E' stata, questa, una vittoria più di uomini che non di mezzi. Tra le medaglie d'oro del nostro albo olimpionico quella conquistata nella vela è la più splendente».*

Inoltre abbiamo intervistato tutti gli avversari di Straulino e Rode i quali così hanno detto degli italiani dopo la vittoria:

- **Y. S. Reyd (U.S.A.):** *“Uno dei più grandi timonieri e uno dei migliori equipaggi del mondo”*

- **Carlo De Cardenas (Cuba):** *“L'impresa degli italiani ha avuto del miracoloso. Nessun equipaggio avrebbe potuto, senza la forza del vostro, superare lo svantaggio della penultima giornata”.*

- **D.R. Knowles (Bahama):** *“Fortissimi, non c'è che dire”.*

- **F. R. De Andreade (Portogallo):** *“Conoscevamo il vostro equipaggio; sono amici nostri da molto tempo. Nessuno al mondo a parità di scafo e vela, potrà batterlo”.*

- **H. Brvner (Svizzera):** *“Il miglior equipaggio del mondo: la vostra vittoria è un poco la mia: abito a Milano... ».*

- **A. Czumakov (Russia):** *“L'unico equipaggio che ci abbia toccato il cuore”.*

- **I. Brauer (Argentina):** *“Impossibile battere Straulino e Rode: ci piacerebbe averli in qualche gara in Argentina perché dalle descrizioni che potremo fare nessuno crederà alla realtà”.*

- **P. Fischer (Germania):** *“Abbiamo corso tante volte contro Straulino e Rode prima della guerra e dopo a Napoli e confessiamo che siamo rimasti meravigliati dalla potenza da loro acquistata”.*

- **I.D. Wcodward (Canada):** *“Conoscevamo di fama l'equipaggio italiano ma non ci aspettavamo di trovarlo così forte, certamente il più forte del mondo”.*

- **L. Chabert (Francia):** *“Semplicemente sbalorditiva la performance di Straulino”.*

- **H. V. Musil (Austria):** *“Un equipaggio che punterà diritto al campionato del mondo».*

- **Beppe Croce (vice presidente dell'U.S.V.I.):** *“La speranza di una vittoria in questa classe c'era, ma che l'ultimo incontro facesse vedere dei campioni così prepotenti non speravo”.*

GLI OLIMPIONICI RICEVUTI DALLE ALTE AUTORITÀ DELLO STATO

Gli atleti che hanno assicurato all'Italia la conquista di nove medaglie d'oro alle Olimpiadi di Oslo e di Helsinki sono stati ricevuti dal Presidente della Repubblica Luigi Einaudi e dal Presidente del Consiglio On. De Gasperi.

Il concentramento degli azzurri è avvenuto il 29 ottobre al Foro Italico dove alle 10 erano presenti gli invitati e cioè: Agostino Straulino, Olimpionico vela - categoria Star; Nicolò Rode, idem; Zeno Colò, olimpionico di sci - discesa libera; Edoardo Mangiarotti, olimpionico di spada individuale ed a squadre; Dario Mangiarotti, olimpionico di spada a squadre; Roberto Battaglia, idem; Franco Bertinetti, idem; Giuseppe Delfino, idem; Carlo Pavesi, idem; Irene Camber, olimpionica di fioretto femminile individuale; Loris Campana, olimpionico ciclismo - inseguimento a squadre; Mino De Rossi, idem; Guido Messina, idem; Marino Morettini, idem; Enzo Sacchi, olimpionico ciclismo - velocità individuale; Giuseppe Dordoni, olimpionico atletica leggera - 50 Km. marcia; Aureliano Bolognesi, olimpionico pugilato - pesi leggeri.

La comitiva è stata ricevuta al Viminale dal Presidente del Consiglio, presente anche il Sottosegretario On. Giulio Andreotti. Gli azzurri sono stati presentati all'On. De Gasperi dal Presidente del C.O.N.I. Avv. Giulio Onesti. Erano presenti anche il Segretario Generale del C.O.N.I. Dr. Bruno Zauli, i due Vice - Presidenti del C.O.N.I. Ing. Ottorino Barassi e Comm. Adriano Rodoni nonché tutti i Presidenti delle Federazioni alle quali appartengono gli atleti premiati. Nel consegnare agli atleti le medaglie d'oro offerte dalla Presidenza del Consiglio l'On. De Gasperi ha avuto per loro parole di schietto elogio sottolineando tra l'altro il fatto che nonostante i mezzi a disposizione dello sport italiano siano limitati nei confronti di quelli di cui possono usufruire altre Nazioni, gli atleti italiani si sono battuti con il massimo onore ed hanno dato una dimostrazione oltre che di forza e di potenza atletica anche di superba volontà e di spiccato senso di italianità.

Successivamente la comitiva si è recata al Quirinale per essere ricevuta in particolare udienza dal Capo dello Stato. Anche il Presidente della Repubblica ha espresso agli Olimpionici il suo alto compiacimento.

Poi il Ministro della Pubblica Istruzione On Segni ha offerto agli azzurri una colazione in un salone del Grand Hotel.

Era presente, in rappresentanza del Ministro Segni, il Sottosegretario¹ Senatore Carlo Vischia, insieme con i Direttori Generali ed altri Funzionari del Ministero.

Nell'occasione S. E. Vischia, a nome del Ministro, ha voluto non solo rendere onore agli olimpionici, ma ringraziare il C.O.N.I. per l'opera benemerita svolta in favore dell'educazione fisico- sportiva scolastica ed ha consegnato una medaglia di benemerita al Presidente ed al Segretario' Generale del C.O.N.I.

CAMPIONATO DEL MONDO 1952

Il primo Campionato del Mondo della Classe Star si è svolto nel 1922 a Long Island Sound (U.S.A.). Per la prima volta, in seguito alla vittoria a San Diego nel 1938 del tedesco von Hutschler, il Campionato si è svolto fuori degli Stati Uniti e precisamente a Kiel nel 1939 con una seconda vittoria di von Hutschler.

Il primo Mondiale viene organizzato in Italia nel 1953, dopo la vittoria a Cascais nel 1952 del nostro equipaggio azzurro Straulino-Rode, che replicherà per la terza volta, sempre a Napoli nel 1956.

CAMPIONI DEL MONDO

(editoriale "Vela e Motore", settembre 1952)

"L'annata d'oro della vela Italiana volge ormai alla fine e Straulino- Rode l'hanno conclusa vincendo a Cascais, contro i più agguerriti avversari, il titolo di Campioni del Mondo.

Sapevamo, da anni, che il nostro formidabile equipaggio aveva tutti i numeri per la grande affermazione, ma più d'una volta il successo finale era sfuggito per un'ironia della sorte, per il giuoco bizzarro d'una raffica o d'una avaria.

Oggi, finalmente, la consacrazione ufficiale di una superiorità già riconosciuta dagli stessi avversari è avvenuta, e l'Italia può scrivere per la prima volta il suo nome nel Libro delle Stelle d'Oro dell'ISCYRA.

Si è detto, giustamente, che non vogliamo miti nella Vela e che detestiamo le fanfare o le grancasse; lo sport della Vela è fatto di risultati, ma questi sono, in conclusione, la meta ultima cui si arriva attraverso i lunghi e taciti allenamenti, le ore solitarie passate sul mare, i dialoghi silenziosi con le vele e col vento: ed è sotto questo punto di vista che ci piace oggi esaltare la grande impresa di Straulino-Rode, silenziosi artefici di un trionfo che non ha precedenti nella vela italiana.

Italia, Europa, Mondo, Olimpiadi: sono queste le tappe mirabili dei due ufficiali italiani, sono le vittorie clamorose che hanno destato, in tutto il mondo velico, una formidabile eco.

Attraverso le dure discipline dello spirito, attraverso una severa preparazione morale, dimostrando una forza psicologica che non tutti concedevano loro, Agostino Straulino e Nico Rode hanno consacrato ufficialmente la brillante ascesa dello yachting italiano.

Mentre si chiude così in bellezza questa annata sportiva, che ha visto, su tutti i campi di regata



La fotografia ufficiale ritrae tutti i partecipanti al XXX Campionato mondiale della Star Class disputatosi a Cascais. A destra si vedono alcuni dei nostri rappresentanti tra cui Rode, Berio, Stralino ed i membri dell'International Racing Committee di cui era Presidente il Dr. Beppe Croce. (Foto M. Neri - L'Espresso)

della penisola, una attività mirabile ed un fervore di partecipazione che le provvidenze dell'U.S.V.I. hanno largamente aiutato, gli sportivi italiani rivolgono un appassionato saluto ai due Campioni di Lussinpiccolo, alfieri impareggiabili della vela tricolore."

Le mirabili gesta di Straulino - Rode nel XXXI Campionato del Mondo della Star Class a Cascais

“Straulino e Rode, praticamente, avevano già vinto il titolo mondiale prima di iniziare la quinta regata per la quale presero il via, caso credo più unico che raro nella storia dei campionati del mondo della Star Class, con ventuno punti di vantaggio sul secondo in classifica. Pur cercando, per una superspinta forma di “scaramanzia”, le scuse più macchinose per controbattere tutti quelli che già consideravano i due italiani campioni del Mondo, eravamo quindi, nel nostro intimo, anche noi sicuri che, finalmente, la vittoria non poteva sfuggire; eppure quando, frammisto a quello delle sirene, si levò, dalle due dozzine di yachts, rimorchiatori e motoscafi che attorniavano la linea di arrivo, l’urlo e l’applauso col quale le centinaia di persone che li affollavano in maniera inverosimile salutavano Merope che tagliava, ormai definitivamente campione del Mondo, il traguardo della quinta ed ultima regata, ci rendemmo conto di quanto era avvenuto. Non ce ne rendemmo conto neppure quando, una mezz’ora dopo, appena sbarcati al Club Navale, vedemmo gli americani Schoonmaker e Lippincott afferrare Straulino e Rode e lanciarli in mare mentre, tra un frastuono indescrivibile di mortaretti, clacson di automobili e sirene di motoscafi, una folla da giro d’Italia, assiepata sulla banchina del Circolo e nel sovrastante passeio de Dona Maria, applaudiva a non finire.

Straulino e Rode divennero per noi Campioni del Mondo, la sera di quello stesso giorno, la sera di quel 31 agosto che non facilmente dimenticheremo, nel momento in cui, sulle terrazze del Casinò di Estoril, il Comandante Tenreiro, Ministro della Marina Portoghese, e il Sindaco di Cascais porsero ai nostri magnifici atleti il “Gold Star Trophy” la grande coppa che ogni anno ricevono i Campioni del Mondo della Star Class. Il momento atteso per anni era finalmente giunto e se certamente non è possibile descrivere quello che devono avere provato Straulino e Rode in quell’istante, non è certo possibile dire neppure ciò che sentimmo noi tutti.

Ora che le indimenticabili giornate passate a Cascais, in quell’atmosfera di amicizia, di cordialità e di cortesie che i Portoghesi sanno così magistralmente creare attorno agli ospiti del loro bellissimo paese, sono ormai entrate a far parte, purtroppo, del sempre crescente bagaglio dei ricordi; ora che l’emozione e la commozione provate in quel momento non minacciano più di influenzarci, cerchiamo di fare un quadro d’insieme, del XXXI Campionato del Mondo della Star Class.

Superata, per numero di partecipanti, solo cinque volte (nel 1936, nel 1937, nel 1949, nel 1950 e nel 1951) la appena terminata edizione del Campionato del Mondo della Star Class che, delle tre che hanno avuto luogo in Europa, è stata quella che ha raccolto il maggior numero di concorrenti, ha riunito sul mare di Cascais un lotto di staristi di valore tale quale mai, nei precedenti 29 campionati, si era potuto vedere. Venendo corsa in Europa, la partecipazione americana è stata logicamente numericamente limitata ma la presenza, si può dire al completo, dei più forti staristi europei ha certamente compensato la mancanza di alcuni tra gli americani, presenti però con quattro elementi della forza di Lippincott, campione del Mondo nel 1950 e secondo classificato, sempre ai campionati del Mondo, nel 1949 e del 1944, di Etchells, vincitore nel 1951 e terzo classificato nel 1945 e nel 1950, di J. W. Price, medaglia d’argento alle Olimpiadi di Helsinki e quinto ai campionati del Mondo del 1951 e del ben noto Ulmer.

A questa formidabile rappresentanza statunitense, il Nuovo Mondo allineava inoltre accanto C. de Cardenas di Cuba, classificatosi al 4. posto nell’Olimpiadi di Helsinki, ed i ben noti Schoonmaker di Bahamas e Othom Dias del Brasile.

Di fronte a questa eletta rappresentanza d’Oltre Oceano, la vecchia Europa non era però da meno e allineava ai nastri, per usare un termine ippico che non ci sembra del tutto fuori luogo dato che gli stars che abbiamo visto correre a Cascais erano veramente i “puro sangue” della classe, quanto di meglio, barche ed equipaggi, vi è oggi nel nostro continente. Basterà ricordare oltre a Straulino, a proposito del quale ogni commento è inutile e per parlare solo dei migliori, i portoghesi Fiuza, Tito, Mendoca e Bello, medaglia di bronzo all’Olimpiade 1952 il primo e tutti reduci dalle superbe affermazioni ottenute nell’appena terminato campionato di Europa, gli

italiani Nordio e Salata, i tre olimpionici di Germania, Grecia e Svizzera (Fischer, Razelos e Bryner) ed i francesi Herbulot e Mercier.

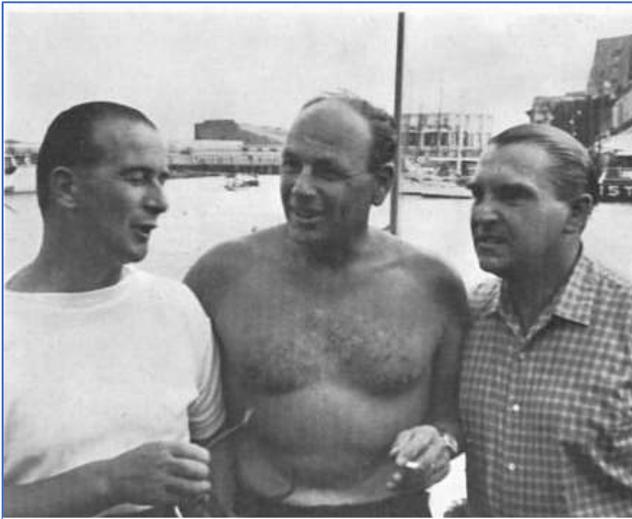
E'contro questa formidabile compagine di avversari che Straulino e Rode hanno combattuto e vinto, conquistando quel titolo mondiale che da tanti anni solo una tenace sorte avversa toglieva loro proprio quando i più bei nomi dello starismo mondiale erano riuniti con il fermo proposito di prendersi la rivincita di Helsinki.

La storia del XXX Campionato del Mondo della Star Class è la storia di Straulino e di Rode, delle loro meravigliose regate, della loro schiacciante superiorità. Di loro non potremo mai dimenticare, soprattutto, la prima e la terza regata. Con vento medio da Nord-Ovest, mare calmo e magnifico sole che mette in particolare risalto gli stupendi colori della "Costa do Sol" che si snoda un paio di miglia a ponente della nave da guerra San Vincente » sulla quale è installata la Giuria, ventinove stars partono in gruppo serrato per la prima prova. Già dai primi bordeggi un forte gruppo di campionissimi tra cui sono Price, Schoonmaker, Nordio, Etchells, de Cardenas, Bello, Fiuza e Lippincott prende la testa. Tra loro è Straulino che tenta di farsi largo e di guadagnare terreno sui numerosi avversari che lo precedono. Il percorso è andata e ritorno e la lotta continua serrata per tutto il lungo lato di bolina. Quando, compiuto anche il lato in poppa, gli stars passano davanti alla nave-giuria Merope è in undicesima posizione. I quattro americani, Schoonmaker, Cardenas, Nordio e Fiuza lo precedono ancora assieme ad un altro paio di barche. La posizione dei Campioni Olimpici è quindi tutt'altro che brillante e lascia sperare solo che Merope possa rimontare sul secondo giro quelle tre o quattro barche che le permettano di arrivare in sesta e settima posizione. Nella bolina del secondo giro avviene l'incredibile. Bordo dopo bordo, una dopo l'altra, tutte le barche sono superate e, al termine del lato di bolina è Merope che per primo vira la boa. Nel lato di poppa che ancora rimane da percorrere gli italiani vengono nuovamente superati da Comanche, Dingo e Shannon che, in quell'andatura, sono leggermente più veloci del nostro Merope, probabilmente per una questione di minore peso dell'equipaggio, ma, nella seconda metà del lato, Straulino e Rode riescono a riguadagnare parte del cammino perduto e, a duecento metri dal traguardo, le quattro imbarcazioni avanzano pressoché affiancate. Non è possibile stabilire le posizioni poiché, l'avanzo dell'una imbarcazione sull'altra è una questione di palmi ed inoltre esse cambiano quasi di continuo. A qualche metro dalla linea di arrivo Comanche è primo ma Straulino e Rode, che seguono quasi affiancati, cazzano leggermente le vele ed orzano. La barca balza in avanti e la prua di Merope taglia il traguardo di neanche mezzo metro davanti a quella dell'americano. Merope, Comanche, Dingo e Shannon arrivano in sette secondi e dal San Vincente non abbiamo neppure il tempo di dare il tradizionale colpo di sirena ogni volta che una barca taglia il traguardo.

La terza regata è meno spettacolare ma altrettanto stupefacente. La quasi assoluta assenza di vento costringe a rimandare lungamente la partenza e quando questa viene finalmente data, con una leggera brezza da ponente e mare calmissimo, Straulino e Rode, forse innervositi dalla lunga attesa o, più probabilmente preoccupati delle conseguenze che potrebbe avere il trovarsi nel mezzo del gruppo in una giornata in cui l'agilità di manovra è resa impossibile o perlomeno molto difficile dalla calma di vento, fanno una partenza tanto prudentiale che, sparato il colpo di cannone, si trovano con qualche imbarcazione sottovento ma ultimi. Divisi, grosso modo, in due gruppi, tutti gli stars bordeggiano a Nord, chi più nel centro chi, più decisamente, completamente a settentrione. Senza curarsi di loro Merope bordeggia decisamente a mezzogiorno. I pochi che lo seguono, vedendo che tutti gli stars si allontanano nell'altra direzione, ad uno ad uno cedono e virano cercando di portarsi in gruppo. Straulino e Rode continuano come se nulla fosse ed ad un certo punto il verde scafo di Merope è il solo che naviga verso la foce del grande estuario del Tago. Quando finalmente vira e si mette in rotta per la boa tutti i binocoli sono puntati su di lui e, nel loro campo, lo vediamo passare di prua, ad uno ad uno, a tutti quelli che fanno parte del gruppo che ha bordeggiato nel centro, Merope ha già guadagnato almeno quindici posizioni ma ci sono ancora tutti quelli che hanno bordeggiato decisamente a nord e di questo lotto fanno parte quasi tutti gli avversari più pericolosi. I primi incroci incominciano ad avvenire quando le barche sono già molto lontane da noi e inoltre la colonna di fumo che si alza dalla boa, distesa sul mare dal vento leggero che spira verso di noi, ci impedisce la visibilità. Vediamo ancora qualche incrocio nel quale Merope, in prima posizione, fila al lasco verso la seconda boa e il suo vantaggio aumenterà sempre fino al traguardo. Un altro primo nella seconda giornata, un secondo nella quarta ed un terzo nella quinta sono i risultati, ormai da tutti conosciuti, delle regate di Straulino e di Rode a Cascais. Ogni commento, ogni elogio ci sembra inutile. Con la conquista del titolo mondiale della Star Class i nostri magnifici campioni hanno, per la seconda volta nel breve spazio di poche settimane, dato alla vela italiana una vittoria senza precedenti, vittoria che assume un ancora più alto significato per la
la superba affermazione di un altro equipaggio italiano veramente fuori classe: quello

formato da Tito Nordio e da Livio Sangulin. Il nostro magnifico timoniere triestino, ben coordinato dal suo giovane manovratore, merita senza limitazione alcuna di affiancare il suo nome a quello del vincitore in questa pagina della storia del nostro yachting che è e rimarrà sempre tra le più

luminose. Se una squalifica, causata da un incidente avvenuto fulmineamente, iniziatosi e



Campione tra i campioni: Tito Nordio tra Straulino e Rode.

conclusosi nel giro di pochi secondi e probabilmente senza che Nordio avesse il tempo di rendersi conto di quanto stava accadendo e di cercare di evitarlo con qualunque mezzo, non avesse privato **Elettra** del magnifico secondo posto conquistato nella quarta prova, oggi la bella barca di Nordio potrebbe fregiare le sue vele di tre V d'oro sovrapposti, del distintivo che compete cioè al secondo classificato al campionato del Mondo. Il ripetere oggi su queste pagine quanto noi tutti dicemmo a Nordio a Cascais per cercare, pur sapendo di non riuscirvi, di alleviare il suo dolore può non avere, per chi giudica solo in base ai freddi risultati matematici di una

classifica, alcun valore ma a noi piace egualmente il farlo: moralmente Nordio e Sangulin hanno diritto ai tre galloni d'oro così come Straulino e Rode hanno, a tutti gli effetti, diritto all'aura stella di Campioni. Al di fuori di queste considerazioni che, purtroppo anche per noi, dobbiamo riconoscere hanno un valore puramente sentimentale, di Nordio e Sangulin rimangono comunque le loro cinque stupende regate. Queste nessuna squalifica potrà mai toglierle loro; e d'altra parte, anche la stessa classifica che è stata con loro tanto dura, prova quanto magnifica sia stata la loro prova. **Elettra**, con 0 punti al posto dei 28 che avrebbe ottenuto nella quarta prova senza la squalifica, occupa in classifica generale il 5° posto. Con una prova in meno Nordio ha lasciato dietro di sé campioni come Ulmer, Schoonmaker, Tito, de Cardenas e Price, per parlare solo dei migliori, ed una dimostrazione più smagliante della sua classe, pur nella sorte avversa, non poteva dare.

La dura sorte di Nordio è stata la sola nuvola nera che ha turbato l'azzurro cielo di Cascais sul cui mare ventoso la nostra vela ha colto, grazie a Straulino e a Rode, una delle sue vittorie più fulgide".



M. News

The President of the Portuguese Republic congratulates the World's Champion. Left to right: M. Rivelli, D. Salata, F. Bello, N. Rode, A. Strouino, C. de Cardenas, D. Bello, the President, K. Bryner, the President of the Club Naval de Cascais, and the Minister of the Portuguese Navy.



Nome della Barca	Equipaggio	Nazione	1ª Regata		2ª Regata		3ª Regata		4ª Regata		5ª Regata		Totale	
			Class.	Punti	Class.	Punti								
MA LINDO	Joao Tito - Alberto Graca	Portogallo	18°	12	3°	27	15°	15	14°	16	5°	25	8°	95
KRISTIN	L. Lofgren - Sune Karlsson	Svezia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
SAUCY-SUE	Serge Tay - F. Thieck	Marocco (Fr.)	26°	4	26°	4	24°	6	24°	6	23°	7	27°	27
TRAMONTANE III	J. Herbulot - A. Debarge	Francia	DNF	0	8°	22	27°	3	20°	10	16°	14	23°	49
FANCA	Mario Rivelli - G. Schettino	Italia	16°	14	17°	13	8°	22	7°	23	14°	16	11°	88
FADA III	P. de Montaut - J. de Montaut	Francia	25°	5	27°	3	28°	2	25°	5	22°	8	28°	23
WILLY KILLY	J. Mitchell - Mrs. Mitchell	Inghilterra	20°	10	DNF	0	25°	5	16°	14	24°	6	26°	35
MEROPE	A. Straulino - N. Rode	Italia	1°	29	1°	29	1°	29	2°	28	3°	27	1°	142
PANDAR III	C. Blankenburg - O. Schlenzka	Germania	23°	7	24°	6	26°	4	21°	9	15°	15	25°	41
FLOWER	R. Lippincott	Stati Uniti	6°	24	6°	24	3°	27	11°	19	7°	23	2°	117
AYOCO	E. Perrissol - A. Moses	Francia	24°	6	14°	16	22°	8	9°	21	—	—	22°	51
ALI BABA IV	Hans Bryner - Kurt Bryner	Svizzera	17°	13	2°	28	21°	9	DNF	0	17°	13	19°	63
ESPADARTE II	Joaquim Finza - F. Rebelo de Andrade	Portugal	10°	20	10°	20	17°	13	3°	27	2°	28	4°	108
KURUSH IV	C. de Cárdenas - Carlos de Cárdenas Jr.	Cuba	5°	25	12°	18	20°	10	15°	15	4°	26	9°	94
SCYLLA	Charles Ulmer - J. Forrington	Stati Uniti	9°	21	11°	19	5°	25	19°	11	9°	21	6°	97
BU III	Othom Dias - Tacariju de Paula	Brasile	21°	9	7°	23	4°	26	17°	13	18°	12	12°	83
ELETRA	Tito Nordio - Livio Sangulin	Italia	8°	22	5°	25	2°	28	DSQ	0	1°	29	5°	104
PEDRITO IV	Ernesto Mendonca - António Silva	Portogallo	14°	16	19°	11	23°	7	8°	22	12°	18	16°	74
GAM	Philippe Chancel - J. Marant	Francia	12°	18	9°	21	19°	11	23°	7	10°	27	14°	77
SHANNON	E. W. Etchells - J. A. Keynes Jr.	Stati Uniti	4°	26	DNF	0	9°	21	DNF	0	DNF	0	24°	47
FANCA	Duarte Bello - Fernando Bello	Portogallo	7°	21	15°	15	6°	24	1°	29	8°	22	3°	113
DINGO	J. Schoonmaker - D. Knowles	Bahamas	3°	27	21°	9	10°	29	6°	24	13°	17	7°	97
VEGA	F. Mercier - J. Roussy	Francia	13°	17	20°	10	13°	17	WDW	0	21°	9	21°	53
ITRANE	Claude Metral - J. P. Coursol	Marocco (Fr.)	27°	3	25°	5	DSQ	0	22°	8	DNF	0	20°	16
MARI-TIM	Timoleon Razelos - Andreas Ziraud	Grecia	15°	15	4°	26	16°	14	4°	26	19°	11	10°	92
PAKA V	Paul E. Fischer - Claus Wunderlich	Germania	11°	19	18°	12	18°	12	18°	12	6°	24	13°	79
PERFIDIA III	Hans Looser - Jan Both	Svizzera	22°	8	23°	7	11°	19	13°	17	11°	19	18°	70
ASTEROPE	A. Cosentino - N. Stella	Italia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
FIADOLIN	D. Salata - A. Felloli	Italia	DSQ	0	13°	17	7°	23	12°	18	DNF	0	20°	58
COMANCHE	John W. Price - John S. Reid	Stati Uniti	2°	28	22°	8	14°	16	5°	25	DNF	0	15°	77
ALOHA V	Yves Lorion - Jacques Lorion	Argentina	19°	11	16°	14	12°	18	10°	20	20°	10	17°	73

Classifica Generale Campionato del Mondo Classe Star 1952

CAMPIONATO D'EUROPA 1952

Il Campionato d'Europa, istituito nel 1932, si è svolto per la prima volta in Spagna ed a causa degli eventi bellici del secondo conflitto mondiale è stato sospeso dal 1939 al 1946. Molti gli staristi italiani che hanno scritto il proprio nome nell'Albo d'oro con Straulino che detiene il record con 10 titoli europei.

XIII CAMPIONATO D'EUROPA di Gianluigi Lagorio Serra

Il turista che, spinto dal desiderio di conoscere la Costa do Sol, famosa in tutta Europa per la sua bellezza, il suo clima meraviglioso e le sue attrattive mondane, fosse giunto a Cascais lo scorso 31 agosto avrebbe assistito ad uno spettacolo che certamente sarebbe rimasto, tra i suoi ricordi di viaggio, uno dei più indimenticabili.

Sotto un cielo di cobalto senza una nube, illuminato da un sole caldo e sfolgorante, il mare della baia, increspato dal vento dell'Atlantico, biancheggiava di vele. Decine e decine di yachts, di stars, di dragoni, di snipes e di imbarcazioni di ogni genere volteggiavano, si inseguivano, si evitavano rasentando i ferrei fianchi di tre navi da guerra alla fonda e del superbo' tre alberi nave scuola della marina Portoghese. Ovunque bandiere, insegne e pavesi garrivano al vento; da ogni parte, frammisto agli scoppi dei petardi, si levava il suono ininterrotto delle sirene delle navi, dei pescherecci, dei motoscafi; a terra migliaia e migliaia di persone sui moli, sui parapetti dei lungomare; alle finestre, sui tetti delle automobili.

In questa indimenticabile, meravigliosa, commovente cornice coreografica che nessuno scenografo e nessun regista sarebbe riuscito a creare senza lo spontaneo e toccante entusiasmo di quelle migliaia di persone, si concludeva a Cascais uno dei più grandi avvenimenti velici del 1952.

Descrivere quanto i Portoghesi hanno fatto, nella seconda quindicina di agosto, in occasione del XIII Campionato di Europa e del XXX Campionato del Mondo della Star Class non è facile; non è facile neppure per chi, come noi, non è più alla sua prima grande competizione velica. Per rendersi conto di come a Cascais sia stato possibile fare quanto è stato fatto bisogna innanzi tutto entrare nel clima in cui lo yachting vive in Portogallo. La vela è in quel paese uno sport conosciuto come possono esserlo, qui da noi, il ciclismo od il calcio. In Italia gli "sportivi", ossia l'enorme massa di coloro che, pur non avendo mai nella loro vita praticato alcuno sport, vengono così chiamati perchè passano intere serate ai caffè discutendo della magnifica discesa di Muccinelli o della "cotta" che ha determinato il mancato scatto finale di Bevilacqua, che sanno perfettamente la formazione della Juventus nella partita giuocata nel 1939 contro la Roma, che conoscono il nome e l'età del diciottesimo arrivato al Giro d'Italia di qualche anno fa ma non sanno assolutamente chi sono quel tale Straulino e quel certo Rode che, in meno di due mesi, hanno dato all'Italia una vittoria olimpica, un titolo mondiale ed uno europeo. In Portogallo la vela è, se non lo sport nazionale, uno sport come tutti gli altri quindi diffuso, conosciuto ed apprezzato. Il Portoghese che si interessa di sport, anche se non si occupa solo ed esclusivamente di yachting, sa chi sono i Fratelli Bello, Fiuza, Capucho e gli altri migliori velisti del suo Paese, segue le grandi competizioni veliche così come segue gli incontri di calcio, si entusiasma per le vittorie degli scafi che portano la sua verde - rossa bandiera così come perde la testa quando la fortissima squadra nazionale di Hockey polverizza gli avversari.

Per rendersi conto di ciò non è necessario vivere in Portogallo degli anni. A noi è stato sufficiente, per accorgercene, vedere i titoli a sette colonne, le intere pagine di testo e le numerose e grandi fotografie che i maggiori giornali sportivi portoghesi quali il «Boia» ed il «Mundo Desportivo» dedicavano, assieme ai grandi quotidiani politici di Lisbona, ai Campionati di Cascais ed alle vittorie di Straulino e Rode che - si noti bene - non erano neppure portoghesi.

Sono stati questo, per noi, sbalorditivo entusiasmo generale, la incontenibile passione degli staristi e degli yachtmen portoghesi per il loro giovane sport e l'aiuto largo ed entusiastico delle massime autorità e dei massimi enti nazionali che hanno permesso ai nostri amici di organizzare a Cascais i due campionati in modo talmente perfetto, signorile ed impareggiabile da far sì che essi rimarranno, nella storia della star class, come esempio e modello insuperabile.

Tutto a Cascais ha funzionato perfettamente: l'organizzazione tecnica in terra ed in mare, la parte logistica e la parte mondana.

Senza uscire dall'area del Club Navale i concorrenti potevano disporre di tutto quanto occorreva loro: ogni equipaggio riceveva all'atto del suo arrivo stipetti particolari per le vele e per gli indumenti da regata, un ampio locale opportunamente attrezzato permetteva di indolcire e seccare le vele con facilità e, cosa questa di grandissima importanza, l'intera famiglia dei Brites, i noti artigiani di Lisbona titolari di un Cantiere specializzato nella costruzione di star superleggeri e modernissimi la cui fama ha già da vario tempo varcato i confini del Portogallo, si era trasferita, armi e bagagli, in un locale del circolo. Nel minimo tempo materialmente indispensabile, tra una regata e l'altra, era così possibile ottenere, perfettamente eseguita da personale specializzato, qualunque riparazione di qualsiasi genere, dalla più semplice alla più difficile e complicata. Un buon numero di marinai del circolo, premurosi e cortesi, era sempre a disposizione dei concorrenti per aiutarli in qualunque operazione e, benché gli stars fossero ormeggiati al centro della rada, un ben organizzato servizio di lancia a motore permetteva di raggiungerli ogni qual volta occorresse, comodamente e senza eccessiva perdita di tempo.

In mare tutto funzionava altrettanto bene che in terra. Da nave giuria fungeva la corvetta San Vincente i cui cortesissimi ufficiali erano sempre pronti ad eseguire le manovre che spesso la Giuria richiedeva loro ed i collegamenti con i battelli boa e con quelli di servizio e controllo, non ostante la mancanza di radio, erano assicurati da numerosi e veloci motoscafi. Pescherecci e rimorchiatori appositamente noleggiati dai Circoli e da privati e bellissimi yachts erano a disposizione di quanti volevano seguire da vicino lo svolgimento delle gare e gli «aficionados» hanno ben saputo approfittare di questa possibilità che veniva loro offerta. Abbiamo contato in certe giornate, fino a ventotto imbarcazioni, letteralmente stipate di spettatori, nelle vicinanze di una boa!

Ciò che non dimenticheremo mai è stata però, soprattutto, l'accoglienza che abbiamo ricevuta in terra portoghese. Dal giorno del nostro arrivo a Cascais a quello della nostra partenza, ai cocktails, ai balli, ai pranzi che, quasi senza interruzione, si susseguivano ogni sera, come nei rapporti diretti, i Portoghesi ci hanno colmato di gentilezze e di premurose attenzioni, hanno creato attorno a noi una spontanea e sincera atmosfera di amicizia e di cordialità che hanno fatto del nostro soggiorno sulla Costa do Sol quello che ricorderemo con più rimpianto e con più nostalgia. Le più belle case erano aperte per noi, per noi sono state organizzate gite negli stupendi dintorni e corride nei grandi allevamenti dei Fratelli Paglia a Vila Franca de Xira. Al Casino do Estoril, al Golf Club da Parada, a bordo della Fragada D. Fernando ormeggiata, sfavillante di luci nella profumata e tiepida notte portoghese, alla foce dell'immenso estuario del Tago dove le azzurre acque dell'Atlantico si mescolano a quelle pigre e grigiastre del grande fiume, come a Sintra, nella stupenda Quinta dosalfinetes dei conti de Caria o a Estoril, nel bianco Casal de S. Roque dei Ribeiro Ferreira coperto di rampicanti e proteso sul mare, sempre la stessa atmosfera, sempre la stessa gradevolissima sensazione di trovarsi con vecchi amici in un paese amico.

Comodoro Vaultier, Conte de Caria, Ingegnere Ferreira, Fernando Costa Duarte, Alberto Graca, Carlos Lourenco, Ernesto de Mendonca, Joaquim Fiuza, Joao Tito, Antonio Bustorff, Duarte e Fernando Bello, Capitano d'Agujar, nostro impareggiabile - diciamo così - ufficiale di collegamento, ringraziando Voi vogliamo ringraziare tutti gli amici, vecchi e nuovi, che abbiamo trovato nel vostro bellissimo ed ospitale paese, ringraziando voi per tutti vogliamo ringraziare il Portogallo. Vi attendiamo a Napoli, la prossima estate, con l'impazienza con la quale si attendono gli amici cari e vi assicuriamo che, anche se difficilmente potremo fare per voi quello che voi avete fatto per noi, i sentimenti con cui ci avete accolto saranno gli stessi con i quali vi accoglieremo. Vi attendiamo tutti ed attendiamo anche Lei, Eccellenza Venturini, Lei che, a duemila e più chilometri dalla nostra terra, ci è sempre stato vicino, ci ha fatto sentire la presenza della Patria ed ha gioito con noi della superba affermazione sportiva della nostra bandiera.

Partecipanti al XIII Campionato d'Europa e relativi punteggi

Nome della Barca	Equipaggio	Nazione	1ª Regata		2ª Regata		3ª Regata		4ª Regata		5ª Regata		Totale	
			Class.	Punti	Class.	Punti								
MA LINDO	Joao Tito - Alberto Graca	Portogallo	7°	14	6°	15	2°	19	2°	19	10°	11	3°	78
CAPUCHO IV	Joao Capucho - Manuel Guerreiro	Portogallo	5°	16	3°	18	6°	15	6°	15	8°	13	4°	77
FANECA	Mario Rivelli - G. Schettino	Italia	3°	18	12°	9	DS	0	RT	0	14°	7	14°	34
FADA III	P. de Montaut - J. de Montaut	Francia	13°	8	15°	6	14°	7	15°	6	17°	4	18°	31
WILLY KILLY	J. Mitchell - Mrs. Mitchell	Inghilterra	RT	0	11°	10	9°	12	9°	12	16°	5	12°	39
MEROPE	A. Straulino - N. Rode	Italia	1°	20	2°	19	1°	20	1°	20	5°	16	1°	95
AYOCO	H. Perrissol - A. Moses	Francia	14°	8	14°	7	8°	13	DS	0	3°	18	11°	46
ALI BABA IV	Hans Bryner - Kurt Bryner	Svizzera	DS	0	9°	12	1°	10	5°	16	1°	20	9°	58
ESPADARTE II	Joaquim Finza - F. Rebelo de Andrade	Portogallo	4°	17	1°	20	3°	18	8°	13	9°	12	2°	80
ELETTRA	Dr. Tito Nordio - Livio Sangulin	Italia	2°	19	7°	14	DS	0	10°	11	4°	17	7°	61
PEDRITO IV	Ernesto Mendonca - António Silva	Portogallo	6°	15	4°	17	10°	11	7°	14	6°	15	5°	72
GAM	Ph. Chancerel - J. Maraut	Francia	10°	11	RT	0	NP	0	13°	8	13°	8	16°	27
VEGA	F. Mercier - J. Roussy	Francia	12°	9	8°	13	12°	9	11°	10	11°	10	10°	51
MARI-TM	Timoleon Razelos - Andreas Ziraud	Grecia	DS	0	DS	0	13°	8	4°	17	7°	14	12°	39
PAKA V	Paul E. Fischer - Claus Wunderlich	Germania	8°	13	5°	16	4°	17	12°	9	15°	6	7°	61
PERFIDIA III	Hans Loozer - Jan Both	Svizzera	11°	10	13°	8	DS	0	14°	7	12°	9	14°	34
ASTEROPE	A. Cosentino - N. Stella	Italia	RT	0	10°	11	5°	16	NP	0	NP	0	16°	27
FIADOLIN	D. Slata - A. Pelloi	Italia	9°	12	RT	0	7°	14	3°	18	2°	19	6°	63

Classifica generale Campionato d'Europa Classe Star 1952

CAMPIONATO D'ITALIA 1952

Le prime Star arrivano in Italia nel 1933 a Genova, Venezia, Livorno (Regia Accademia Navale) e Napoli dove nel 1935 si disputa il primo Campionato Italiano della Classe. Sette concorrenti e vittoria dei palermitani Mario Ducrot-Guido Airoldi su **Gloriana** (1118) Straulino-F. Boeris-Clemen su **Sibilla** (1086) IDiv. Regia Marina) è terzo a pari punti con Dario Salata-G. Cosulic su **Scorpione** (1060) R. Accademia Navale).



“Il Campionato Italiano 1952 della star class si è svolto quest'anno, dal 24 al 28 giugno, a Venezia organizzato dallo Sport Velico della Marina Militare Italiana detentore del titolo per averlo vinto nel 1951 a Napoli con l'ormai tradizionale coppia Straulino-Rode.

Con la cordiale e fattiva collaborazione della Compagnia della Vela, il vecchio Club che assolve al non lieve compito di tenere viva la passione per la vela in quella Serenissima che è stata nei tempi ed è ancora oggi l'incontrastata Signora dell'Adriatico, l'Ammiraglio Lorenzo Daretti, “Deus ex machina” di Marivela, e il Comandante Giulio Ficarolo di Gropello hanno anche quest'anno organizzato il Campionato con quella perfezione tecnica, con quella larghezza di mezzi e con quella signorilità che sono ormai una tradizione dello Sport Velico della nostra Marina. La bella sede della Scuola Sottufficiali di Sant'Elena è stata il quartier generale del Campionato e l'Ammiraglio Pecori Giraldi assieme al Comandante della Scuola, Radaelli, sono stati dei perfetti e gentilissimi padroni di casa, così come lo è stato, per quanto riguarda la Compagnia della Vela, il suo Presidente Ammiraglio Perissinotti Bioni spalleggiato sempre dai suoi collaboratori.

Dodici stars, rappresentanti le quattro flotte della Marina Militare (Taranto, Napoli, La Spezia e Accademia Navale di Livorno) e quelle di Trieste, Formia, Lario, Capri, Lecce, Monfalcone, Bari ed Isola Comacina, hanno partecipato al Campionato e se si esclude qualche forzata defezione quali quelle di Cosentino, di Ubaldo Fondi e di Maio, si può veramente dire che a Venezia era presente il fior fiore del nostro starismo.

Ancora una volta, la quinta, se non andiamo errati, e la quarta consecutiva, Agostino Straulino ha imposto ai suoi avversari tutto il peso della sua classe. La sua vittoria

assume quest'anno un significato ancora maggiore in quanto conquistata con una barca di costruzione italiana, **Polluce II**, e con un manovratore del tutto "novellino" a questo genere di competizioni, Carlo Niccolini, il simpatico ufficiale di rotta di **Baldanza** nella Regata d'Alto Mare Mediterranea dello scorso anno. La netta, nuova affermazione del Campione di Marivela non ha però tolto per nulla interesse alla gara che, si può dire sino all'ultima prova, è stata sempre combattuta ed animatissima. Al termine della terza giornata infatti la classifica era condotta, con 33 punti, da Tito Nordio che, con tre regolarissimi secondi sembrava avere imboccata la via diretta per la conquista, del titolo. Ad un solo punto da Straulino, che ne contava 32, si presentava inoltre alla ribalta dei campioni, il giovane equipaggio napoletano formato da Mario Rivelli e da Beppe Schettino che, con il magnifico **Faneca**, aveva condotto a termine delle ottime ed intelligenti regate. Non molto indietro era poi il "vecchio" Dario Salata che con il suo nuovissimo **Fiadolin** interamente ricoperto di una sottile e levigatissima pellicola di celluloidi di un bel colore giallo canarino, aveva già detto la sua parola con il bel primo posto conquistato nella seconda prova del campionato.

Assieme al vittorioso **Polluce II**, **Elettra**, **Faneca** e **Fiadolin** sono dunque state le "prime donne" del Campionato. Quattro barche appartenenti alla categoria di quegli stars ormai comunemente chiamati "superleggeri", ulteriore conferma quindi, se ancora ve ne fosse il bisogno, della superiorità di queste costruzioni su quelle normali. E' interessante però notare che nessuna di queste quattro barche è uscita dallo stesso cantiere: **Polluce II** è una costruzione del Cantiere Beltrami di Genova dell'anno 1951, **Elettra** è opera del famoso cantiere nord-americano OldGreenwich Boat Co. meglio conosciuto col nome del suo proprietario E. W. Etchells, campione del Mondo 1951 della star class, che lo ha varato sempre nel 1951, **Faneca** uscito nel 1947 dal Cantiere Portoghese Joao M. Brites di Lisbona e **Fiadolin**, infine, è una creatura della Velscaf di Dario Salata che, se non andiamo errati, ha per la prima volta toccato l'acqua a Venezia in occasione di questo Campionato. Nessuna conclusione definitiva si vuole trarre da queste osservazioni; solo dopo numerosi confronti internazionali, di cui due importantissimi, il Campionato d'Europa e il Campionato del Mondo 1952 della classe avranno luogo nel prossimo mese di Agosto a Cascais con la partecipazione, a quanto ci risulta, di una numerosa e agguerrita compagine di nostri specialisti, si potrà dire qualche cosa di veramente basato sui fatti ma, fin da ora, non ci sembra azzardato parteggiare con quei tecnici e con quei competenti (e bisogna tenere presente che tra questi è anche il ben noto Jean Peytel, una delle maggiori autorità europee nel campo degli stars) che affermano che non è verso un cantiere più che verso un altro, ma piuttosto verso un determinato "tipo" di costruzione che bisogna indirizzarsi nella star class. Fra i rimanenti concorrenti, tutti imbarcati su stars "pesanti" e quindi in evidenti condizioni di inferiorità, per quando riguarda il mezzo, nei confronti dei primi quattro classificati, portato da Carlo Lapanje e da Negrotto Cambiaso ed il vecchio **Legionario** hanno fatto, si può dire, numero a se. Di essi si può veramente dire, usando una espressione molto comune nel linguaggio sportivo ma che rende perfettamente l'idea, che di più non potevano fare. La via delle prime posizioni era per loro inevitabilmente preclusa ed essi si sono quindi limitati a dominare con facilità quel lotto di avversari contro i quali erano in grado di combattere ad armi pari. Ci auguriamo, nell'interesse della star class, di poter vedere un giorno, che vorremmo sperare non troppo lontano, il simpatico Lapanje ed il bravo Ciappa, che tutti hanno visto con gioia nuovamente comparire sui campi di regata dopo un lungo periodo di forzata assenza, al timone di stars all'altezza della loro classe. Se questo avverrà siamo certi che, nei prossimi campionati, ben più dura sarà la lotta, se non per il primo posto, certamente per le piazze d'onore.

Tra i giovani ci piace ricordare Nanni Porro, appassionatissimo e sempre presente sui vari campi di regata con il suo **Arlù II**. Egli occupa nella classifica del Campionato esattamente il posto che compete alle possibilità sue e del suo mezzo, avremmo voluto però che il distacco di punti che lo separa da chi lo precede fosse almeno di un poco inferiore.

Il campo di regata nelle cui acque ha avuto luogo il Campionato, situato al Lido circa un miglio e mezzo al largo dell'Hotel Excelsior, ha dato prova di essere bene adatto per una competizione



Il vittorioso «Polluce» con cui Straulino-Nicolini hanno conquistato il Campionato d'Italia della Star Class.

dell'importanza di quella che vi si è svolta. Sotto un cielo perfettamente sereno e con condizioni di mare ottime, le regate, tre su percorso triangolare e due su percorso al vento di andata e ritorno come prescritto dal regolamento dell'IS.C.Y.R.A., si sono sempre svolte con vento che, leggero o piuttosto fresco a seconda delle varie giornate, si può senz'altro definire regolare facendo eccezione, naturalmente, per qualche "salto" inevitabile, crediamo, su qualsiasi campo di regata e tutto questo ha contribuito a rendere ottima la riuscita del Campionato anche dal punto di vista tecnico.

La Giuria, composta dal Comandante Giulio Ficarolo di Gropello, Vice Direttore di Marivela, da Paolo Nessi, Assistente Segretario del XIV Distretto dell'I.S.C.Y.R.A., dal Comandante Cristani, dal Dott. Enzo di Lorenzo, membro della Commissione Sportiva dell'U.S.V.I., dal Dott. Chiggiato di Venezia e dal sottoscritto, non ha avuto, tranne lo stare in mare a bordo del bel rimorchiatore d'alto Mare **Montecristo**, che fungeva da nave giuria, dalle 9 e mezza del mattino alle 17 del pomeriggio, nulla da fare. Non vi è stata infatti, caso non unico

certo ma molto raro, nè una protesta nè una sola partenza fuori allineamento.

E' questo, forse, il fatto più saliente del Campionato che, pur combattutissimo, non ha dovuto registrare un solo incidente, prova della sportività e della correttezza dei nostri staristi che hanno dimostrato in modo veramente encomiabile di conoscere e di applicare in modo perfetto il regolamento di regata nel suo spirito e non nei suoi articoli, convinti che in ogni sport, e nello yachting specialmente la cosa più importante non è raggiungere la vittoria ma avere combattuto lealmente per conquistarla. (CILLS)

Classifica generale del Campionato Italiano Star

Classifica	Scafo	Equipaggio	Club	Ordine s'arrivo					Punti
				1ª pr.	2ª pr.	3ª pr.	4ª pr.	5ª pr.	
1º	<i>Polluce II</i> 3142	Sraulino-Nicolini	SE.VE.TA.	1º	3º	3º	1º	1º	56
2º	<i>Elettra</i> 3108	Nordio-Sangulin	Trieste	2º	2º	2º	4º	3º	52
3º	<i>Faneca</i> 2599	Rivelli-Schettino	Formia	3º	4º	1º	2º	6º	49
4º	<i>Fiadolin</i> 3249	Salata-Pelloli	Lario	4º	1º	6º	6º	2º	46
5º	<i>Samba</i> 2958	Lapanie-Negrotto-Camliaso	SE.VE.NA.	5º	7º	4º	3º	5º	41
6º	<i>Legionario</i> 1663	Giappa-Rolandi	Capri	6º	5º	5º	5º	4º	40
7º	<i>Arlù II</i> 2390	Porro-Manara	Lecco	8º	6º	8º	7º	7º	29
8º	<i>Marina</i> 3137	Trevisan-Pellaschier	Monfalcone	10º	8º	7º	8º	8º	24
9º	<i>Arcobaleno</i> 2439	Milella-Lapenna	Bari	9º	9º	9º	11º	9º	18
10º	<i>Argo</i> 2475	Serio-Arrigale	SE.VE.SPE.	11º	10º	11º	9º	10º	14
11º	<i>Maramao IV</i> 2983	Pracchi-Jachin	Isola Comacina	Rt.	11º	10º	10º	11º	10
12º	<i>Renzipea</i> 2989	D'Ottaviano-Terreni	SE.VE.AN.	7º	Rt.	NP	NP	NP	6

IL LIBRO D'ORO DELLO STAR OLIMPICO **MEROPE** (da "Vela e Motore" gennaio 1953)

Lo Star **Merope numero velico 2958** (Timoniere: Capitano di Corvetta Agostino Straulino; Prodiere: Capitano Nico Rode) costruito negli ultimi mesi del 1949 da E.W. Etchells nel Cantiere Old Greenwich Boat Co. di Stamford Connecticut (U.S.A.) ha partecipato, nei suoi primi tre anni di vita, a 47 regate (1 Olimpiade, 3 Campionati del Mondo, 3 Campionati d'Europa, 2 Campionati d'Italia ottenendo 30 primi premi, 8 secondi, 2 terzi e 2 quarti.

Ha vinto: il Campionato d'Italia nel 1950 e nel 1951;

- il Campionato d'Europa nel 1953, nel 1951 e nel 1952;

- il Campionato del Mondo nel 1952;

- la Medaglia d'Oro alle Regate della XV Olimpiade di Helsinki 1952.

L'Equipaggio

Il Capitano di Corvetta Agostino Straulino ed il Capitano Nico Rode formarono per la prima volta equipaggio nel 1935, scendendo in regata con lo Star **Scorpione** (n.v. 1060) nelle acque di Sorrento.

- 1938: con lo Star **Polluce** (n.v. 1540) vincono a Kiel (Germania) il Campionato d'Europa; - 1939: con lo Star **Polluce** si classificano secondi a Kiel, nel Campionato del Mondo.

Dopo la parentesi della guerra:

- 1948: sempre con **Polluce** vincono a Trieste (Italia) il Campionato d'Europa, che non viene loro assegnato perchè, a seguito di un disguido bancario, le loro quote I.S.C.Y.R.A. erano state versate in ritardo;

- 1948: con **Legionario** (n.v. 1663) partecipano alle Regate della XIV° Olimpiade a Torquay (Inghilterra) classificandosi quinti, nonostante due squalifiche e la rottura dell'albero nell'ultima prova;

- 1948: con **Polluce** vincono a Napoli il Campionato d'Italia;

- 1948: con **Polluce** si classificano secondi, a Cascais (Portogallo) nel Campionato del Mondo;

- 1949: con **Polluce** vincono a Taranto il Campionato d'Italia;

- 1949: con **Polluce** vincono a Monaco (Principato) il Campionato d'Europa;

- 1950: con **Merope** (n.v. 2958) vincono a Napoli il Campionato d'Italia ed il Campionato d'Europa;

- 1950: con **Merope** si classificano 5° al Comp.to del Mondo a Chicago (U. S. A.);

- 1951: con **Merope** vincono a Napoli il Campionato d'Italia ed il Campionato d'Europa;

- 1951: con **Merope** si classificano 6° al Campionato del Mondo svoltosi a Gibson Island (Chesapeake Bay, U. S. A.);

- 1952: con **Merope** vincono a Cascais (Portogallo) il Campionato d'Europa;

- 1952: con **Merope** vincono a Cascais (Portogallo) il Campionato del Mondo;

- 1952: con **Merope** vincono a Helsinki la Medaglia d'Oro della XV Olimpiade ottenendo tre primi premi e quattro secondi nelle sette Regate Olimpiche.

ONORE A MARIVELA



La bella artistica coppa assegnata alla Marina Militare Italiana per la vittoria del Campionato Mondiale Stelle con il « Merope » e con l'equipaggio Straulino-Rode, vincitori anche del Campionato d'Europa e delle Olimpiadi 1952 sempre nella classe Stelle.



*Lo Star **Merope**, la barca dal caratteristico scafo azzurro dell'impresa di Straulino-Rode, è custodita presso il Museo della Barca Lariana fondato sul lago di Como da GianAlberto Zanoletti, regolarmente visitabile da parte del pubblico.*



Si ringrazia Ferdinando Zanoletti e il Museo Barca Lariana per la cortese collaborazione



CENTRO
STUDI
TRADIZIONI
NAUTICHE



... il porto
della cultura
del mare