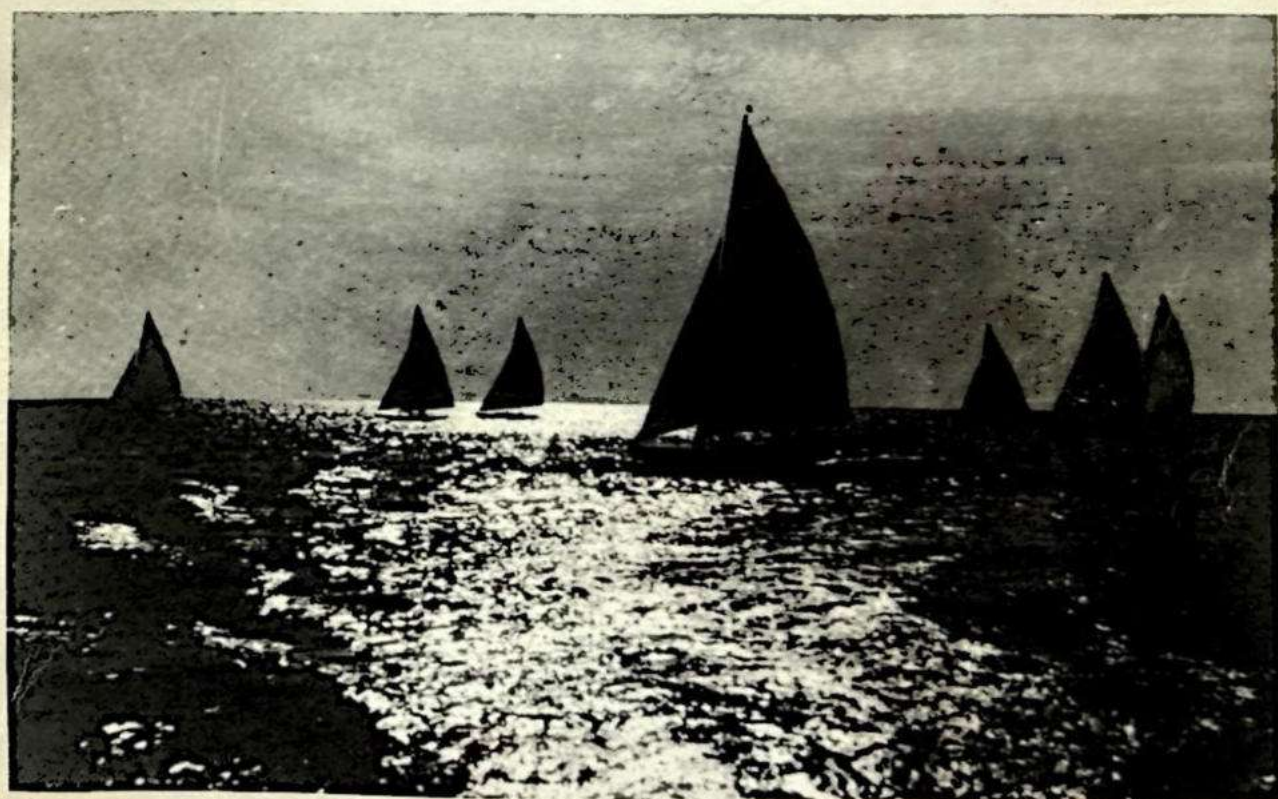


VASCO BARDI

50 anni di vela



DEL C.A.V. ERIX
IL CIRCOLO DELLE "STELLE"

1953 - 2003

VASCO BARDI

50 ANNI DI VELA

C.d. V. ERIX

Assoc. Sportiva Dilettantistica
Calata Mazzini, 27 - 19032 LERICI

DEL C.d.V. ERIX
Ged. Fisc. 81001300110
Part. IVA 0376010115

IL CIRCOLO DELLE "STELLE"

1953 - 2003

ARMANDO
NOCCHI

PLAN DE PORTO VENERE ET DU GOLFE D'ESPECIA

Par les S^r MICHELOT

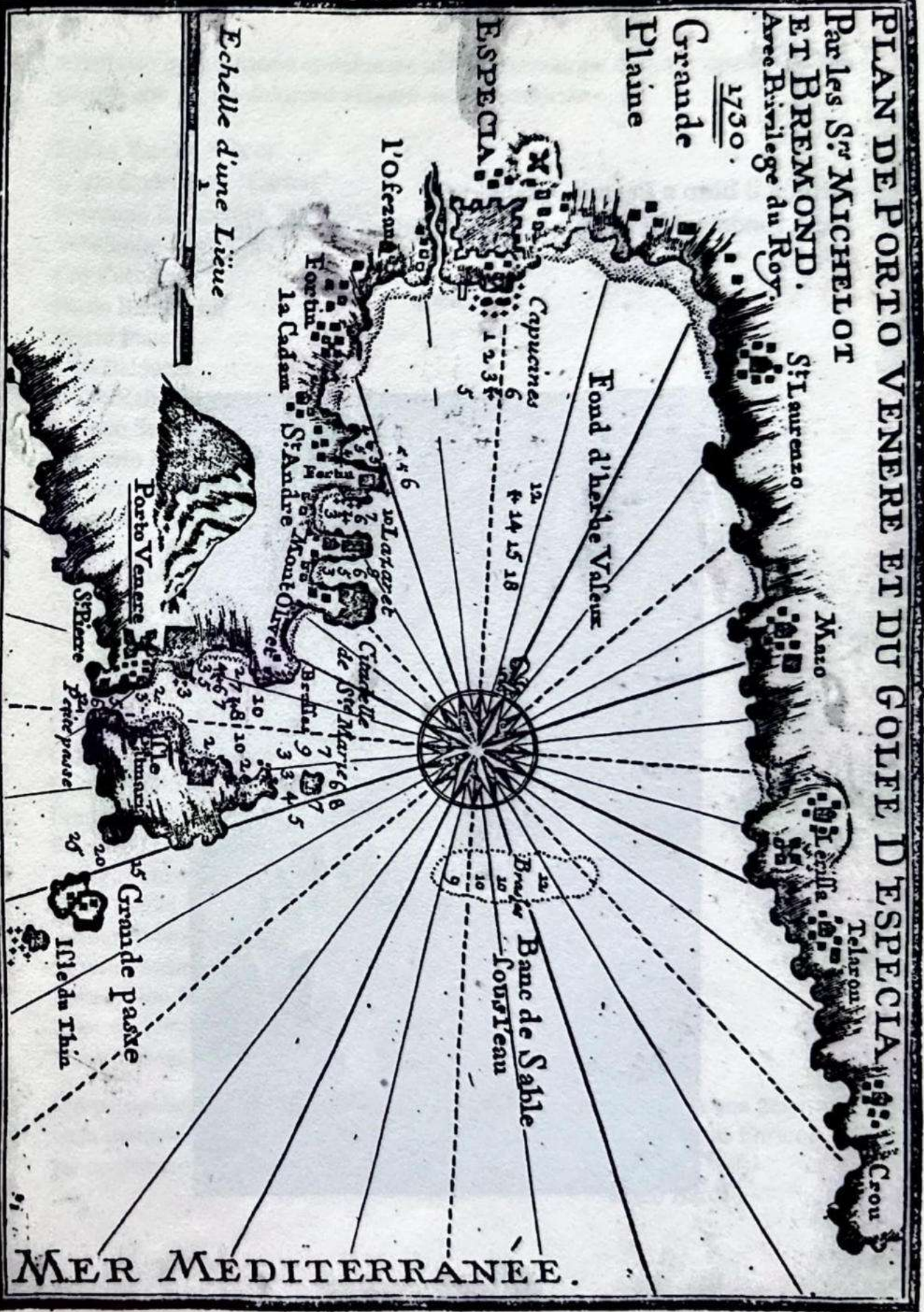
ET BREMOND.

Avec Privilege du Roy.

1730.

Grande

Plaine



Dedica

Dedico il libro a Pagano Adalberto
socio fondatore del nostro Circolo e primo Presidente

Vasco



Ringrazio quanti hanno collaborato alla realizzazione di quest'opera compiendo con me un doloroso viaggio nella memoria:

Felice Tonelli, "Cicci"
Carlo Codeluppi, "Carlon"
Giovanni Baracchini, "Ciurella"
Wladimiro Codeluppi
Lio Coccoloni
Paolo Baracchini
Mario Piattoni
Vito Balducci
Paolo Rabaioli
Angelo Sommovigo
Umberto Baldi, "Tombanin"
Aurelio Bertella
Gianfranco Bellucci, "Giambadera"
Ruggero Tellini
Marco Bertorello
Pier Luigi Isola
Claudio Sampiero
Pietro Nicoletti
Lionello Roncallo, "Grillo"
Guido Guidi
Giulia Rolla
Ermenegildo Mignani
Francesco Imbrioscia
Roberto De Vincentiis
Giorgio Musso
Luca Taddei
Armando Nocchi
Marco Paganini
Gioacchino Rolla
Giovanni Stefanini
Mauro Bernabò.

Un particolare ringraziamento al Sig. Marco Bertorello che, con una generosa donazione al Circolo della Vela ERIX in memoria del padre Enrico, ha contribuito alla realizzazione del presente libro.

Vasco Bardi

Bibliografia

I frammenti di poesie sono stati tratti dal libro:

“Il Cadere Lieve Delle Stelle”

di Vasco Bardi

edito da Agorà Edizioni

via Francesco Crispi 33 19124 La Spezia

Tel. 0187/ 735345

Prefazione

In occasione del cinquantenario della fondazione del Circolo della Vela ERIX ho avuto l'onore di esserne il Presidente.

Sono molto legato a questo Circolo che ho cominciato a frequentare 35 anni fa quando ancora non ero mai salito su una barca a vela. Qui ho conosciuto molti amici che mi sono stati maestri e che mi hanno aiutato a raggiungere un livello di preparazione tale da consentirmi di portare i colori del Circolo anche in Olanda e negli USA. Quando in occasione delle ultime elezioni per il rinnovo del Consiglio Direttivo sono stato invitato a candidarmi, pur consapevole dell'impegno che ne sarebbe derivato, ho accettato con entusiasmo anche per poter ricambiare almeno in parte quanto il Circolo mi ha dato in questi anni.

Nel tracciare il calendario dei festeggiamenti la scelta è caduta sull'organizzazione di una regata che coinvolgesse tutte le classi e sulla scelta della terrazza del Castello di Lerici come sede per dotare il Circolo di una cornice veramente degna dell'avvenimento, ma una cosa avevo nel cuore da anni: ricostruire i 50 anni di storia del Circolo raccogliendo le testimonianze dei personaggi che ne avevano vissuto gli eventi. Molte di queste testimonianze sapevo essere ancora vive nella mente di tanti attraverso i brevi flash di aneddoti ascoltati qua e là sul molo e temevo che avremmo rischiato di perdere questo patrimonio. Inoltre anche la "memoria cartacea" della storia del Circolo era piuttosto lacunosa.

Era chiaro che la realizzazione di tale opera sarebbe stata onerosa: bisognava individuare la persona giusta che avesse non solo la disponibilità, ma capacità e fantasia per evitare il rischio di una raccolta di notizie dal sapore "notarile"

In questa scelta sono stato aiutato dalla fortuna. Vasco Bardi, il nostro istruttore di vela e poeta, si è rivelato la carta vincente: ha accettato con entusiasmo l'impegno che gli avevo affidato condividendo il "taglio" che pensavo di dare a questo volume.

Si è subito dedicato alla raccolta di racconti e aneddoti facendo verifiche incrociate sulla veridicità al fine di costruire un racconto preciso. Ha iniziato a raccogliere documentazioni fotografiche e ha scavato negli archivi e nelle biblioteche. Ha avuto in questa fatica l'entusiastica collaborazione di tutte le persone alle quali ha chiesto aiuto.

Quando ha avuto pronta la prima bozza di questo libro ha voluto che la leggesti per capire se rispondeva alle mie attese. Non solo era perfettamente in linea con quanto avevo in mente ma era andato ben al di là con la sua capacità di calare la storia del Circolo nel momento storico della sua realizzazione, arricchendo il racconto con riferimenti di vita quotidiana che rendono più comprensibili alcune scelte dell'epoca, facendoci rivivere scene di vita che molti di noi hanno dimenticato o mai conosciuto. Ha saputo raccontare i 50 anni della vita del Circolo attraverso i personaggi che l'hanno vissuta e voluta, ma di tali personaggi ha saputo cogliere anche il carattere, sviscerare l'emotività intrecciando la realtà con gli aneddoti e la storia, storia rivista a sua volta attraverso le imprese di mare e le esperienze personali e irripetibili che colorano comunque la vita di ogni uomo di mare. Non potevano mancare i brevi e sublimi inserti poetici che sottolineano e caricano di emozione i brani del racconto come non potevano mancare i riferimenti ai risultati sportivi che hanno reso grande il Circolo della Vela ERIX anche se, leggendo il racconto, certe partecipazioni e risultati ottenuti in gare mondiali e internazionali paiono quasi scontate, non vengono enfatizzate, ma sembrano la logica risposta alla dedizione e all'amore che tali personaggi hanno riversato al mare. Un cinquantenario dovrebbe rappresentare un momento di riflessione e di bilanci, ma preferisco lasciare a questo libro tale compito per esaminare invece i nostri futuri obiettivi volti a realizzare una continua crescita cercando di non perdere il patrimonio lasciatoci in eredità dai Soci Fondatori e dai Consigli Direttivi che ci hanno preceduto.

Confesso la mia personale sensazione di sentirmi "piccolo" di fronte a tanto impegno profuso da chi mi ha preceduto ma tale sensazione è sicuramente la molla che mi spingerà a far sì che molti giovani trovino una via facilitata per l'approccio alla vela che è non solo sport ma scuola di vita per la necessità di dover imparare ad affronta-

re da soli le avversità, anche se guidati in questo apprendimento da persone di provata esperienza, per l'insegnamento a gioire dei risultati ottenuti come premio di un impegno personale ma anche ad accettare i risultati negativi e le delusioni che lo sport, come la vita, ci può presentare.

L'elezione dell'attuale Consiglio Direttivo è coincisa con un momento di grandi cambiamenti: in primo luogo il riassetto della baia di Lerici con il prolungamento della diga frangiflutti e la contemporanea richiesta da parte del Comune e della Regione Liguria di ridurre il numero delle barche presenti in rada per garantirne la sicurezza. E' evidente come questa richiesta sia poco conciliabile con il nostro desiderio di crescita e con la pressante richiesta di nuove iscrizioni e di nuovi ormeggi.

E' intendimento del Consiglio Direttivo difendere i nostri ormeggi, incrementare la scuola vela migliorando le attrezzature e le imbarcazioni, supportare l'attività agonistica di tutte le classi, ma con particolare riguardo al mondo giovanile per far sì che i Fago, gli Straulino, i Pagano, i Coccoloni, i Carozzo ed i Sampiero possano avere degli emuli.

Altro obiettivo è quello di effettuare il prolungamento del pontile galleggiante con la possibilità di dare una sistemazione più comoda alle imbarcazioni che ancora sono ormeggiate alle boe.

Sentiamo pressante la necessità di acquisire nuovi spazi per poter ospitare derive di maggior ingombro di quelle attuali e per poter migliorare la sede; a tal fine abbiamo elaborato un progetto di sopraelevazione nell'ottica di rendere più vivibile anche nella stagione invernale parte della terrazza. Ciò consentirebbe inoltre di organizzare incontri con velisti di altra provenienza per uno scambio di esperienze e corsi di aggiornamento. E' stata acquisita una piccola galleria sotto il castello ove collocare il nuovo impianto di riscaldamento liberando parte dell'attuale sede. Nell'ottica di una sempre più valida collaborazione con il Comune di Lerici abbiamo preso in gestione la mancina comunale antistante il circolo e ci siamo resi disponibili alla gestione degli ormeggi per le imbarcazioni in transito a ridosso della diga frangiflutti.

Tra gli altri obiettivi spiccano per ambizione l'organizzazione di una regata di importanza internazionale per cabinati e la ricerca di sponsor per dotare il Circolo di un cabinato competitivo che condotto da un equipaggio formato da nostri soci possa portare i nostri colori sui più prestigiosi campi di regata.

Si è reso necessario riorganizzare la gestione amministrativa del Circolo iniziando con una rilettura dello Statuto e con una nuova stesura del Regolamento. Tale riorganizzazione ci ha permesso di incrementare le entrate del Circolo affittando posti barca ad imbarcazioni in transito.

In tutte queste decisioni sono stato supportato in maniera splendida da tutti i componenti del Consiglio Direttivo, del Collegio dei Probiviri e del Collegio dei Revisori dei conti che si sono dimostrati competenti e collaborativi.

Ermenegildo Mignani

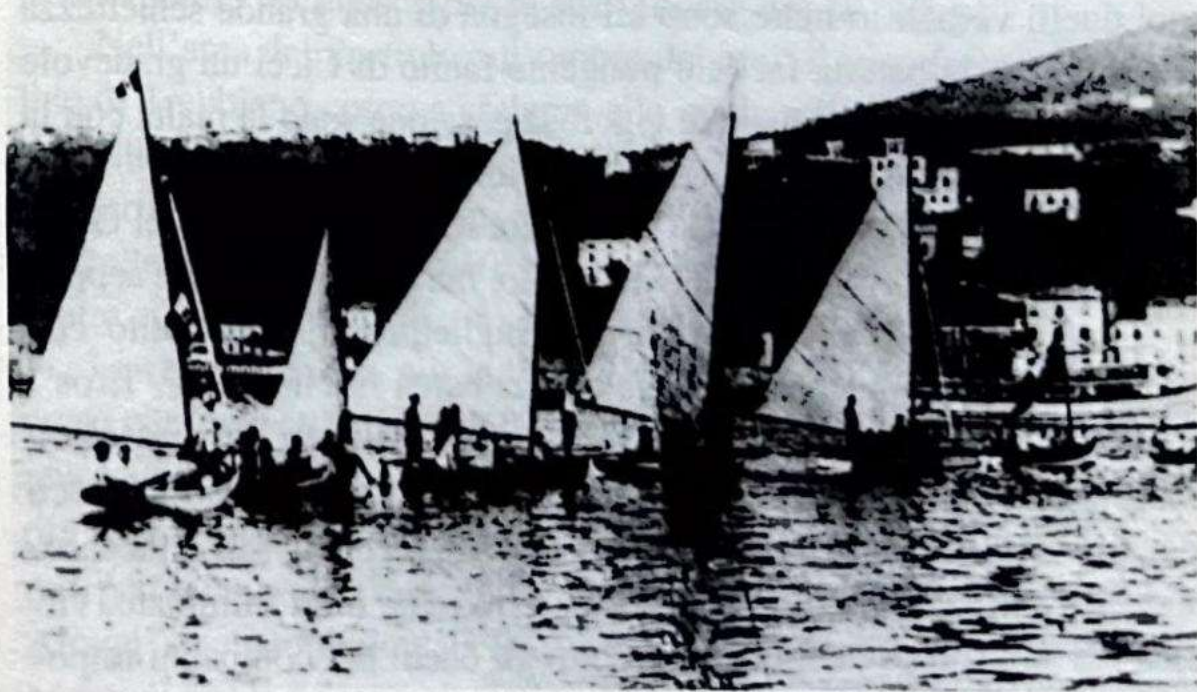
Prima che il...

Prima che Il Circolo Nautico ERIX fosse fondato esisteva a Lerici la Polisportiva che riuniva diverse attività: la pallacanestro, il pugilato, la vela e il canottaggio.

La sede era in via Roma, località en Tragià, così chiamata a causa della sua spiaggia di ghiaia.

Alcuni dei futuri fondatori dell'ERIX erano iscritti alla società lericina e svolgevano la loro attività sportiva.

Adalberto Pagano era allenatore dei pugili, Felice Tonelli boxava nei pesi mosca, Vejo Sampiero giocava nella squadra della pallacanestro. I pugili si allenavano nella palestra della sede che aveva un pavimento fatto di assi di legno scricchiolanti e pericolanti; sotto questo assito c'era una polla d'acqua sorgiva e nell'incrociare i guantoni, ad ogni gioco di gambe, gli atleti rischiavano di fare un bagno fuori stagione.



Barche armate alla "portoghese" in processione marina: en Tragià appare sullo sfondo a destra.

In questa società il pugilato e la vela erano trascurati; alcuni Soci decisero per la scissione, fondando una nuova Associazione: il Comune assegnò loro un nuovo locale con sede in via Gerini, dove attualmente c'è la Biblioteca Comunale.

Il trascinatore dell'iniziativa fu Adalberto Pagano detto Giovanni o Macellano, che allenava una nutrita schiera di pugili fra i quali Felice Tonelli, detto Cicci, ma anche Veleno: la sua carriera pugilistica, appena agli inizi, segnò una serie discreta di successi: su 36 incontri disputati ne vinse 34 e 2 li pareggiò.

*L'abitudine al ricordo
intreccia con il sogno
il disordine del mito...*

Ma non è il caso di Tonelli: Cicci infatti, nel numerare le sue vittorie, dimentica i due K.O. inflitti a dei militari che disturbavano la sua ragazza in via Roma.

Cicci naturalmente svolge ancor oggi attività sportiva, impegnato come regatante o come posatore di boe o come assistente di giuria. I suoi duelli verbali in mare sono all'insegna di una grande schiettezza e familiarità: la battuta facile e pungente fanno di Cicci un gradevole personaggio; la sua cordialità e vigorosa passione sono la malta con la quale il Circolo della Vela ERIX è stato impastato.

Col suo Comet "Matchball" naviga fra le baie e le punte del Golfo con l'inseparabile Anna a caccia del vento, ma anche di polpi e seppie.

La prima barca di Pagano fu il "Guglielmina", un canotto con randa alla "portoghese" e fiocco; altra sua barca fu un 4.40, l' "Eros", che era ormeggiato dove attualmente sono le lance dei pescatori; durante una mareggiata Cicci ed altri volenterosi la tirarono in secco alandola dallo scivolo del Comune; inavvertitamente le sartie toccarono i fili elettrici e uno di loro, il lericino Bertella, morì fulminato, vittima del suo spirito di solidarietà, sotto gli occhi dei compagni impotenti.

Pagano ebbe anche un bellissimo Cutter, l' "Elena" dotato di bompresso, col quale solcava le acque del Golfo; questa barca era una fuci-

na di idee ed esperienze: di nascosto al padre aveva segato parte del bompresso per avvicinare il flusso del genoa alla randa, migliorandone il rendimento e rendendola più orziera.

Ma Macellano e Cicci avevano ormai i guantoni che andavano loro stretti: i giovani abbandonavano la boxe e l'attività pugilistica a Lerici languiva.

*I due amici guardando
le rare vele bianche e silenziose
che volteggiavano come gabbiani
sull'orizzonte, sognavano...*

Cicci all'inizio di una carriera sfolgorante lasciò il ring, continuando a coltivare la sua passione per la vela che lo ha portato ad attraversare i 50 anni di storia del Circolo; Macellano intuendo che i tempi erano maturi per dotare Lerici di un Circolo Velico iniziò l'opera di tessitura del suo sogno.

A San Terenzo fioriva un'attività velica ricca di entusiasmo: una flotta di numerose gozzette disputava regate nello specchio della baia: la più famosa fra queste, per le sue vittorie, era la "Ghiga".

Nell'area del Portiolo, all'ombra dei pini, il vino fresco delle colline di Trebbiano correva assieme alle pialle e il suo aroma si mescolava alle essenze delle colle e delle vernici nei fondi umidi e bui dei cantierini che, in ordine sparso, costruivano barche da lavoro ma anche gozzette di metri 3.75 o 4.40 armate con randa e genoa con la bugna di scotta all'estrema poppa.

La randa non era più la "portoghese", con il picco che si ergeva quasi parallelo all'albero; dalle Bermuda era arrivata la "bermudiana", una randa che portava cucito nella sua caduta prodiera un cavo, il gratile, che si incastrava nella scanalatura ricavata sull'albero: tale sistema permetteva di avere alberi elevati in altezza ed in unico pezzo. Alcuni arsenalotti dopo aver visto le antenne usate da Guglielmo Marconi per le prime trasmissioni radio sullo yacht "Elettra" al tempo ormeggiato nell'Arsenale della Spezia, battezzarono le nuove attrezzature col nome di "vela alla Marconi" per la simile elevazione in

altezza; il nome entrava, impropriamente, nella nomenclatura nautica corrente.

Così anche una vela nata sul Nilo, costituita da un velaccio triangolare murato sopravento, fissato ad un antennale lungo quanto la barca non bomato e con la bugna di scotta all'estrema poppa, in grado come la giunca cinese di stringere per primo nella storia della mariniera il vento, fu chiamata inizialmente "*vela alla trina*" e poi "*latina*" pur essendo nata in altre latitudini.

I lericini navigavano e veleggiavano ancora in ordine sparso:

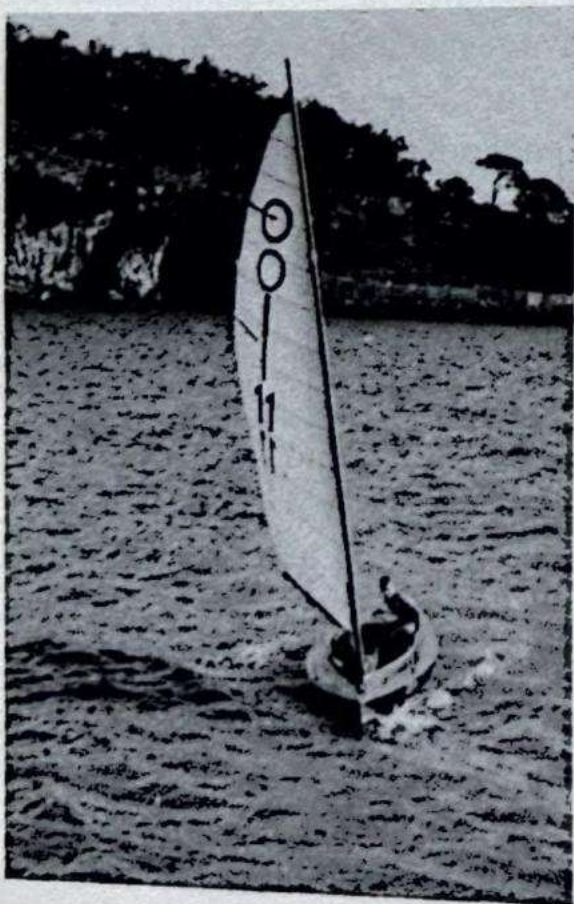
Giovanni Baracchini detto "*Ciurella*" aveva un canotto a remi.

Fortunato Campanella aveva una Yole: un cutboat con sola randa e albero sostenuto da sartie e strallo di prua: il "*Sigary*".

Giovanni Da Pozzo aveva una Star: il "*Rigel*".

Angelo Faridoni aveva una Yole pitturata di verde: l'"*Onda*". Fu prestata a Lio Coccoloni per la sua prima regata a Marina di Carrara.

Gian Luigi Porro, Alfredo Ghidoni, Felice Tonelli e Vejo Sampiero non avevano alcuna barca.



Dorino Marsigli aveva una barca da pesca con stellatura prodiera al contrario.

Adalberto Pagano aveva il Cutter "*Elena*" e il 4.40 "*Eros*".

Lio Coccoloni aveva una "*S*": "*Marzia*".

Edmondo Giovannelli aveva una gozzetta a vela di mt. 3.75: "*Ori*".

Paolo Baracchini un beccacino, il "*Rilù*", chiamato Bagon perché tutto nero.

La Yole "Sigary".

Dalla loro libera associazione, il 23 settembre 1953, nacque il Circolo Nautico ERIX che diede inizio ad un'attività velica organizzata e coordinata.

Il sodalizio, appena costituito, prese in affitto dall'Associazione Carpanini, per essere adibiti a sede, i fondi in via Roma dove attualmente svolge attività commerciale la Pizzeria en Tragià. Inutile dire che en Tragià, con la sua polla d'acqua e il suo boschetto di erica, al riparo dallo scirocco e dal mezzogiorno, ha costituito un incrocio e un ritrovo per tutta quella marineria avventurosa che ha scorazzato nel Mediterraneo, a partire dalle prime navi greche in viaggio verso Gibilterra, ai Saraceni di Taruk, ai Vichinghi che assaltarono Luni, ai pirati che popolavano Barbazzano, al poeta navigatore solitario del Golfo, l'inglese Shelley, morto nella traversata da Lerici a Livorno. Era segnato che un vissuto velico così intenso facesse di quel posto un tempio invisibile, ma dall'aria magica, dove le voci degli antichi marinai si possono ancora sentire mescolati ai sibili del vento sulle sartie o ai richiami degli strigidi che popolano la collina vicina chiamata "Erbetta".



1959: le partenze delle regate venivano date dal muraglione: il terzo da sinistra è Vejo Sampiero.

Nei fondi della Sede il mare respirava portando la sua acqua dal basso: la calce sui muri non resisteva più di una settimana. Le barche riparate nei fondi portavano alle case salmastre l'essenza dei boschi di cedro del Libano e dell'Honduras; al riparo dalle intemperie venivano carteggiate e poi ridipinte; la quercia e l'iroko sfuggivano ai camini per galoppare le onde dei mari amici dopo essere stati scolpiti dalle abili mani dei maestri d'ascia.

La prima barca ad entrare nella sede di en Tragià fu il "Rigel", la Stella di Giovannino Da Pozzo.

Intanto anche i fratelli Bompiani e i fratelli Paganini avevano fondato un Circolo Velico e affittato la zona demaniale dove attualmente sorge il CdV ERIX: la sede di en Tragià, appena occupata, si rivelò stretta per la notevole e inaspettata affluenza di Soci; il Consiglio deci-



Una pausa all'ombra della sede: da sinistra, Franco Roncallo detto "Pennello" con il maestro di vela Vasco e il nostromo Luigi Sebastiani.

se allora di proporre ai Bompiani la fusione dei due Circoli appena costituiti al fine di dotarsi di una rimessa a mare adatta alle nuove esigenze: ma i dirigenti dell'altro sodalizio si ritirarono, in quanto pochi avevano aderito alla loro iniziativa. Fu così che il Circolo Nautico ERIX si trovò, con un semplice passaggio di concessione, ad avere la sua nuova sede a mare.

In quell'area i pescatori del posto erano soliti bollire le loro reti assieme alle scorze di pino per impermeabilizzarle: talvolta nei calderoni arroventati dal fuoco, ottenuto con legni portati dalla mareggiata, mettevano l'acqua di mare per ottenere il sale. Qui la Marianna cuoceva i "muscoli" e li vendeva: la banchina antistante era occupata dai moto-pescherecci "Sullivan", "San Domenico", "Barbara madre" o "San Gabriele", che scaricavano i pesci riparavano le loro reti e facevano rifornimento di acqua e gasolio; le catene degli ancoraggi erano stese sul molo: ogni tanto gli arbitri della pallanuoto, seguendo le azioni, vi inciampavano imprecando.



Il cerimoniere delle regate: Vito Balducci.

Mario Piattoni era il comandante del "San Gabriele" e Luigi Sebastiani il marinaio tuttofare fermatosi a Lerici dopo il servizio militare sulla nave scuola "Amerigo Vespucci": Luigi è oggi il nostromo del CdV ERIX e Mario il primo non socio del Circolo con più frequenze in sede...dopo però l'indimenticabile "Pennello", al secolo Franco Roncallo, il più bravo dei presentatori nella trasmissione televisiva "La Zingara" alla quale ha partecipato in qualità di personaggio locale. Le figlie di Mario, Ileana e Rossana, frequentano il Circolo in qualità di consorti dei soci Riccardo Tonelli e Vito Balducci: quest'ultimo è l'organizzatore e cerimoniere indiscusso di tutte le feste fatte in occasione delle regate. Ileana, giocatrice di pallacanestro, ha fatto parte della Nazionale italiana.

Il Circolo Nautico iniziò a riempire lo spazio di barche a vela: i pescatori si trasferirono al centro del molo, vicino al mercato del pesce, i pescherecci presero fonda in rada e l'area cominciò ad assumere la caratteristica velica per la quale era stata acquisita. Il *bunker*, costruito dai genieri tedeschi durante la seconda guerra mondiale a presidio della baia, fu smilitarizzato e usato come magazzino per le vele, successivamente inglobato nella sede. Attualmente è il ripostiglio dell'esercizio commerciale esistente: uno spioncino che dà sulla passeggiata ne rivela ancora la presenza.

E così parlavano...

E così parlavano di vela, e mentre parlavano una vela passava tagliando la lama azzurra del cielo...

*Passò la vela
e fece un'ombra
silenziosa al sole:
risucchiata dal vento
sparì senza orizzonte,
tra nuvole...
cercando il temporale.*

E così sognavano vedendola passare: sognavano di correre con le nuvole dietro l'orizzonte e di fermare il vento sulle loro vele, come una rugiada sui petali di una rosa bianca: sognavano di carezzare la spuma del mare con i fianchi di cedro delle loro barche, nella perfezione del silenzio.

Sognavano la vela come un'arte, con la quale, loro come iniziati esoterici avrebbero dovuto fondare un mondo nuovo fatto di armonia e bellezza.

L'atto costitutivo...

L'atto costitutivo del Circolo Nautico ERIX viene stilato e sottoscritto dai fondatori il Ventinove Settembre del Millenovecentocinquantatre, nel giardino del Bar Sport in Lerici. Questo atto formale, sancisce la volontà dei fondatori di darsi una sede al fine di poter iniziare un'attività nautica organizzata e dotata di attrezzature idonee.

all'29 Set. 1953, in Lerici nel giardino del Bar Sport.

S I A N O T O

che i sottoscritti Sig. Baracchini Giovanni, Campanella Fortunato, Pagano Adalberto, De Pozzo Giovanni, Faridone Angelo, Ceccoloni Lie, Ghidoni Alfredo, Tonelli Felice, Maraigli Dorino, Perro GianLuigi, Giovannelli Edmondo, Serpieri Vito, Baracchini Paolo si sono riuniti onde procedere alla fondazione di un Circolo Nautico avente per ragione sociale l'organizzazione e la partecipazione a gare di carattere nautico in generale e veliche in particolare; che si è di poi proceduto alla distribuzione delle varie cariche sociali come segue:

Sig. Pagano Adalberto	Presidente
Sig. Ghidoni Alfredo	Vice Presidente
Sig. Faridone Angelo	Segretario
Sig. Tonelli Felice	Economo
Sig. De Pozzo Giovanni	Direttore Sportivo
Sig. Baracchini Giovanni	Revisore
Sig. Maraigli Dorino	Estere

che si sono quindi deliberati all'unanimità i seguenti provvedimenti:

- 1°) Sia imposto al Circolo il nome di "Circolo nauti Erix"
- 2°) Si chiedi per il nuovo Circolo l'affiliazione all'U.S.V.I.
- 3°) Venga iniziata la raccolta di fondi onde dotare il Circolo di una sede, di una marina sociale, di un certo numero di barche sociali, nonché di tutti gli altri mezzi necessari ad una attività velica
- 4°) Si aprano ad ogni categoria di cittadini, le iscrizioni al nuovo Circolo.

I soci fondatori:

1. Pagano Adalberto
2. De Pozzo Giovanni
3. Faridone Angelo
4. Ghidoni Alfredo
5. Campanella Fortunato
6. Baracchini Giovanni
7. Maraigli Dorino
8. Giovannelli Edmondo
9. Perro GianLuigi
10. Serpieri Vito
11. Ceccoloni Lie
12. Baracchini Paolo
13. Ceccoloni Lie

Costanza 1975

Addi 29 Settembre 1953, in Lerici, nel giardino
del Bar Sport,

S I A N O T O

che i sottoscritti Sigg. Baracchini Giovanni, Cam-
panella Fortunato, Da Pozzo Giovanni, Faridoni An-
gelo, Ghidoni Alfredo, Marsilli Dorina, Pagano Ada-
berto, Porro Giovanni, Tonelli Felice, si sono riu-
niti onde procedere alla fondazione di un circolo nauti-
co avente per ragione sociale l'organizzazione e
la partecipazione a gare, di carattere nautico, in
generale, e veliche in particolare;
che si è di poi proceduto alla distribuzione delle
varie cariche sociali come segue:

Sig. Pagano Adalberto, Presidente
"- Ghidoni Alfredo, Vice Presidente
"- Faridoni Angelo, Segretario
"- Tonelli Felice, Economo
"- Da Pozzo Giovanni, Direttore Sportivo
"- Baracchini Giovanni, Revisore
"- Marsilli Dorina, Esattore;

che si sono quindi deliberati, all'unanimità, i segg.
provvedimenti:

- 1°) sia imposto al Circolo il nome di "Circolo
Nautico E. M. N.",
- 2°) si chieda per il nuovo Circolo l'affiliazione
all'"U.S.V.I.",
- 3°) venga iniziata la raccolta di fondi onde dotare
il circolo di una sede, di una mancina sociale,
di un certo numero di barche sociali, nonché
di tutti gli attrezzi necessari ad una attivi-
tà velica;
- 4°) si aprano, ad ogni categoria di cittadini, le
iscrizioni al nuovo Circolo.

Fatto, letto, chiuso e sottoscritto, nella data e al
luogo di cui sopra.

IL SEGRETARIO

IL PRESIDENTE

Sopra alla Farmacia Giudici una lapide ricorda i lericini caduti o fatti prigionieri a Sapri durante lo sbarco per la liberazione dell'isola dai Borboni: molti di questi nomi li ritroviamo fra i fondatori del Circolo, animati dalla stessa passione per il mare e il senso di libertà che da esso proviene. Fino a quel momento i Padri del Circolo si muovevano autonomamente, con storie simili.

Cerchiamo di ricordare com'era il nostro Golfo e come si svolgeva la vita delle famiglie molto tempo prima che il Circolo fosse fondato.

A La Spezia il treno correva su rotaie parallele al viale Italia lato mare, girava in viale San Bartolomeo e dopo aver attraversato il Canaletto e Fossamastra entrava negli stabilimenti militari dove portava gli operatori della Marina.

Il Golfo, all'uscita di ponente, quella che dà su Punta Santa Maria, era ostruito da una nave affondata: la sera veniva chiuso anche il varco di levante: l'operazione veniva eseguita con cavi e reti di sbarramento sostenuti da palloni galleggianti.

I vaporetto partivano dai pontili della passeggiata Costantino Morin e traversavano il Golfo in direzione Baia blù, San Terenzo, Lerici, Fiascherino. Il Comandante "Cito", padrone del vaporetto "Unione" nell'affrettare i passeggeri all'imbarco, verso l'imbrunire, sbraitava dalla plancia di comando: "deve da fae, chi seren a diga".

La Marina del Canaletto, con le baracche erette su palafitte, ricolme di cordame, pece e catrame per impermeabilizzare i pali destinati alla costruzione dei vivai destinati all'allevamento dei "muscoli", era composta di case allineate sul mare disposte in direttrice Est-Ovest. Qui i rigori invernali non venivano avvertiti e la primavera anticipava di un mese.

Il retroterra era pieno di cantierini che costruivano barche da dipor- to da lavoro e a vela: i cantieri più famosi erano quelli dei fratelli Cozzani, di Cintoï, di Mori: qui nacque quasi per intero la flotta lericina.

I tram sferragliavano ancora in città, talvolta stracolmi fin sui predellini di salita: la linea filotranviaria arrivava sino al Muggiano.

A Fossamastra c'era un retroterra acquitrinoso chiamato "Stagnoni" dove, dopo ogni temporale, si creava un'arcobaleno che si estendeva

verso Valeriano: così il bagno che sorgeva sulla bellissima spiaggia fu chiamato Iride.

*Non c'è primavera
nella pioggia senza arcobaleni*

Più a Sud, nella zona chiamata Pagliari, c'era il Bagno Nettuno: la sua rotonda si ergeva sul mare, posata su palafitte; da questa si protendeva un trampolino, sul quale molti dei nostri fondatori si esibivano in tuffi che avevano provato e riprovato *bolandosi* dal muraglione di Lerici. La sera il Bagno veniva adibito a sala da ballo.

Dal molo Perelli, dopo Fossamastra partirono le navi "Fede" e "Fenice" con a bordo 1014 profughi ebrei scampati ai campi di concentramento e diretti in Palestina.

Le autostrade non erano ancora nelle menti degli ingegneri: per andare a Genova bisognava scalare tre Passi ripidi e tortuosi: la Foce il Bracchetto e il Bracco: quest'ultimo era infestato da bande di malviventi che assaltavano le poche macchine in transito.

Dal SECOLO XIX del 30/05/1946.

"Il Consultore Nazionale Sandro Pertini, fu Alberto, di anni 50, mentre a bordo della sua Aprilia fuori serie VE 9414 stava percorrendo la via Aurelia di ritorno da Genova è stato aggredito e derubato da tre individui armati e mascherati, di lire ventimila, di un orologio da polso, di una valigia con biancheria, di un pigiama e una rivoltella."

In Via Roma...

In via Roma fermavano le corriere della Società Brun Caprini che collegavano Lerici con Sarzana e La Spezia, ma la maggioranza dei lericini per recarsi al lavoro negli stabilimenti della provincia, andava a piedi; alle cinque di mattina il paese iniziava a brulicare di gente che s'incamminava verso San Terenzo o prendeva su per Bellavista diretta al posto di lavoro.

Nelle case non era ancora arrivato il riscaldamento: la vita si svolgeva in gran parte nella cucina, dove la stufa a legna serviva per cuocere il cibo, preparare l'acqua calda, asciugare i panni e scaldarsi. La radio era il mezzo d'informazione più diffuso: il giornale radio dava il segnale orario che scandiva i secondi mancanti, preceduto dal caratteristico trillo di un uccellino. A San Remo infuriavano, nei Festival della canzone italiana, "Vecchio scarpone", "Tutte le mamme", "L'edera", "Vola colomba".

Il maestro Angelini e la sua orchestra, la cantante Nilla Pizzi, la sua rivale Carla Boni, Giorgio Consolini, Gino Latilla e il presentatore Nunzio Filogamo animavano un filone melodico, i cui temi dominanti, famiglia amore e patria, rivelavano le aspirazioni e le tendenze della gente comune.

Il 1953 segnò la fine della guerra in Corea, la morte di Stalin in Russia, la restituzione all'Italia della zona A della città di Trieste.

Vinse il campionato di calcio l'Inter.

Fausto Coppi si affermò nel suo ultimo giro d'Italia. L'argentino Manuel Fangio dominò il Campionato mondiale di "Formula 1".

In quell'anno fu installato a Montemarcello il primo ripetitore televisivo collegato con Portofino e Milano: le prime televisioni fecero la loro apparizione nei caffè: la sera i lericini si radunavano nei bar per vedere i primi telegiornali o gli avvenimenti sportivi di rilievo. La trasmissione che furoreggiava in quegli anni era "Lascia o Raddoppia" che, condotta da Mike Bongiorno, andava in onda il giovedì sera alle 21.

La televisione costituiva allora un elemento socializzante di aggregazione: la gente si ritrovava nei caffè, nelle piazze o negli angoli del quartiere per commentare tutta la vita nuova che sgorgava dallo schermo a 23 pollici.

Non c'erano ancora i Supermercati: i frigoriferi li avevano i bar e i macellai; la spesa veniva fatta di giorno in giorno alle botteghe del quartiere e messa in borse confezionate con fibra di paglia intrecciata, chiamate "sporte".

A Lerici i ragazzini andavano in barca col nonno a pescare col bolentino o a polpeggiare con una lenza alla cui estremità era fissata una presa elettrica bianca e una zampa di gallina: oppure a seppiare nei fondali sabbiosi conosciuti facendosi derivare dalla corrente.

Tutti imparavano a nuotare prima che a scrivere: in età prescolastica venivano gettati nella piscina naturale chiamata "la spiaggetta" che si trovava dietro la sede attuale del Circolo, in seguito ricoperta dalle rocce della scogliera artificiale frangiflutti.

I ragazzi erano divisi secondo i quartieri di appartenenza: c'erano quelli del "Molo", del "Boschetto", della "Padula" e di "en Tragià". Questi ultimi frequentavano la spiaggia e le rocce del "Lido", mentre i primi bazzicavano la zona Sud del paese.

Non erano proprio "I ragazzi della via Pal", ma fra le bande talvolta si svolgeva qualche fitta sassaiola.

I Soci fondatori si trovavano quasi sempre al Bar Sport di Andreino Bonifacio, il mago del gelato artigianale; altre volte si riunivano presso il *bunker* del Molo e lì parlavano di vari avvenimenti sportivi, di Coppi e Bartali, della Juventus e del Milan, della Ferrari, della prima "Seicento", dei motorini dell'epoca: la "Vespa" e la "Lambretta"; parlavano di sport e di ragazze: delle lericine tenute sottochiave dai genitori, delle spezzine incontrate a ballare al Nettuno o in "Pineta" da Simonini alla Spezia, o delle sarzanine dell'Alhambra.

E facevano così l'ora del rientro a casa che per qualcuno erano le ventidue in sincronia con la banda musicale della Marina Militare che passando per le vie della Spezia, radunava i marinai suonando l'inno del Corpo mentre al di là del Lagora, dentro l'Arsenale, un colpo di cannone a salve segnava la ritirata notturna.

Il Guidone...

I nomi proposti, prima della fondazione, furono Circolo Nautico Lerice e Circolo Nautico Erice: ma vennero accantonati perché si era riscontrata l'esistenza di due Circoli dal nome simile in Sicilia.

Fu scelto quindi "Circolo Nautico ERIX" per accostarsi il più possibile all'antico nome di Lerici e quindi alla sua tradizione.

In atti datati 1152, si legge che i Genovesi comprano, dai Signori di Arcola e Vezzano, il mons Illicis, di loro proprietà.

L'origine è forse latina e deriva dalla predominanza del leccio nei boschi delle colline lericine. Iliceus è il nome latino di quest'albero delle Cupulifere con foglie persistenti e frutti detti ghiande o lecce.

Una leggenda vuole che una nave Greca si rifornisse d'acqua nella polla di en Tragià, e che i suoi marinai, prima di ripartire per le Colonne d'Ercole, notando la straordinaria diffusione di un cespuglio delle Ericacee, vollero battezzare quel posto col nome della pianta che formava una minuta boscaglia tutto intorno.

I più antichi portolani riportano sempre l'indicazione di Lerici col nome di Porto Eleze o di Illicie.

Nel tardo Medioevo, nel Portolano del Capitano Pantero Pantera, l'intero Golfo (ora della Spezia), era chiamato d'Erice: su quelle stesse carte La Spezia era identificata come città posta su di una spiaggia senza alcun porto.

Lo sviluppo del porto di Eleze fu fortemente contrastato dai Genovesi che non vollero neppure mai aprire un ponte sul fiume Magra che avrebbe spalancato le porte dei traffici commerciali via terra con la Lunigiana e quindi con tutta la penisola.

Nelle riunioni successive, i fondatori pensarono al guidone che doveva essere il simbolo del Circolo e del paese nel quale questo si sarebbe radicato.

Ognuno portò un disegno: il guidone disegnato da Pagano fu ritenuto il più valido e divenne il vessillo che oggi garrisce sull'albero del

Circolo e sulla maestra delle barche sociali: castello con archi e simbolo del mare di colore giallo a sinistra, scritta gialla al centro, 2 vele celesti distese su fondo bianco.



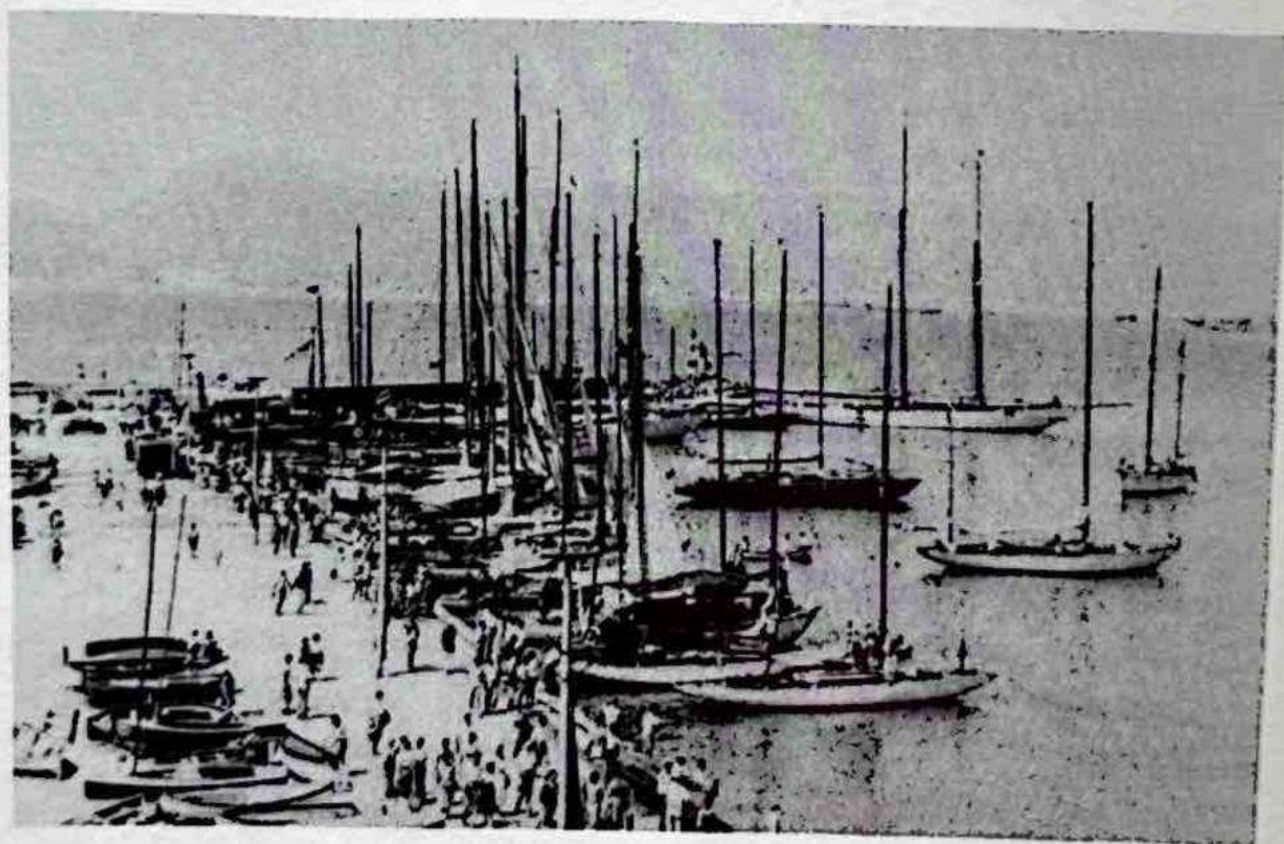
Giovanni Battista Bibolini...

Giovanni Battista Bibolini, armatore di una flotta di navi con sede a Genova, risiedeva a Villa Marigola sulla collina che, sovrastando il Bagno Colombo, divide la borgata di San Terenzo da quella della Venere Azzurra.

Bibolini era stato Senatore del Regno d'Italia e tale rimase nel cuore della gente che continuò a chiamarlo "il Senatore" anche dopo l'affermazione della Repubblica.

Prima che fosse fondato il Circolo Nautico si era adoperato per l'organizzazione della regata internazionale "Losanga d'oro" che portò da Cannes a Lerici 30 yachts d'altura.

Per consentire l'attracco alle imbarcazioni con notevole pescaggio, il Senatore fece dragare il fondale antistante il molo. La regata



La regata d'altura "Losanga d'oro": partita da Cannes arrivò a Lerici nel luglio 1953: fu organizzata dal Senatore Giovanni Battista Bibolini.



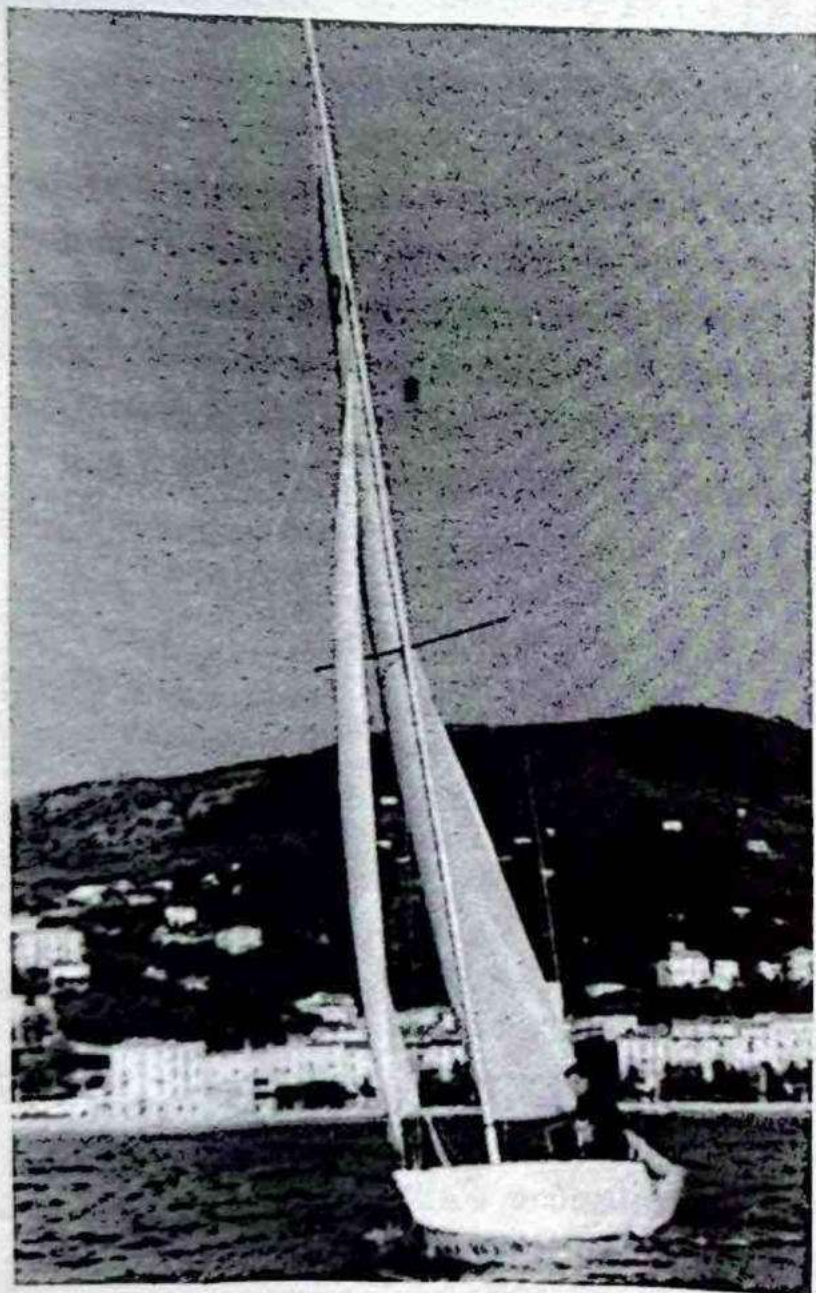
Il Senatore Giovanni Battista Bibolini, col cappello, ha appena premiato l'olimpionico Giuseppe Fago (con la coppa) e Adalberto Pagano che hanno battuto Straulino (a destra accanto al Senatore).

ebbe notevole successo. Lerici fu invasa da circa 300 velisti. La premiazione, avvenuta sul palco eretto al molo, segnò la partecipazione delle massime autorità cittadine.

Adalberto Pagano, colpito dalla passione per il mare e la vela dimostrata dal Senatore con quella manifestazione, lo invitò ad aderire al Circolo appena costituito. Correva il 1954 e Macellano, grande uomo di relazioni e lungimirante, introdusse il primo grande personaggio che, aldilà della indiscutibile immagine, fornì i mezzi necessari per il decollo del Circolo.

Alcune riunioni del Consiglio Direttivo si tennero a Villa Marigola. Fu fatta una programmazione a breve termine per l'acquisto delle barche sociali e una a medio termine per la costruzione della sede. Fu presentato un progetto che il Senatore aveva commissionato allo studio dei geometri Bonifazio e Ratti. Racconta Cicci che Bibolini, entusiasta del progetto di costruzione della sede, rapporta-

La Star "Levanà".



La Star "Annaly".

va il disegno sull'area prendendo le misure con il suo bastone da passeggio.

Intanto le barche iniziavano ad entrare nell'area: due Yole, il "Sigary" e l' "Onda": un Beccaccino, il "Rilù", comprato da Paolino Strambi; questa barca era rimessata nell'area dove oggi sorge la segreteria. Il Senatore comprò diverse barche sociali fra le quali quattro Star: "Annaly", "Rigel", "Levanà", "Nico".

Sull' "Annaly", costruita da Salata, s'imbarcarono l'Olimpionico Giuseppe Fago detto "Pelluccio", che veniva dalla Marina del Canaletto, con il ruolo di timoniere e Pagano come addetto alla prua; altre volte Pagano con Cicci o Pagano con Porro. Mi raccontava Pagano che nelle andature di poppa Fago faceva passare gli avversari per poi riprenderli in bolina; quando poi li superava era solito ripetere: "vedi Giovanni in poppa camminano anche le zucche".

Sul "Rigel" andavano Da Pozzo e Tonelli, ma anche Giovanni Baracchini con Porro.

Il "Rigel" fu competitivo fino all'arrivo di "Annaly": faceva acqua dalla coperta quando, sbandando, metteva la falchetta in mare; Porro passava gran parte della bolina a sgottare acqua da sottovento; in un ingaggio con l'Ammiraglio Straulino, il pluriolimpionico non vedendo il prodire in coperta chiese a "Ciurella": "qualche problema a bordo?": al che "Ciurella", superato da sopravento, sconsolato rispose: "no, no, è tutto normale".

In tutte le storie dei velisti spezzini ricorre l'essere stato prodire del leggendario Ammiraglio o di averlo battuto in qualche regata zonale: niente di più vero!

Sraulino usciva più di una volta al giorno, cambiava più prodieri nell'arco della giornata, imbarcando talvolta anche velisti occasionali. Nelle sue prime regate nel Golfo buscò sonoramente, in quanto non conoscendone le caratteristiche eoliche, quando la sua barca entrava nel maestrale, virava nello scarso navigando al limite della raffica e con minore velocità di coloro che invece accettavano di abbassare momentaneamente la prua. Il Golfo non era Lussimpiccolo, dove la bora scura non varia mai la sua direzione. Straulino era un grande punto di riferimento, in quanto portava ai velisti nostrani tutte le inno-

vazioni dell'armatura dello Star; una di queste fu la rotaia circolare dove era alloggiato il bozzello inferiore del *boom-vang*.

Nell'area del Circolo entrò il "Nico", la Star che è stata la prima barca di Carlo Codeluppi: poi il "Levanà", la Star con la quale veleggiavano Vejo Sampiero e Renzo Bini.

Il "Nico" e il "Levanà" parteciparono alla "Settimana internazionale" di Luino sul lago Maggiore: le barche furono portate a Luino con un camion condotto dal conte Bracelli. La regata fu vinta dal "Nico" con Giuseppe Fago e Giovanni Baracchini; il "Levanà", con Vejo Sampiero e Renzo Bini conseguì un onorevole piazzamento. Giovanni Baracchini, diplomato al Nautico interruppe l'attività velica per imbarcarsi sulle navi del Senatore in qualità di ufficiale di macchina.

Bibolini comprò un Flyng Dutchman in compensato che però fu poco utilizzato; poi un 5.50 stazza nazionale U, battezzata "Valentina", fatto costruire nei cantieri della Marina del Canaletto da Zelindo Cozzani, il mitico maestro d'ascia del tempo, più vicino a Fidria che non a Baglietto. Su questa barca correva Angelo Sommovigo, venuto a Lerici al seguito di Fago del quale era allievo.

Il Senatore aveva poi commissionato al prestigioso cantiere Baglietto di Varazze un 5.50 stazza internazionale, l' "Elena". I trasporti eccezionali via terra erano impraticabili e le barche venivano allora portate a destinazione via mare. Carlo Codeluppi e Adalberto Pagano partirono animati dalla grande passione per il mare e l'avventura con lo spirito di autentici pionieri o leggendari cavalieri del vento. Andarono in treno fino a Genova, poi a Varazze con l'auto e l'autista di Bibolini.

Fecero una traversata che, dal cantiere a Lerici durò 24 ore a causa di una bonaccia improvvisa; dormirono sui paglioli sostenendosi con qualche panino e una bottiglia d'acqua.

Impresa simile fu ripetuta da Pagano e Sampiero, che a rimorchio portarono da Varazze a Lerici i due Flying Dutchman assegnati al Circolo dalla Federazione Italiana Vela.

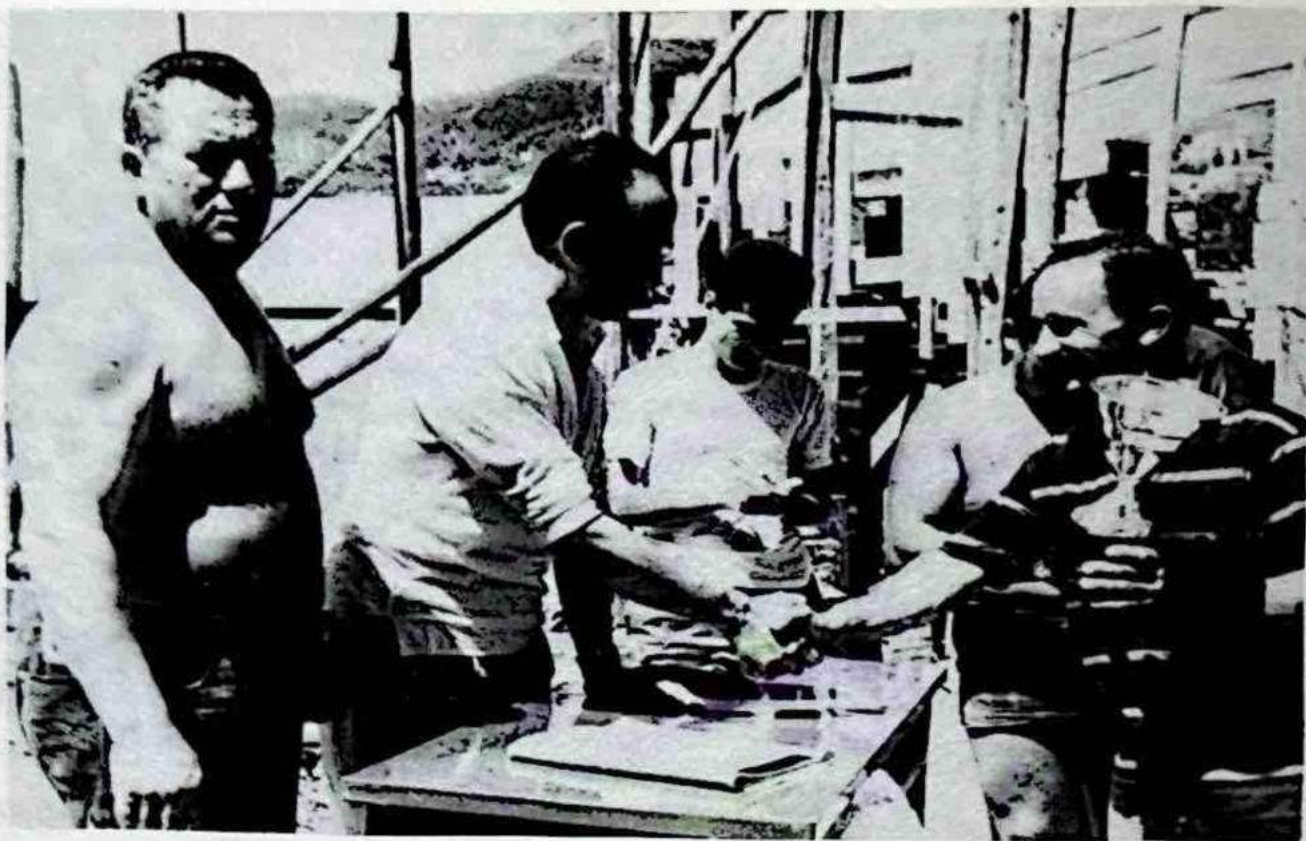
Bibolini acquistò inoltre la barca a quattro scalmi per disputare il "Palio" delle borgate marinare, costruita nel cantiere Mori della Marina del Canaletto e un motoscafo semicabinato, il "Morino", per seguire le competizioni nautiche nel Golfo.



Regata remiera degli anni 60: la barca, tipo "Palio", del Circolo Nautico ERIX al via.

Il "Valentina", la barca dal nome così caro al Senatore, lo traghetterà inaspettatamente alla casa dell'Ade. Il 17/09/55, nelle acque prospicienti il Bagno Colombo, fu dato il via alla regata di fine estate: tutte le barche partirono, ma il "Valentina", con al timone Angelo Sommovigo si ritirò in quanto mancava lo spinnaker. Il Senatore con un megafono chiamò l'equipaggio al pontile per imbarcarsi e fare una veleggiata; sulla fine del giro nel Golfo il Senatore iniziò a stare male e fu riportato a terra dove si riprese prontamente. Durante la notte il malessere lo assalì di nuovo, questa volta senza scampo: era il 18/09/55.

Molti timonieri giunsero dal Canaletto per imbarcarsi sulla flotta velica appena costituita a Lerici: l'olimpionico Giuseppe Fago, Angelo Sommovigo, Franco Dominici detto il Binù, Nino Carozzo detto Baglietto, collega di lavoro di Pagano, così chiamato perchè ancora ragazzo costruì da solo una barca a vela dopo averla progettata. Nino fondò, assieme al genero Peer la veleria Carozzo e Peer che tanto lustro ha dato alla vela spezzina. Con il Charlie Papa uscito dalla matita del



Paolino Strambi e Gustavo Stefanini premiano Nino Carozzo cinque volte campione italiano della classe U.

progettista dei Grand Soleil, il francese Jezeequel, si piazzò secondo al mondiale dei "Quarter ton". Nino Carozzo vinse 5 campionati italiani consecutivi nella classe "U" 5.50 stazza nazionale, con il prodiere Umberto Baldi, detto "Tombanin", perché quando si doveva abbattere diceva: "Tomban" (trambiamo).

Il Binù, raccontato sempre per aneddoti, era leggendario come le sue imprecazioni: indossava costumi leopardati; tagliente e pronto nella battuta, impersonava il classico provinciale "povero ma bello"; precursore del personaggio Felliniano de "I Vitelloni", soleva ripetere che quando vedeva più di due persone lavorare insieme, iniziava a sentirsi male.

Le prime regate videro le barche dell'ERIX protagoniste: nella regata di crociera "Aurora bianca", con partenza da Marina di Carrara, boa a Porto Venere e arrivo a Marina di Carrara, la Star "Nico", con Carlo Codeluppi e Giovanni Pagano al timone, fece seconda dietro a

Soldani e Falco. Falco, ammiraglio della Marina Militare è stato il giudice di regata più benvenuto e ammirato dai regatanti per la sua perizia e imparzialità; gentiluomo d'altri tempi era pronto al dialogo con i concorrenti; bastava un piccolo refolo di vento e la regata era subito avviata senza clamori.

Negli ultimi anni "Pelluccio" bordeggiava con i nipoti su un canotto dalle vele rosse: in una regata per la classe "Strale", valida per le selezioni per i Campionati italiani, la boa di arrivo era sulla punta del Pezzino nella baia de Le Grazie, seminascosta dalla foschia: la barca davanti a Vasco e Luciano Inferrera detto "Biscia", in dirittura d'arrivo virò dirigendosi verso la diga foranea, dove aveva scambiato il rosso delle vele di Fago per la boa: il "Biscia" continuò sul bordo e vinse la regata, dopo aver visto aprirsi la linea d'arrivo sulla prua come per incanto.



*Qui l'aria è densa
del riposo antico degli avi
che or nutrono la terra,
ed ha baglior di "stella"
la tua finestra nel cielo di collina.*

Adalberto Pagano, Primo Codeluppi, Nino Carozzo, Franco Bertera, Enrico Bertorello, Giuseppe Fago, Giovanni Da Pozzo, Vejo Sampiero, Gustavo Stefanini, Franco Dominici, al timone delle loro Star nelle praterie marine dell'invisibile.

Il 23/03/57 il Comune...

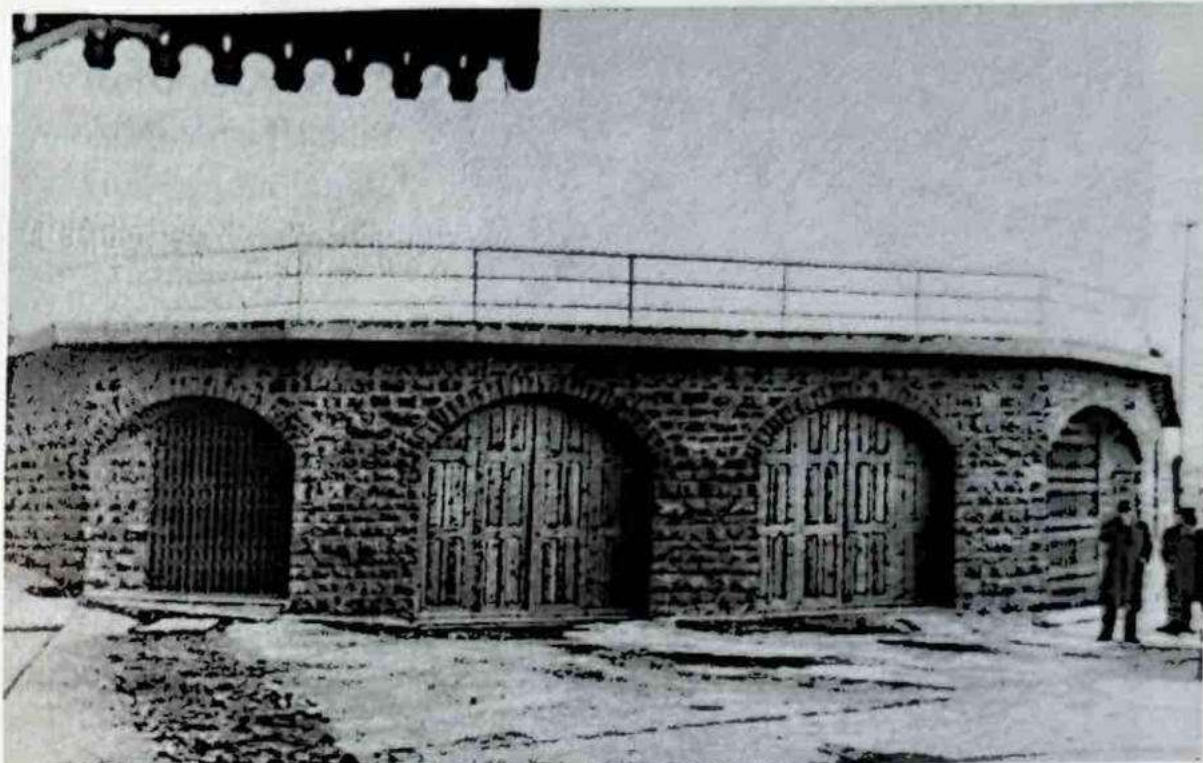
Il 23/03/57 il Comune di Lerici rilasciò al Circolo Nautico ERIX, con pratica N° 9794, il permesso di costruzione della sede che insisteva sull'area a ridosso della spiaggia così come descritto nel progetto presentato dallo studio dei geometri Bonifazio e Ratti.

Si diede inizio ai lavori dopo aver approvvigionato i materiali occorrenti alla costruzione dell'edificio. Le mura del circolo vennero edificate con pietre scolpite a mano fornite dalla cava dell'impresario Musetti che si trovava sul monte della Rocchetta, in località Debbio o Balestrieri sopra.

Le rocce calcaree dolomitiche di colorazione grigio chiara e gialliccia con intercalazione di portoro si formarono nell'età del Retico



Primavera 1957: inizio della costruzione della sede.



Inverno 1959: il CdV ERIX ha la sua sede.

fino al Triassico superiore, circa 200 milioni di anni fa. La formazione avvenuta nella baia lericina si elevò al culmine della Rocchetta contemporaneamente all'innalzamento degli Appennini all'inizio del Cretaceo superiore, poi nel Paleocene per finire, circa 11 milioni di anni fa, nel Miocene.

E' di quest'epoca l'arrivo del mare a Lerici e la nascita delle isole, la cornice aurea del nostro Golfo.

Dopo 11 milioni di anni le pietre, tagliate e scolpite, tornano nel loro posto d'origine.

*Quando sfioro talvolta
queste pietre
sento il canto millenario della pioggia
il respiro mescolato con il vento
le voci, nel silenzio eterno delle stelle.*



Primo Codeluppi e Giuseppe Fago nella sede appena completata: sullo sfondo l'Ing. Gustavo Stefanini e di schiena Mario Maioli, l'armatore di "Cosalea".

Il preventivo della ditta dell'impresario Mannucci ammonta a 12.000.000 di Lire, circa 300.000 Euro di oggi. Mentre Pietro Bibolini dà un contributo di un milione, i Soci sottoelencati decidono di fare un mutuo bancario da rimborsare con un'autotassazione mensile:

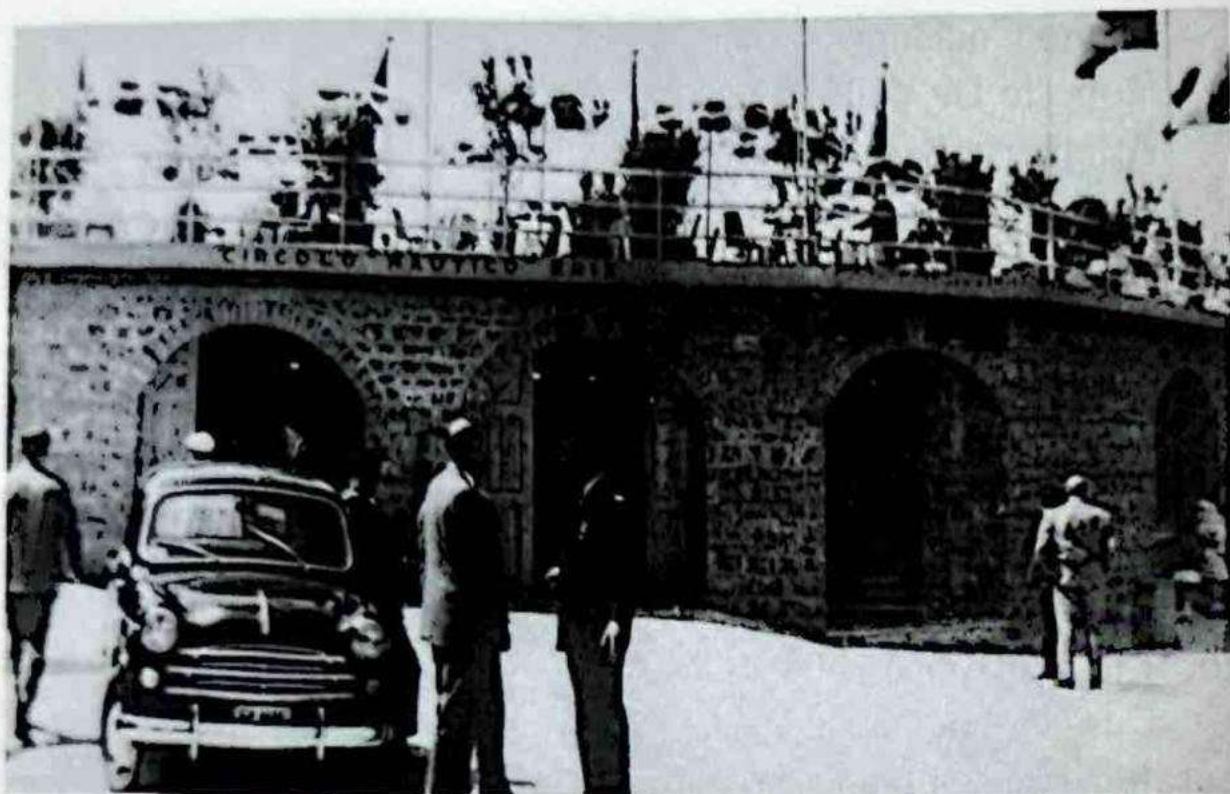
Primo Codeluppi
Roberto De Vincentiis
Adalberto Pagano
Gustavo Stefanini
Paolino Strambi
Aldo Macera
Cesare Baldi detto il Toscano
Cesare Baldi detto l'Americano o Piui
il comandante Francesco Raggio
Ambrogio Mannucci,

si recarono alla Banca garantendo, con la loro firma e il loro lavoro, il denaro avuto in prestito.

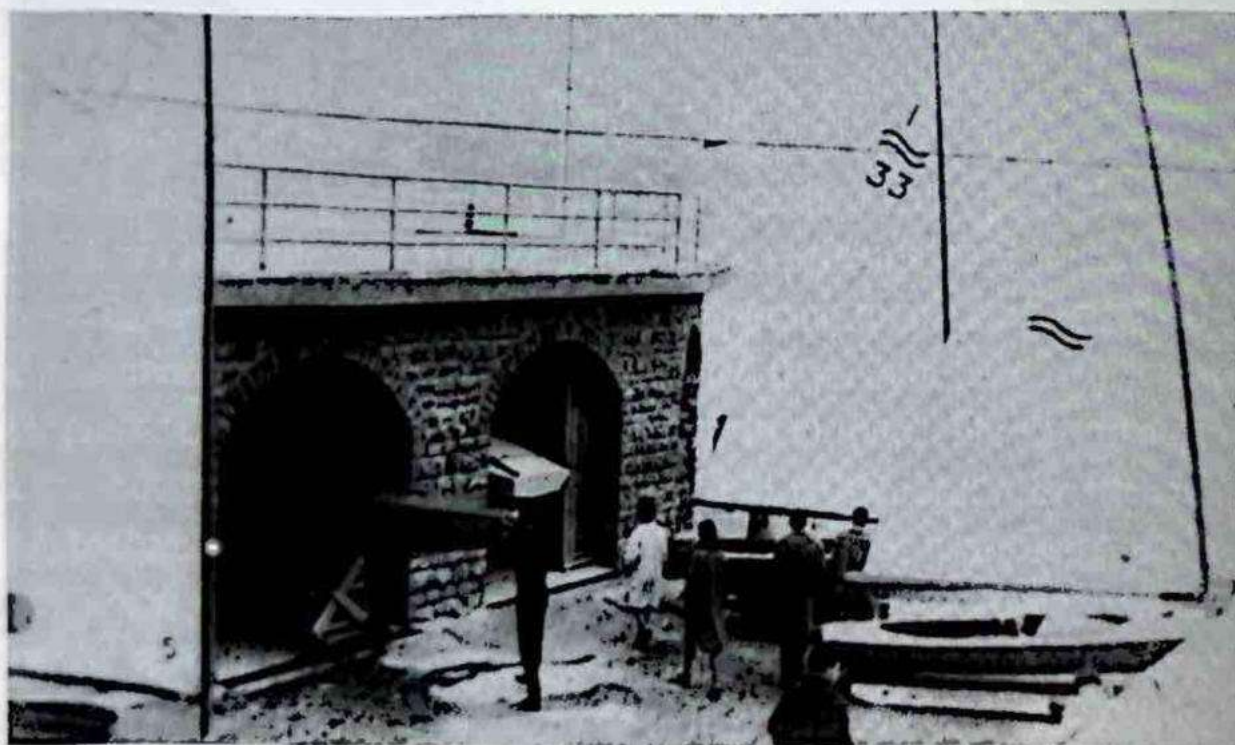
Cesare Baldi era chiamato Piui, perche' specialista nell'emettere il caratteristico fischio che veniva usato dai naviganti lericini come segno di riconoscimento nei porti dove sbarcavano.



La benedizione della sede: da sinistra: Primo Codeluppi, Adalberto Pagano, un alfiere xx, l'alfiere Padule, Don Faggioni parroco di Lerici.



30 aprile 1961: il giorno dell'inaugurazione: il Millecento Fiat è di Lionello Roncallo che aveva portato Don Faggioni a benedire la sede.



*Le prime barche entrano nella sede del Circolo: la prima a destra è lo "Sparviero" di Primo Codeluppi: a sinistra la Star di Pietro Nicoletti, chiamato "Garofano" dal Binù perché dipinta di rosso.
Il Finn I 33 è il "Bunny" di Marco Bertorello: il Finn senza numero è di Adalberto Pagano.*



30 aprile 1961: inaugurazione della sede. La madrina Donna Amelia Bibolini con la moglie del Prefetto, il Prefetto, Pietro Bibolini e il Comandante in capo dell'Alto Tirreno.

Cesare Baldi, il Toscano, aveva un gozzo col quale andava a fare il bagno assieme al suo inseparabile cane: durante una mareggiata, a causa del motore in avaria, finì sugli scogli della Caletta e fu tratto in salvo da Cicci.

Nell'inverno del 1959 la costruzione della sede venne terminata, e con essa anche il capitale:

Paolino Strambi costruì tutti gli infissi esterni ed interni.

Primo Codeluppi eseguì gli intonaci e la tinteggiatura.

Vejo Sampiero dotò la sede dell'impianto elettrico.

La sede di en Tragià fu lasciata e le barche rimessate nella nuova costruzione:

Il 30/04/61 avvenne l'inaugurazione ufficiale del Circolo Nautico ERIX.



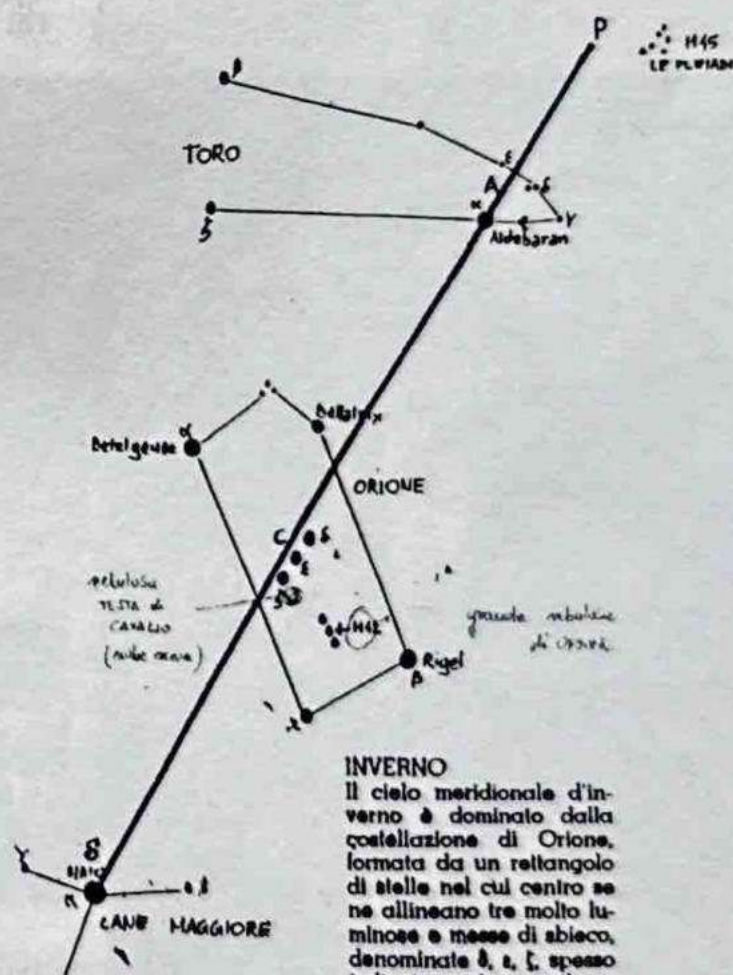
Una serata nella terrazza dell'ERIX: da sinistra: Vejo Sampiero, Franco Bertera, Adalberto Pagano, i fratelli Betti di Firenze.

Nella scia...

*Nella scia di una cometa scaduta
i frammenti di una stella lontana,
come pioggia di luce che non bagna,
come un ricordo rilucente e vivo.*

Giovanni Da Pozzo sognava guardando il cielo la notte e s'interrogava sul mistero che incombe su tutto e su tutti seguendo il percorso luminoso delle stelle. Che nome dare alla sua barca, una "stella", se non il nome di una stella?

PLEIADI ALDEBARAN ORIONE SIRIO



*Rigel è la stella che
rappresenta il piede
del guerriero nella
costellazione di
Orione.*

INVERNO
Il cielo meridionale d'inverno è dominato dalla costellazione di Orione, formata da un rettangolo di stelle nel cui centro se ne allineano tre molto luminose e messe di abieco, denominate β , α , γ , spesso indicate anche con il nome di Re Magi.

Così "Rigel", in una notte d'inverno che gelava, rimbalzò il suo raggio sulla madreperla di una conchiglia e si specchiò sui fianchi lucidi della barca, scrivendone il nome nel silenzio immobile delle ombre.

Il "Rigel", costruita nel 1936 nei Cantieri Navali Cozzani della Marina del Canaletto, aveva 7 mani di flating sui suoi fianchi di mogano e riluceva tanto da potervisi specchiare. La barca di Giovannino è una barca importante perché è la prima ad entrare nella sede del Circolo Nautico ERIX di via Roma in en Tragià.

"Rigel" è la stella che rappresenta il piede del guerriero nella costellazione di Orione.

"Rigel" sarà il piede del Circolo costituito da quei guerrieri del mare la cui traccia illumina la storia velico sportiva lericina.

"Rigel", come un vero guerriero, finì tragicamente negli abissi della scogliera di Marina di Carrara, investita da una tromba d'aria.



La Star "Rigel" con Felice Tonelli al timone.

Giovannino si divideva fra la vela e la pallanuoto: con la squadra del Lerici disputò molti campionati in serie A: diverse volte, assieme a Giambadera, ebbe come avversario Carlo Pederzoli, il famoso attore conosciuto col nome di Bud Spencer.

Si dice che Giovannino amasse veleggiare come la sua vela vestito di solo vento. Era solito aspettare il tramonto, in solitario, nella spiaggia sotto Falconara.

Giovane apollineo, eclettico e stravagante personaggio, aveva un fisico da Tarzan, poliglotta, scultore del legno, ha dedicato la sua vita al Bello, inteso come arte e armonia con la natura.

Da Pozzo, con la Genova-Baleari-Genova, a bordo di uno Show 29 dei cantieri dei fratelli Barberis, fu l'iniziatore spezzino delle prime regate in solitario, che avranno poi Mauro Melis come protagonista della regata oceanica "Ostar".



Giovanni Da Pozzo è il primo in piedi da sinistra, Giambadera il terzo. Gianluigi Porro, è il primo da sinistra accosciato.

Giovannino raccontò l'avvistamento di dischi volanti durante la regata delle Baleari, fra il baluginare del sole e il riflesso delle onde e dopo 48 ore al timone manuale, poiché quello a vento era andato in avaria. Quanto ci si sia di vero non è possibile saperlo: ma queste visioni allora non erano infrequenti.

Altre regate alle quali prese parte, furono la Malta- Giro di Sicilia-Malta con Wladimiro Codeluppi a prua, e la Città del Capo-Rio de Janeiro su una barca di alluminio.

Giovannino si costruì un Dinghy in un fondo del Portiolo di San Terenzo. Primo Direttore sportivo del Circolo, ricoprì la carica di Presidente dal '73 al '75.



Pallanuoto in doppiopeto: primo da sinistra Giovanni Da Pozzo, quarto da sinistra Gian Luigi Porro. Giambadera terzo da sinistra seduto.

Olimpiadi a Lerici

La voglia di sport in quei tempi era grande: lo sport rappresentava un'evasione, un'occasione per uscire di casa e riunirsi fuori dai luoghi del lavoro; un'occasione per conoscersi meglio e dialogare.

A Lerici furono organizzate le "Olimpiadi locali". Disputate nei dopocena d'estate comprendevano diverse specialità: la boxe, le corse a piedi, le corse nei sacchi: queste ultime consistevano nell'imprigionare le gambe dei concorrenti con un sacco legato in vita, costringendoli a correre saltellando. Queste gare paesane erano i "Giochi senza frontiere" odierni.

I lericini si riversavano in via Roma, adibita per l'occasione a stadio, per applaudire gli atleti partecipanti: nella boxe Felice Tonelli, per gli amici Cicci, portò via il primo premio; ma il vero mattatore delle gare a piedi fu Ruggero Tellini, un leggendario camminatore di Solaro, che vinse i 100, i 200, i 400, i 1500.

Si dice che il Tellini, sentimentalmente legato ad una ragazza di Sarzana, l'andasse a trovare correndo sia all'andata che al ritorno.

Tellini giura ancora oggi che lo faceva per risparmiare tempo in quanto la corriera era troppo lenta ed arrivava più tardi.

Peccato che Lerici non sia stata Maratona e Sarzana la più titolata Atene, altrimenti Ruggero sarebbe entrato in una storia più grande di questa. Altri tempi, altre tempe.

I Bertorello sono...

I Bertorello sono una famiglia genovese di Sampierdarena: si trasferiscono alla Spezia per seguire alcuni lavori all'interno dell'Arsenale Militare e secondo la tradizione, dopo aver bevuto l'acqua della Sprugola, rimangono nella nostra città.

La Sprugola, in dialetto "*Sprugoa*", era lo sbocco di una caverna sotterranea dalla quale sgorgava acqua in grande abbondanza; il lago che si era formato misurava 120 metri in lunghezza e 40 in larghezza. L'acqua della Sprugola servì per cinque secoli ad alimentare la principale fontana di acqua potabile della vecchia Spezia: la fontana era posta presso la porta di Biassa, all'incrocio fra via Colombo e via Biassa.

Il laghetto fu riempito con la terra scavata per costruire i bacini in Arsenale.

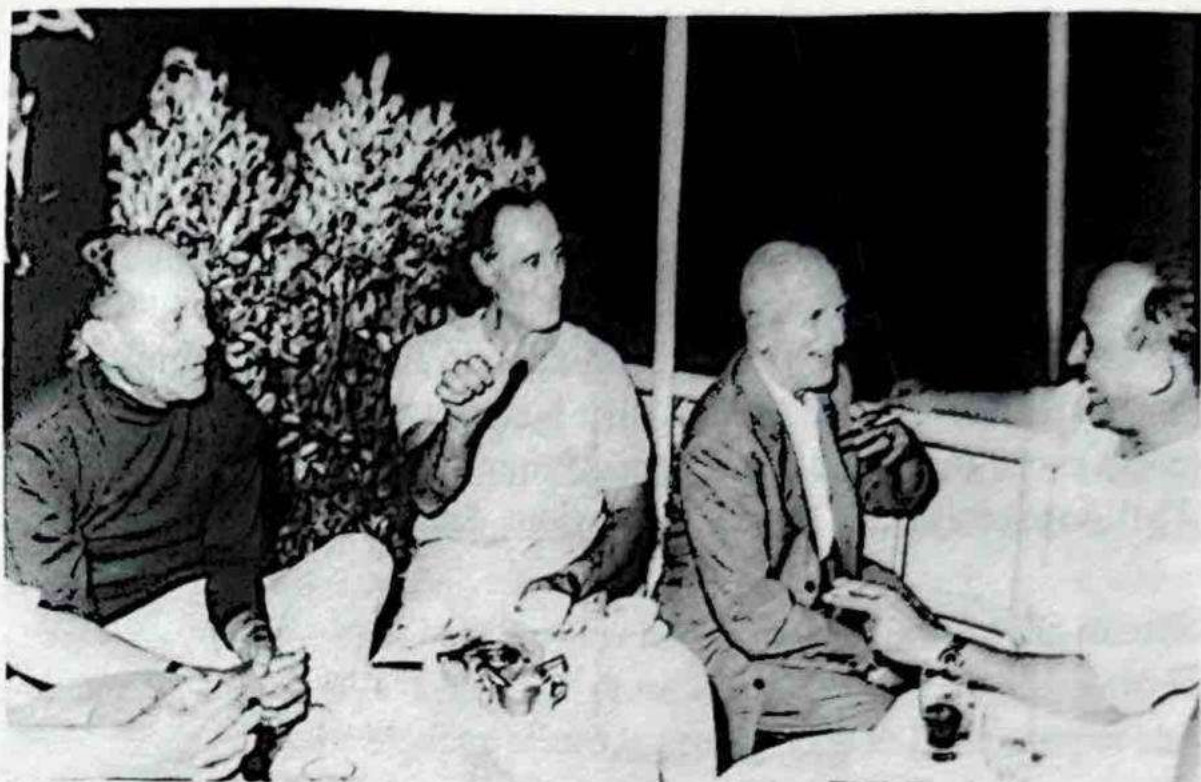
Enrico Bertorello è socio fondatore dei Cantieri INMA che costruirono naviglio di vario genere, dai vaporette che solcano il Golfo ai pattugliatori navali per l'Iran e l'Indonesia: compirono le prime operazioni di chirurgia navale tagliando e allungando le navi di 20 metri.

Il cantiere aveva inizialmente la sua sede vicino alla Capitaneria di porto della Spezia, dove attualmente sono i Canottieri e il Circolo Velico: si trasferì in seguito al posto della Pirelli cavi, vicino al Nettuno. Negli anni 60 vinsero la concorrenza dei cantieri giapponesi Nappalargus aggiudicandosi commesse per la trasformazione di navi passeggeri a tre ordini di ponti.

Il papà di Enrico, Giovanni, teneva agli Stagnoni di Fossamastra una barca a vela armata con randa "*Marconi*" e fiocco, con la quale nei giorni festivi tutta la famiglia si recava in gita alla diga.

Agli Stagnoni Marco, il secondogenito, a 5 anni iniziò l'attività velica sul "*Bambi*", l'*Optimist* di allora: aveva come compagni di avventura Giugi Melley e il Dottor Motosi, Iccio per gli amici.

Nanni, il fratello più grande, aveva la passione per il calcio e per le macchine sportive e si teneva lontano dall'ambiente velico: prefe-



Da sinistra: il Sig. Betti, Primo Codeluppi, il comandante Francesco Raggio, Enrico Bertorello.

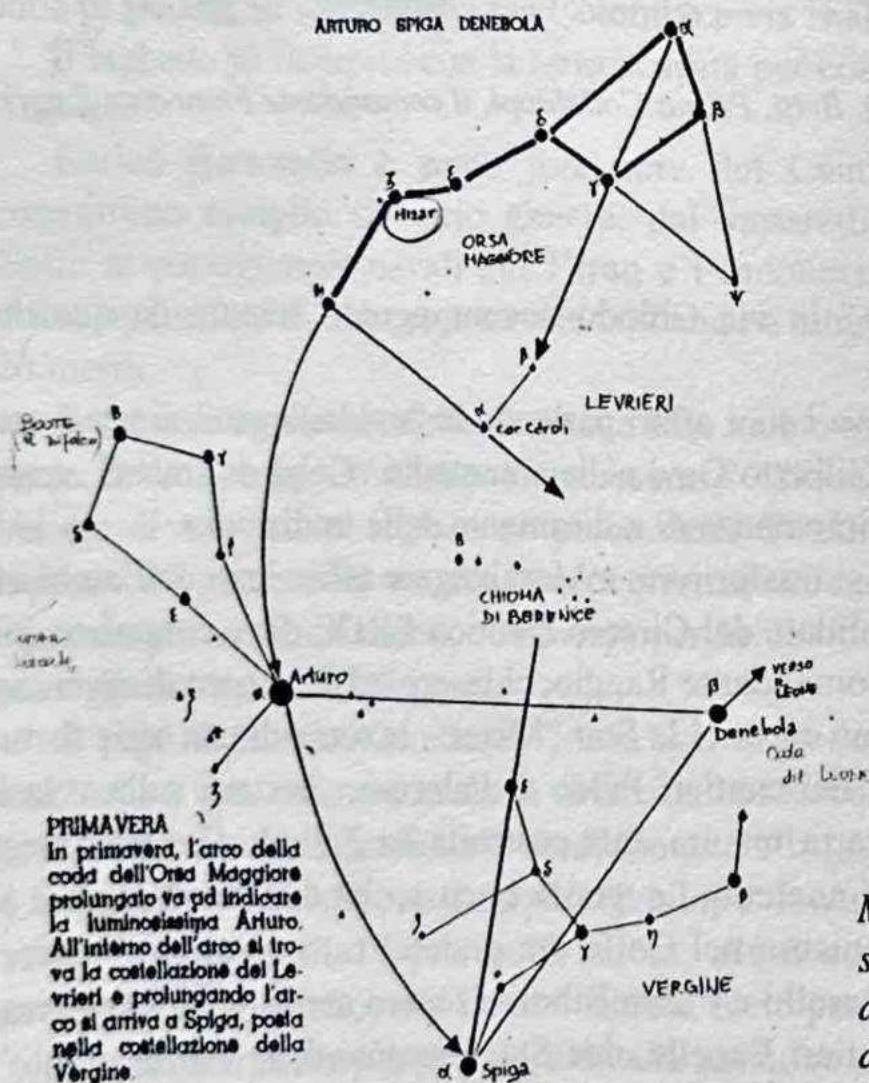
riva le “vasche” in via Chiodo accompagnato sempre da qualche bella ragazza.

Enrico trattava i suoi affari parlando la “madrelingua”, il genovese, alla maniera di Gilberto Govi nella commedia “Colpi di timone”, mantenendo una testimonianza di radicamento delle tradizioni.

I Bertorello si trasferirono a Maralunga e affascinati dall’ambiente familiare e solidale del Circolo Nautico ERIX, dove contavano già l’amicizia del Comandante Raggio, chiesero ed ottennero di diventarne soci. Portarono a Lerici la Star “Mizar”, la terza di una serie fortunata che, varata nei cantieri Puleo di Palermo, portava sulla vela il numero 3755. La prima era stata costruita da Zelindo Cozzani, maestro d’ascia del Canaletto. La quarta fu costruita da Cintoï, sempre al Canaletto. L’agonismo nel Golfo era grande: tutti volevano vincere: così Enrico Bertorello e Pietro Bibolini fecero arrivare dall’America, costruite nei cantieri Excelle, due Star fiammanti, il “Mizar quinto” (4810) e l’ “Annabi” (4811).

Mizar è la prima stella della coda della costellazione dell'Orsa Maggiore; Marco trovò il nome sull'enciclopedia, non prima però di aver visto il celebre film.

I primi passi in barca Marco li mosse sul "Mizar quarto", tenuto a battesimo, nella sua prima regata che vinse, dal "Santone" Nino Carozzo. Fra gli avversari battuti in quella giornata magica e indimenticabile figurano Vejo Sampiero, Adalberto Pagano e Gianni Coletti chiamato "Coca Cola" (ne era distributore e rappresentante); Marco corse anche su altre barche: quando Primo Codeluppi varò il "Diana", l'affidò a Adalberto e Marco in occasione della prima regata: i due vin-



Mizar è la prima stella nella coda della costellazione dell'Orsa Maggiore

sero nonostante una pruata data al carrarese Bugliani durante una virata per togliersi dai rifiuti. Arrivarono a terra col dritto di prora danneggiato: all'approdo Marco cercò di occultare il danno coprendolo col fiocco, mentre Primo fece finta di non accorgersene. Racconta Marco che, durante la bevuta, doverosa come sempre, Primo ripeteva: "non importa eh... quando si vince... non importa".

Marco vinse un Campionato ligure sui "Flyng Junior" nel '60, e fu chiamato a un raduno nazionale con Walter Codeluppi, Claudio Pasquali e Alessandro Falco: abbandonò la vela intorno agli anni 70 per dirigere l'attività di Marina 3B, una darsena nautica che sorge a Fiumaretta di Sarzana.

Enrico si divise fra la vela e il calcio: fu il Presidente della rinascita dello Spezia F.B.C. 1906, che prese dai gironi aziendali e portò in poco tempo in Serie C, dove sfiorò la promozione in B, da sempre chimera degli spezzini.

*Nessuno attraversa
la sua notte
senza il tormento
di un sogno senza risveglio.*

Al termine di una malattia inguaribile Enrico si faceva preparare un piccolo pasto dalla moglie Bianca, poi si imbarcava sul gozzetto "Serenella" e veleggiava nel Golfo sino al tramonto. Così sino alla fine, assistito dal suo confessore Padre Dionisio. Amare il mare, cercando di unirvisi in extremis come un Vichingo...

Il più giovane...

Il più giovane fra i Soci fondatori è Lio Coccoloni, 18 anni nel '53: è considerato dai lericini, al pari degli altri abitanti della Bellavista, un campagnolo. La sua casa, la prima a destra nella curva di Barcola, si apre su una sponda ridente, olivata; un agrumeto dalla chioma rifiorente la cinge nei ridossi dalla tramontana. La vita scorre serena in quei campi dove il frinire delle cicale esauste nelle estati torride, lascia il posto alla miriade di lucciole che popolano la notte della collinetta silenziosa. Ma viene la guerra e il padre parte per il fronte: sarà fra i fortunati che tornano dalla lunga prigionia in Africa; il primo giorno a casa e poi subito al mare col figlio: si recano alla Venere Azzurra, alla Ciapàa o Punta del Pertuso. Lio impara a nuotare tenendosi a galla con un fiasco vuoto e tappato: è l'incontro magico con il mare che segue quello non meno importante con il padre: le due immagini si fondono nella mente del ragazzo in una figura unica.

Nel corso di una gita in bicicletta a Portovenere, vede nella baia di Panigaglia una vela che si dirige verso la diga foranea. Lio si perde stupito seguendo il dolce ritmare della vela nell'aria, il frangente che si apre spumeggiando sul mascone, lo scafo che s'immerge riemergendo dopo ogni onda: quel delfino ligneo lo affascina, gli rimane impresso per sempre nella mente.

Lio torna a casa, scrive all'USVI per farsi mandare i piani di costruzione della classe "S"; avutigli, inizia la ricerca dei fondi necessari all'acquisto dei materiali. All'Istituto Nautico della Spezia fa il tempo pieno: fra un turno e l'altro mangia un panino comprato coi soldi che la mamma ogni mattina gli dà. Lio risparmia sul cibo e mette da parte un discreto gruzzolo che conserva dietro un quadro di casa. Durante lavori di riordino i soldi cadono a terra e la mamma, racconta Lio, iniziò un pianto diretto, immaginando chissà quale provenienza della somma. Il legname occorrente fu acquistato presso Portunato e Michelini, a Mazzetta, e portato a Lerici col vaporetto.



Lio Coccoloni sulla S 129 "Marzia", si confronta con la S117 "Nene" di Mario Saione.

Lio iniziò la costruzione nel giardino di casa, ma siccome aveva difficoltà nel tenere insieme le ordinate incastrate e incollate alla chiglia, pensò bene di rovesciare l'ossatura fissandola nella terra, iniziando un sistema di costruzione che entrò poi nell'uso corrente. Lavorando anche la sera, la barca fu pronta per il Ferragosto del '52: fu caricata su un carretto con l'aiuto della mamma e portata allo scioglimento del Comune dove fu varata e battezzata col nome della cugina Marzia in onore dello zio che aveva contribuito finanziariamente.

Lio iniziò a girare per il Golfo misurandosi spesso con la barca gemella di Mario Saione di San Terenzo, il "Nene"(S 117). Chiedeva qualche nozione a Pagano che gli insegnò i primi rudimenti delle andature. Ormeggiava la barca dove capitava, in quanto lo specchio d'acqua di fronte a Lerici era completamente libero da natanti. Nel '54 Lio fa la sua prima regata a Marina di Carrara con la Yole "Onda" prestatagli da Faridoni. Nel '55 entra all'Accademia Navale di Livorno, al corso per ufficiali: qui fa i campionati interni sui Beccaccini, le Star i Lightning, iniziando una carriera velica che lo porterà a conquistare otto Campionati Italiani in tre classi differenti: Soling, Lightning e Finn. Il campionato sui Finn, nel 1966, è vinto da Lio con il "Burrasca", una barca da lui stesso costruita.

I velisti di allora...

I velisti di allora, come quelli di oggi, erano sempre alle prese con i soliti problemi: rapporto fra peso e superficie velica, angolo di bolina, passo, allineamento del centro velico col centro di deriva e così via.

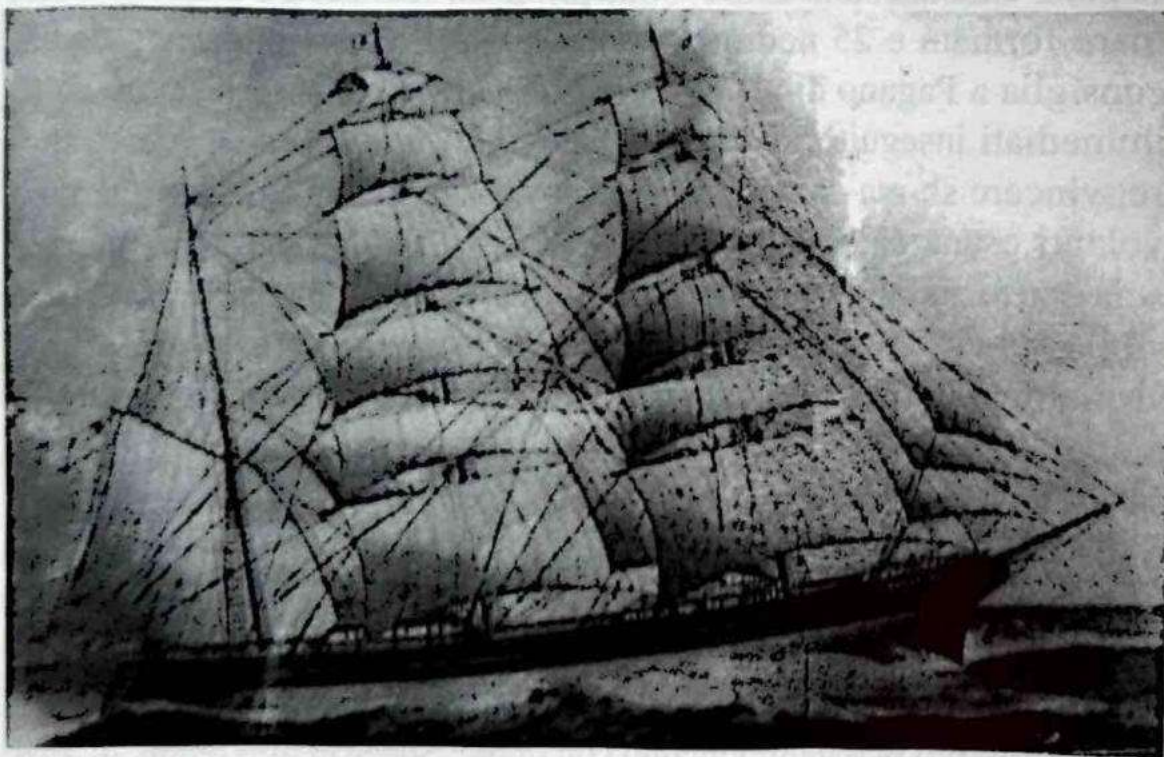
La Star "Enife" stringeva il vento qualche grado meno delle altre, e anche se dotata di un passo superiore alle andature portanti, non riusciva mai ad attaccarsi alla coda dei primi.

Così Adalberto Pagano aiutato da Pier Luigi Isola saliva sulla Star messa a terra su di una slitta, spostava l'albero, poi misurava la varea, risaliva e regolava nuovamente, finché un giorno, scendendo, cadde e si ruppe un braccio. L' "Enife" fu abbandonata da Pagano che rinunciò definitivamente alla sua messa a punto. Sull' "Enife" salì Vejo Sampiero che, più filosofo di Pagano, continuò a fare regate accettando di stringere meno il vento e di non ottenere risultati brillantissimi.

Nonostante la pessima centratura, durante una regata di crociera, Pagano e Isola con l' "Enife" sono primi. La sciroccata è di quelle toste: mare formato e 25 nodi di vento; alla boa di Tellaro, Isola prudente, consiglia a Pagano di virare e non abbattere in quanto il distacco dagli immediati inseguitori è davvero tanto. Ma Pagano non ne vuole sapere; vincere sì, ma con onore. Pagano abbatte: il gioco delle mani sulle volanti è una carezza morbida e veloce, il timone sbava una piccola scia senza stallare, il randone passa alla velocità della raffica, il bome sibila sul ciuffo scompigliato delle teste roteanti, la prua per un attimo si pianta sulla risalita dal cavo delle onde, poi l'agile fianco scivola planando dopo la cresta di spuma torbida: sembra fatta; gli agili corpi sono al di là delle vele, l'assetto è perfetto, ma lo schiocco sottovento è forte: tutto vibra per un momento, poi la trozza si scardina e il boma va in avanti piantandosi nel vento e lacerando la vela. Con una sagola i due danno qualche volta intorno all'albero e con uno sforzo sovrumano riportano il boma all'indietro: la riparazione è fatta. Pagano e Isola vincono la regata: vincono con onore. Storie di altri tempi, di altri uomini.

Quando sbarcò...

Quando sbarcò dal veliero si voltò indietro per guardarlo un'ultima volta: ora attraccato in banchina, spoglio di vele, sembrava non essere più l'inferno dell'ultimo viaggio; le mani scorticate gli dolevano ancora. Allontanandosi col suo sacco a tracolla, ricordava i pennoni pieni di ghiaccio dove aveva camminato per terzarolare le vele e poi giù in coperta a cazzare la scotta dell'orza fino a far gemere le pulegge dei paranchi, mentre il mare gli rovesciava addosso tutta la rabbia fredda delle sue onde. Ripensava ai brevi turni di riposo nella cuccetta; i muscoli che non si scaldavano mai e il sonno che arrivava quando iniziava un nuovo turno in coperta. "Mai più, mai più", ripeteva dentro di sé il marinaio mentre guadagnava l'uscita del porto. Per mantenere fede alla sua promessa s'era portato dietro un pezzo di vela che gli avrebbe ricordato i patimenti di quello che, per lui, doveva essere l'ul-



Il veliero "Vejo".

timo imbarco. Una volta tornato a casa sistemò quel pezzo della sua vita bene in vista, sul ripiano di marmo del comò. Lì avrebbe dovuto rimanere, come una diffida per chiunque a riprendere la strada del mare.

I Sampiero vivono in una casa di Maralunga; traccia della loro stirpe si ritrova nelle storie della marineria Corsa; il capostipite sembra essere un corsaro irredentista in seguito perseguitato dai Francesi e quindi esule in Italia.

Nella casa di Maralunga, in una notte che si perde nella memoria, nubi d'acqua travolgono la terra che è tutta un torrente. La levatrice arriva dopo mezzanotte; il travaglio è complicato. Quando il primo chiarore sfuma la collina di levante, avviene il parto di un bel maschietto che viene subito ripulito. La levatrice, più esausta della puerpera, afferra il primo panno che le capita sotto mano e vi avvolge il bambino, chiamando poi dentro il papà che aspetta nell'altra stanza. Il marinaio, entrando, riconosce il pezzo di vela nel quale è avvolto il figlio appena nato e scoppia a piangere: il veliero "Vejo", dal quale era sbarcato per sempre, si era ripresentato come una presenza, una predestinazione che avrebbe segnato la vita della sua famiglia per sempre. Il bimbo fu chiamato Vejo. Il destino è il mistero della vita degli uomini: nulla è casualità: il disegno per ognuno di noi è grande e imperscrutabile.

*Non ci sono
guadi nel destino
varchi nelle barriere mortali
limiti al dolore:
la luce ha confini d'ombra
prima degli abissi del buio.*

Parlare di Vejo non è semplice.

Comincia giovanissimo, prima della seconda guerra mondiale, ad andare in barca su monotipi a disposizione dei lericini; fonda il Circolo e inizia a fare regate nel Golfo e in campo nazionale: diventa istruttore, giudice di regata, direttore della scuola di vela, vice Presidente del

Circolo, Dirigente nazionale della Federazione Vela in qualità di Segretario della seconda zona e delegato provinciale del Coni.

Ma aldilà delle cariche ricoperte vale ricordare che Vejo ha dedicato se stesso e gran parte della sua vita alla vela e al Circolo partecipando come protagonista alla crescita sportiva e sociale dell'ERIX. Non plus ultra per capacità e conoscenze veliche, è sempre stato avversato nell'ambiente velico del Golfo da chi lo voleva sminuire per incapacità propria ad innalzarsi a quei livelli. Ciò fu fonte di sofferenza per Vejo che, rude a prima vista, era dotato di un animo gentile e sensibile. Casola in Lunigiana non è capitale del riconoscimento postumo: quando Reusa inaugura, sotto l'egida del Professor Egilberto Garzetti, il "Piazzale del Marinaio", lo dedica a Vejo, che viene festeggiato attorniato dai suoi amici in una toccante cerimonia.

Nelle bonacce era il primo a ripartire dopo aver individuato la bavetta impercettibile con il fumo della cicca che gli penzolava dalle labbra sotto l'occhio socchiuso.



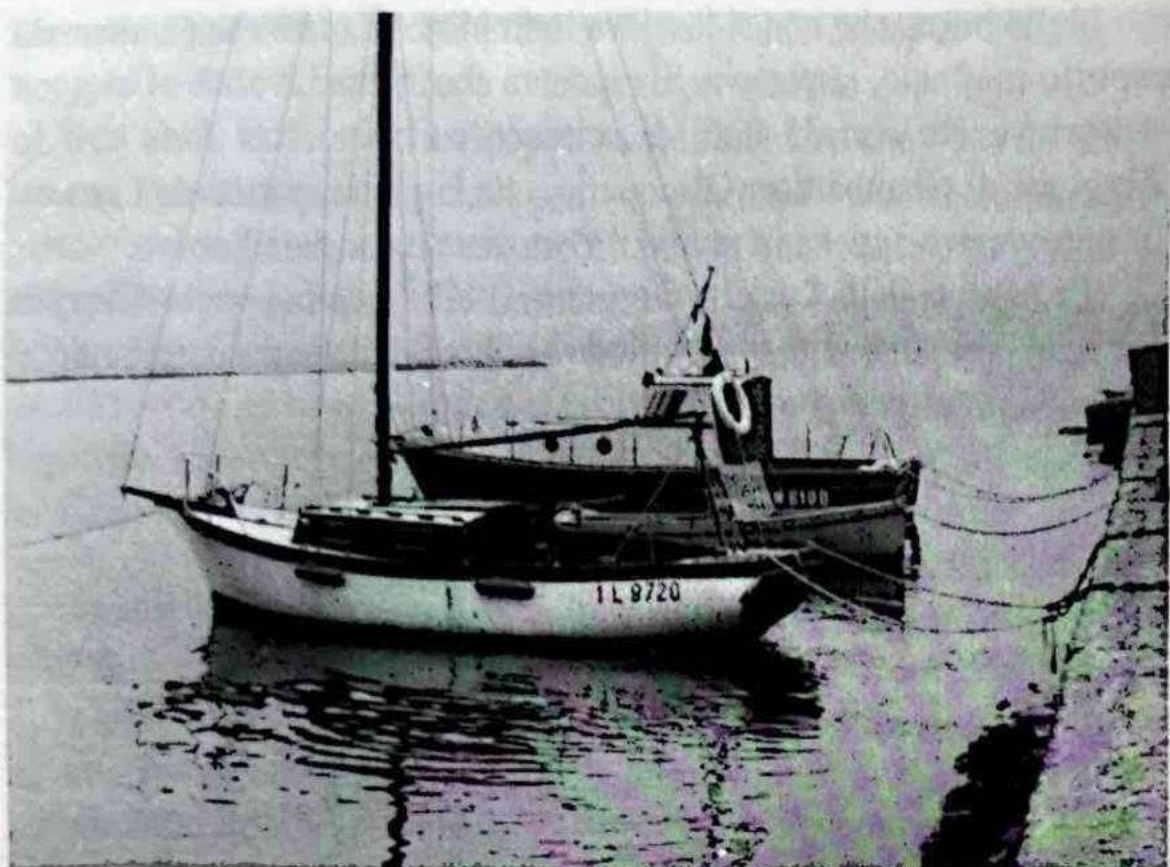
Da sinistra: Marco Paganini, Vejo Sampiero, xx, Baracchini Giovanni.

Nelle burrasche non si lasciava intimidire dal mare che peraltro, da esperto marinaio, rispettava. Si racconta che in una Livorno – Gorgona – Portovenere con 35 nodi di scirocco camminò così forte con lo Ziggurat di Giambattista Giacobello, che la giuria, partita da Livorno in auto, arrivò appena in tempo a Portovenere per dare l'arrivo.

Promotore della Lerici – Gorgona – Lerici e della Lerici – Giraglia – Lerici, Vejo in queste regate diede sempre il meglio di sé, restando al timone ininterrottamente il giorno e la notte.

*All'
orizzonte
d'isola
nel gioco
marino
dell'infinito
il vento si fa
scudo del sole,
e gli occhi parlano
dei lunghi silenzi
nella sera.
Scintilla di lampi
il faro, all'assedio del buio:
presenze indefinite sorgono
dentro al cuore, mentre
la folla evanescente delle voci
sorge e scompare
e ha echi confusi
dai vicoli fondi del pensiero.*

Altri furono avvolti in quel panno nella casa di Maralunga: nasce Claudio che, affascinato dalle gesta del fratello, ne segue le orme a distanza: compra una barca d'epoca, il "Campeao" con la quale imparò ad andare a vela e insegna ai figli Davide e Cristina: ma il richiamo delle regate è irresistibile e decide di fare il salto di qualità: prende i piani di costruzione per una barca di metri 9.50 dai cantieri Rax e



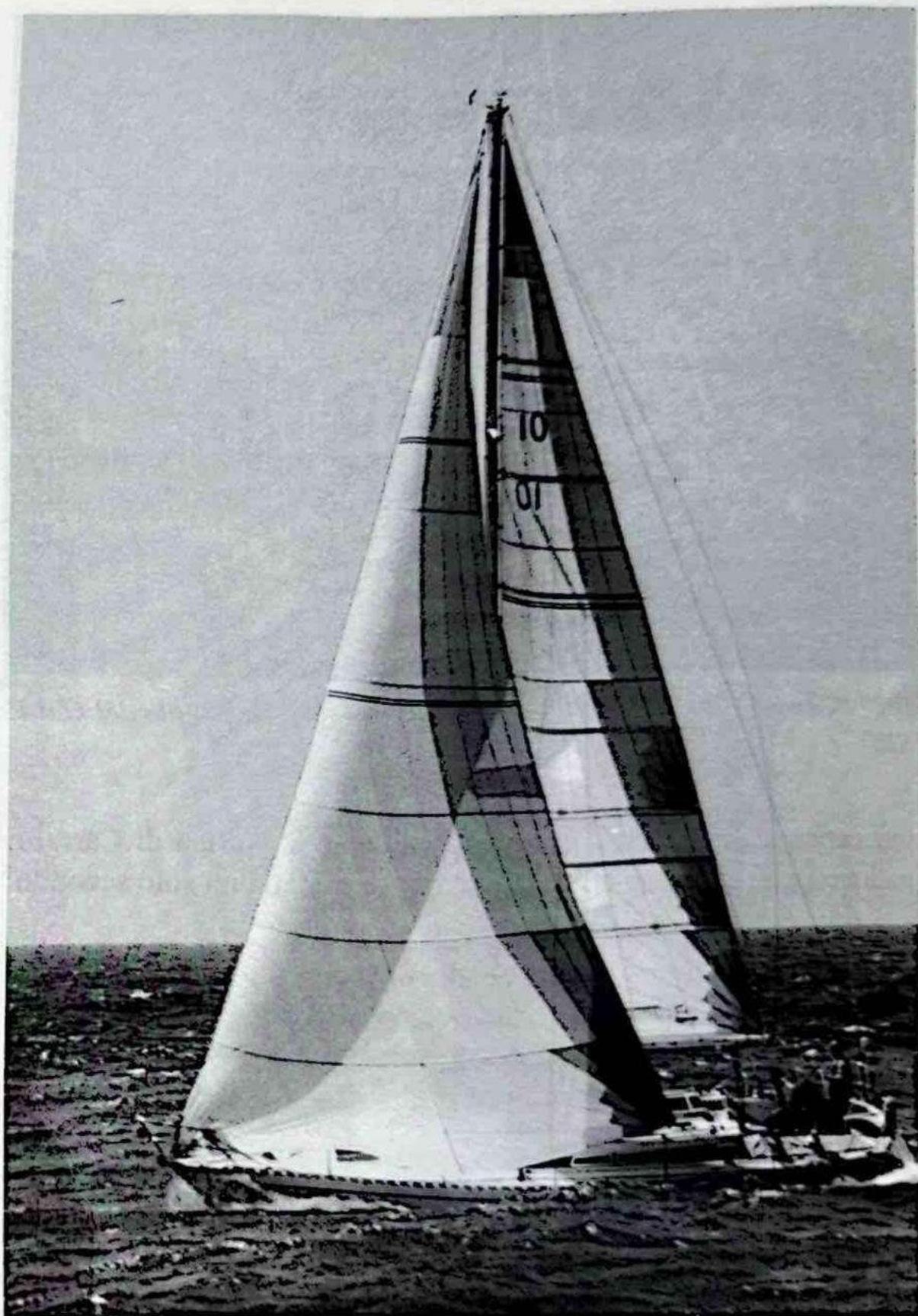
Il primo "Campeao" di Claudio Sampiero.

costruisce completamente il "Soxisix", una barca che partecipa a tutte le regate in zona. Caposquadra dei Vigili del fuoco, porta in caserma fra i suoi colleghi la "febbre" della vela: forma una "squadra" speciale con la quale vince un Campionato europeo.

Compra il "Campeao", un Grand Soleil 35 e nel 2001, dopo aver vinto tutto, è l'armatore dell'anno per la classe del tuttiavela.

Quando l'ERIX decide di trasformare gli ormeggi, affida la direzione dei lavori di costruzione dei pontili galleggianti a Claudio che porta a termine l'incarico con la disinvoltura degli uomini capaci.

Il figlio Davide non poteva sfuggire a questo percorso: inizia sui "F.J." con Paolo Nocentini la sua carriera velica; alterna le regate con l'attività di istruttore. Insieme a Paolo vince due volte la Cointreau per due; con la serie dei "Sirilassi" dei fratelli Giumelli si impone in numerose regate, talune a carattere nazionale. Nelle regate di Portofino batte Paul Cayard, lo statunitense skipper della coppa America; ma la regata



Cointreau per due: Davide Sampiero e Paolo Nocentini sull' "Ephemeris" di Vittorio Alini.



Il 2° "Campeao" di Claudio Sampiero, all'ormeggio sul pontile del C.d.V. ERIX.

più carica di significato è il trofeo Beniamino a Marina di Carrara; padre e figlio giungono primo e piazzato, separati da un solo secondo.

Giambadera...

Giambadera, al secolo Gianfranco Bellucci, è un affermato giocatore di pallanuoto della squadra del Lerici che milita nella massima serie. Gioca insieme a Giovanni Da Pozzo e a diversi nazionali; ma quando passa davanti all'ERIX e vede le barche armate e pronte a uscire, sogna di evadere dal campo ristretto dove si allena. Sogna di spaziare al di fuori delle isole, rientrare dagli stretti accompagnato dal soffio magico del maestrale, o guadagnare cammino lungo la pietraia assoluta della diga, tirando un bordo dopo l'altro, fino al tramonto immenso della stella che vacilla infuocata sull'orizzonte, lasciando tracce d'infinito.



Giambadera e Riccardo Ricci in planata sull'"FD".

*Al niente d'orizzonte
dove la voce del mare
non è rumore d'eterno
ma silenzio d'infinito
nuovi deserti attendono
le nostre illusioni.*

Giambadera è un temperamento focoso, tipico uomo della costa; di quelli per intenderci che hanno reso dura la vita ai Saraceni. Quando gli fu proposto di accompagnare in barca a San Terenzo, perché assediato dai tifosi lericini il signor Pucci di Civitavecchia, arbitro della partita appena persa dal Lerici, si rifiutò e disse seccamente: "me a quello lì a lo butiei en mae": sospeso per 6 mesi dal suo ruolo di giudice arbitro, Giambadera abbandonò per sempre la pallanuoto.

Giambadera rifiuta l'acquisto di un motopeschereccio e decide di diventare un velista e non un pescatore. Compra l'F.D. "Rosabianca" da Roberto De Vincentiis che gli insegna a portarlo. Giambadera ingaggia a prua vari prodieri: Carlo Codeluppi e Lorenzo Caminati; ma quello che sta più a lungo sulla sua prua è Suriani Valneo. Con Valneo fa tantissime regate, gira tutta la seconda zona, disputa diversi Campionati nazionali: nell'ambiente degli F.D. è ricordato per la sua grinta e gli interminabili duelli, non solo marini, con Rino Mori della Marina del Canaletto e il levantino Adolfo Mazzantini.

Sono gli anni del nostromo Espero: Giambadera ne sposa la figlia Luana, che gestisce il bar del Circolo.

Compra il J24 e poi il Rivetto "Sole pizza e amore": con Piero Fiaccadori, Stefano Faccini e Gabriele Mazza per un anno nel Golfo vincono tutto. Sul Rivetto "O cardillo innamorato", acquistato successivamente, Adalberto Pagano farà la sua ultima uscita in barca a vela girando tutto il Golfo in una dolorosa prescienza. Racconta Giambadera che riuscirono a fare tutto il giro, nonostante la bonaccia, grazie alla mano fatata di Macellano e alla sua capacità di interpretare anche le più piccole bavette.

Nel '67 le merendine non usavano: gli abitanti del posto, al ritorno dal lavoro, mangiavano i "muscoli" raccolti nel golfo senza farli cuo-

cere, conditi con un po' di succo di limone e accompagnati da qualche sorso di vino bianco. A luglio Giambadera e Pietro Nicoletti sono ricoverati nella Divisione Malattie Infettive con i sintomi dell'ileotifo: sono curati da un giovane medico loro coetaneo, Mignani Ermenegildo, per gli amici, Gildo. Giambadera parla al medico della sua attività velica, del Circolo, delle regate.

Il fascino di questo nuovo ambiente, fatto di mare e di vento, fa presa sul giovane dottore; quando, durante una visita di controllo gli viene proposto l'acquisto di una barca a vela, aderisce immediatamente; il giorno dopo è a Lerici; la sua domanda a socio è accettata dal Consiglio e Giovannino Da Pozzo gli vende il Dinghy "Odiseus".

La barca era stata trovata da questi, di ritorno da una regata nel Ponente ligure, abbandonata in un campo vicino a Genova; comprata dal proprietario del fondo rustico, era stata portata a Lerici e rimessa in efficienza. L'attuale Primario degli Infettivi, per ironia della sorte, fu "contagiato" dalla passione della vela che sappiamo essere una malattia endemica. Ma questa storia ha del magico: al di là della combinazione e degli intrecci dei personaggi, le loro gesta sembrano una predestinazione già avvenuta: Gildo è uno spirito inquieto, sognatore, amante dei viaggi avventurosi, teso allo sconosciuto, uno che non ritorna mai a Itaca: "Odiseus" è il nome di una barca abbandonata in una collina piena di ulivi, assolata e petrosa come l'isola dell'eroe greco: un incontro magico che porterà Gildo a compiere un viaggio dentro al viaggio;

*la presenza eterna del sogno
naufrao dell'invisibile
viaggio nel viaggio.*

Gildo non è mai salito su una barca a vela; fa le prime esperienze da solo: impara per imitazione dei *dinghisti* che all'ERIX sono numerosi: Lionello Roncallo, Guido Guidi, Pietro Rolla, Giovannino Da Pozzo, Wladimiro Codeluppi.

Inizia con questo gruppo a disputare regate locali, poi partecipa a una dozzina di Campionati italiani. Ai Campionati dell'Adriatico com-



*Gildo Mignani sul
Dinghy "Lucky".*

pra il "Giamas", già appartenuto al Presidente della FIV il genovese Gaibisso Sergio. Questo Dinghy vò distrutto nella nevicata dell'85 e finisce bruciato in un camino. Ne compra un altro e gli viene assegnato il numero velico 1717: Gildo per compensare il numero sulla vela lo chiama "Lucky".

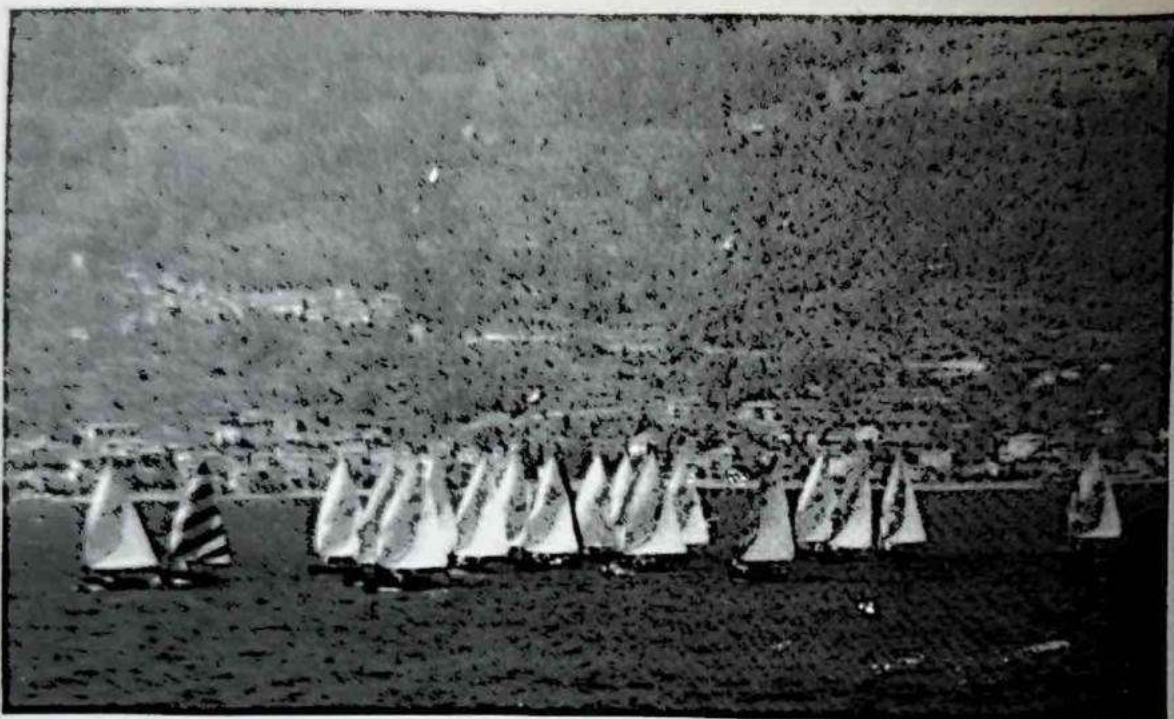
Nell'83 e '86 fa parte della rappresentativa italiana di classe per i Campionati mondiali a squadre che si tengono a Larchmont, un quartiere residenziale di New York. Racconta Gildo che si presentò al Circolo con giacca e maglione a collo alto, tipo dolce vita, ma l'usciera non lo fece entrare perché era obbligatoria la divisa in giacca e cravatta: il nostro attuale Presidente non si perse d'animo, tirò fuori dalla borsa la cravatta della FIV e dopo averla annodata sopra il maglione si ripresentò, entrando deciso nel sontuoso salone sotto gli sguardi imbarazzati degli altri invitati. Su 16 nazioni concorrenti, la squadra italiana si classificò nona.



La squadra italiana ai Campionati mondiali a Larchmont: Gildo Mignani è il primo da sinistra seduto.

La squadra Dinghy, dagli anni 60 circa, imperversa sui campi di regata sino agli anni 80: partecipa compatta ai Campionati italiani, a quelli dell'Adriatico e al Campionato olandese, dove, a causa del vento forte, l'equipaggio è composto di due persone.

I regatanti sono seguiti nelle trasferte dai rispettivi familiari che, durante la competizione, compiono escursioni turistiche nei dintorni: la sera tutti a cena a commentare la giornata, il vento, gli ingaggi. Eh sì, gli ingaggi! A Bellano Lionello Roncallo è piazzato bene, corre per i primi posti e quando incrocia Guidi, che arriva sparato mura dritta con diritto di precedenza, gli dice: "fame passae, fame passae" e Guido poggia lasciando strada all'amico.



Bellano 1979: Campionati italiani Dinghy: Guido Guidi, Gildo Mignani, Pietro Rolla, Lionello Roncallo, impegnati nel lato di lasco.

Ma Roncallo non è l'unico a pretendere la precedenza con mura sinistra. Il genovese Pittaluga, costruttore di barche vele e alberi per Dinghy, la precedenza se la prendeva in qualsiasi condizioni fosse: e i colleghi regatanti gliela concedevano per non farlo agitare: Pittaluga aveva un *pacemaker* cardiaco e le emozioni forti potevano essere la causa scatenante di un attacco.

Guido non è nuovo a tali atti di cavalleria marinara: in una regata nel Golfo è primo sparato quando vede Pietro Rolla dirigersi alla boa sbagliata: lo avverte e Pietro si dirige alla boa giusta soffiandogli la vittoria. Altri tempi, altre storie!

Guido Guidi corre come un vero gentleman, è il filosofo del gruppo, ma non disdegna i lavori di alta precisione dei quali è vero specialista.

Guido tiene la barca, il "Daniela", come un mobile antico: parte sempre dopo gli altri concorrenti perché vuole evitare rovinose collisioni.

Giudice di regata, quando i suoi colleghi Falco e Colò arrivano a Lerici si rincuorano per averlo in Giuria, data la grande meticolosità nel preparare i mezzi necessari

Lionello Roncallo ha una rimessa di auto e un Taxi che fa servizio in piazza a Lerici: corre anche in motocicletta e per la sua agilità viene chiamato "Grillo".

Pietro Rolla viene da Santerenzo, e viene chiamato "Piè lampadina" perché, al pari del personaggio Disneyano Archimede Pitagorico, ogni 5 minuti propone una nuova invenzione.

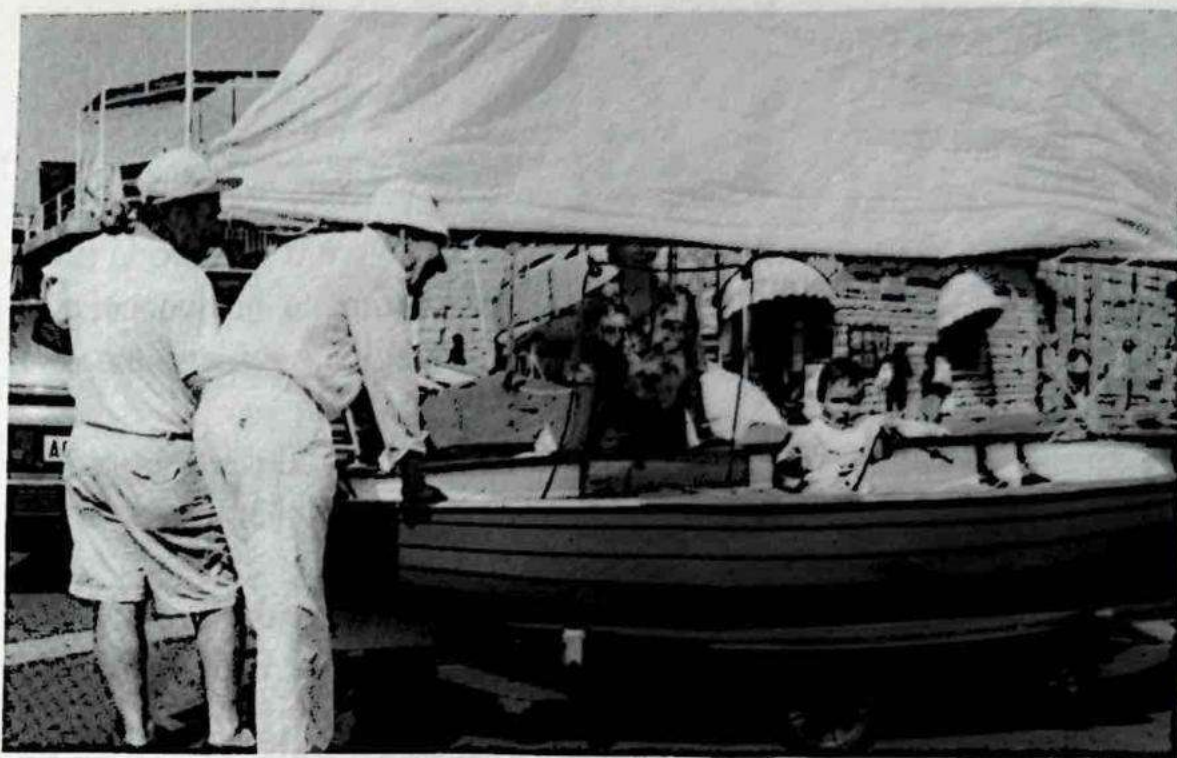
Wladi, il più giovane del gruppo, è sempre a sfottere i colleghi apostrofandoli con battute in dialetto che sono rimaste proverbiali: "leve-te de chì che te no se bon", "ma vatene a cà chi te serchen".



Campionati Italiani Dinghy 1979: Ita 1550 di Lionello Roncallo, si batte per il titolo (quinto da sinistra).



Francesco Imbrioscia e la moglie Paola sul "Carmilla".



Guido Guidi tiene a battesimo il nipote Andrea Saione sul Dinghy "Daniela": la nonna da sottovento vigila, mentre Wladimiro Codeluppi osserva...

Accanto alla squadra Dinghy nacque, intorno agli anni 70, la squadra dei *finnisti*. Nuovi giovani arrivarono al Circolo e sulla scia della tradizione del singolo, diedero vita ad un gruppo molto combattivo: ne fecero parte Piero Fiaccadori, Francesco Raggio, Walter Codeluppi, Marco Paganini, Riccardo Ricci e Francesco Imbrioscia. In quegli anni arrivò al Circolo l'ex giocatore dell'Inter Pietro Biagioni: insieme a Vejo Sampiero organizzò la Coppa Biagioni e la settimana delle Bocchette, regate che segnarono la presenza di una numerosa flotta di derive.

La flotta Greca...

La flotta Greca, in procinto di partire per cingere d'assedio la città di Troia, fu costretta a rimanere per lunghe settimane in bonaccia in quanto la Dea Diana era adirata con l'Ammiraglio Agamennone che aveva ucciso una cerva a lei cara.

L'Ammiraglio, per placare l'ira della Dea offesa, dovette immolare la figlia Ifigenia: solo dopo il sacrificio la flotta riebbe il vento per partire.

Tutti i velisti, pur non arrivando a tanto, hanno subito nella loro carriera velica la sindrome di Agamennone: sacrificare la famiglia alla vela.

Così non è stato per Roberto De Vincentiis che ha coinvolto nella sua passione velica la moglie Elena Valenti la prima donna del Golfo ad andare al trapezio della "Formula 1" del mare, il Flyng Dutchman "Rosabianca". Elena ha seguito Roberto in quasi tutte le sue regate.

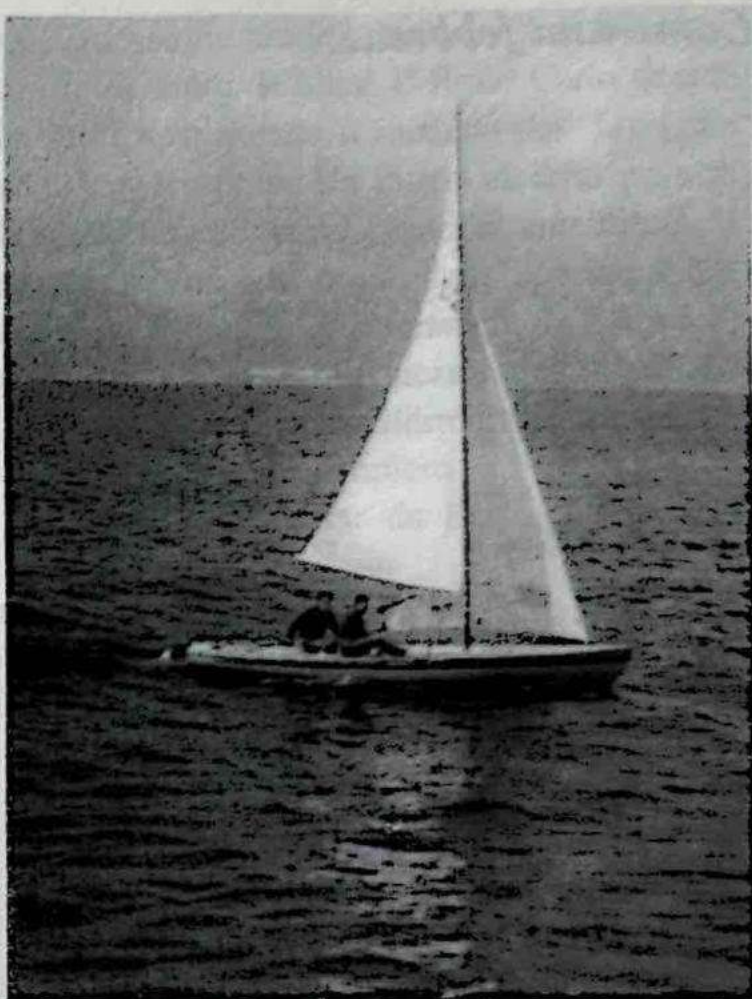
Roberto si trasferì alla Spezia da Merano, sua città natale, per motivi di lavoro: comprò una Yole olimpionica, il "Nancy", tenendola ai Canottieri Velocior: il suo interesse per la vela era nato sul lago di Garda durante una gita.

A La Spezia conobbe Elena e fu colpo di fulmine: sposati, si trasferirono a Lerici.

Si iscrisse all'ERIX e portò il "Nancy" nell'area del Circolo, sotto il tendone che dal muraglione era teso sino a terra per riparare le barche e le gigantesche padelle che servivano alle frittute. Dice Carlo Codeluppi che fra una padellata e l'altra, Roberto stuccava la barca ed in tavola non si metteva mai il formaggio in quanto c'era già il "Nancy" che era una "gruviera".

Racconta Roberto che la cassa di deriva faceva acqua in corrispondenza della chiglia e nonostante iniezioni di Ciba bianca, non riusciva a stagnarla; solo provando con la *chewing-gum*, che è un ottimo elastomero, ottenne il risultato sperato. Stanco di stagnare e sgot-

*Roberto De Vincentiis
dà le prime lezioni di
vela a Giambadera
sull'F.D. "Rosabianca".*



tare, Roberto comprò l'F. D. "Rosabianca" e iniziò l'attività agonistica disputando tutte le regate del Golfo.

Divenuto tecnico commerciale della veleria Carozzo e Peer, ha acquisito grande esperienza nella progettazione e nella messa a punto dei piani velici. Ha regatato con Peer e Nino Carozzo nella centomiglia del Garda e nella "Coppa del re" alle Baleari. Appassionato alpinista e sciatore, egregio giocatore di tennis, ecologista della prima ora, Roberto è forte e schietto come le sue montagne.

La sua franchezza è proverbiale: durante una sagra a Lerici andò a protestare con il comandante di una lancia militare che, a suo dire, era entrata troppo forte dentro al porto.

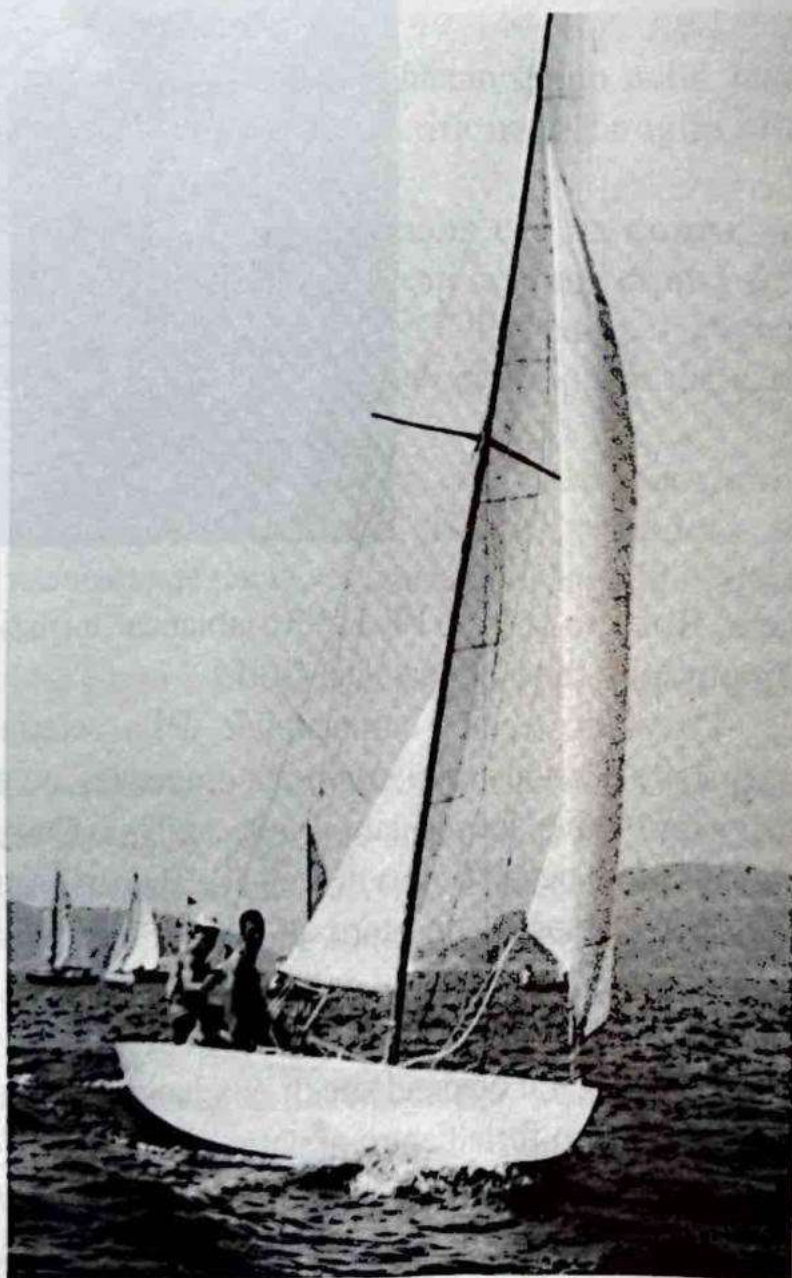
E' stato il maestro di vela di Gianfranco Bellucci detto Giambadera, al quale ha venduto il "Rosabianca".

Come una febbre...

Come una febbre la passione della vela attraversa la famiglia dei Codeluppi:

Primo, il capostipite, giunge alla vela col grande amico Pagano Adalberto, vero trascinatore sportivo che ha riempito il nostro Circolo di personaggi straordinari.

Carlo Codeluppi e Gianni Barbanti sulla Star "Diana" negli anni 1960 e... 2003 dopo aver vinto la regata del cinquantenario.



Primo compra il "Nico", messo in vendita dagli eredi di Bibolini: la Star è pesante e non cammina come le altre: il figlio Carlo decide con Vejo di alleggerire la barca sostituendo il mogano del fasciame con il vavà, un compensato leggerissimo. Un'intero inverno passato dentro ai fondi di en Tragià, alla luce di una lampadina volante, fra il sapore aspro delle colle, mentre fuori la tramontana portava l'aria densa della notte a loro che lavoravano nei dopocena. Dopo il "Nico", Primo compra la Star "Sparviero" dal nipote del corridore automobilista di "Formula 1" Tazio Nuvolari: su questa Star Carlo regata con Angelo Sommovigo, Giuseppe Fago, Vejo Sampiero.

Successivamente si fa costruire una Star da Bruno Cintoï alla Marina del Canaletto, il "Diana".

La Star "Diana" corre fino agli anni 80, poi viene smontata, fatta entrare miracolosamente in un fondo del Piasseo e lì rimessata fino al 2000. Rimessa in ordine da Carlo, l'unico pittore del golfo che dipinge i fianchi delle barche a mano come fosse a spruzzo, ora fa bella mostra di sé nel piazzale dell'ERIX non disdegnando di vincere in solitario la regata di metà agosto contro avversari con scafi di ultima generazione. Il "Diana", con al timone Carlo e a prua l'inseparabile Gianni Barbanti, vince anche la regata del Cinquantenario che la vede opposta ad uno scafo più moderno e con un equipaggio italo-tedesco formato da Taddei Luca e Kunzendorf Paul Gert.

Carlo inizia con Pagano a regatare: quale maestro migliore poteva sperare? Il suo primo cimento avviene a Marina di Carrara nella crociera "Aurora bianca": partenza da Marina, boa a Portovenere, arrivo a Marina: arrivano secondi dietro l'ammiraglio Falco.

Una breve pausa nella carriera velica di Carlo: il pugilato entra nella sua vita: dotato di una forza erculea, Carlo si reca nella palestra Virtus di La Spezia dove prende ad allenarsi con regolarità sotto gli occhi attenti del maestro Secchi che lo segue con particolare interesse: guardia destra, quando il diretto sinistro parte con la velocità del fulmine, si abbatte dirompente sulle figure attonite che vacillano e qualche volta crollano sul tappeto del ring.

Carlo ha una *Ducati 250* con la quale raggiunge la Virtus: il tragitto La Spezia-Lerici viene compiuto in otto minuti: quando tutto va bene...

La lanterna non va tenuta sotto il mozzo, ma deve essere sollevata bene in alto affinché tutti possano vederla.

Ma il guardiano dei Cantieri Motosi non aveva letto il Vangelo; quella sera uscendo dal lavoro aveva riempito il suo carretto di grano trovato nelle stive di una nave in demolizione e si apprestava a tornare a casa percorrendo il viale San Bartolomeo immerso nella tenebra: l'agguato delle ombre era pronto; la vita ancora una volta sceglieva il destino dell'uomo fuori dal suo controllo e dalla sua volontà. La moto piombò sul carretto; Carlo ne uscì con una gamba rotta che lo costrinse all'inattività per un anno intero: abbandonò la boxe e si dedicò completamente allo sport velico. Ancora oggi Carlo è rammaricato per aver mancato una sicura carriera da professionista del pugilato, ma forse la mano della Provvidenza è intervenuta per tenerlo fuori dal ring dove



Quattro avversari sempre amici: da sinistra: Giambadera, Rino Mori regatante sugli F.D. e costruttore di barche, Carlo Codeluppi e Vasco Bardi il maestro di vela.

certamente avrebbe fatto male a qualche avversario data la sua straordinaria forza.

Racconta Roberto De Vincentiis che sul suo F.D. "Rosabianca" il genoa non era mai a segno in quanto i prodieri non ce la facevano a cazarlo neppure col cricchetto centrale: Carlo in una regata, senza l'ausilio di questo, col pollice e l'indice cazzò la scotta facendo passare la bugna di scotta dentro il passascotte. Un'altra volta, mentre la sua Star stava cadendo da un mezzo di trasporto, la tenne sollevata prendendola in spalla. Anche le sue imprese in bici hanno del fantastico: a parte le vittorie, si racconta abbia portato, pedalando, due ante di persiana, di quelle da porta per intenderci, su per la salita di Bellavista senza mai scendere.

Durante una burrasca si rompe il timone del "Diana" e la barca rischiò di finire contro la scogliera di Maralunga: Carlo dalla prua riuscì, a forza di spintoni con le braccia e le gambe a salvarla dal naufragio: la scogliera è lunga, la fiancata sanguinò della sua linfa, come la mani dell'intrepido Comandante: la barca alla fine strarzò al riparo delle pietre taglienti, dopo avervi lasciato sopra il segno della vernice e le schegge della paura per lo scampato pericolo.

Carlo con la sua forza non ha mai fatto paura a nessuno: dotato di un cuore d'oro e grande umanità, si è sempre fermato alle parole e alle battute in dialetto: agli avari è solito dire: "sta sito te, che te ghè anche e palanche da prima comunione". Ai bevitori: "a lo savemo che te no te bevi..., quando no ghe n'è". Alle vittime dell'infedeltà: "Si v'è fin a Speza a pè, a Musan i se ferma perché i s'encocia en ti fili der tran".

Corre su tante barche: sul Prima Classe "Susanna", alla Cannes - Ischia è terzo: va sui Dinghy, sugli F.D. con Roberto De Vincentiis poi con Giambadera.

Con lo Star "Enife", in coppia con Vejo, disputò la "Settimana internazionale" di Genova.

Durante la regata, una barca della Marina Militare non diede loro la precedenza, e l'"Enife" collise impiantandosi nel giardinetto: Vejo cadde in mare, rimanendo attaccato alla sagoletta della volante. L'acqua era gelida, il monte Fasce di fronte era pieno di neve, la tramontana era una lama indifferente che non perdonava: Vejo

gridò: "time sù, time sù": Carlo con una mano tirò fuori dall'acqua Vejo divenuto viola dal freddo: le *mute stagna* non erano state ancora inventate e quando ci si bagnava d'inverno erano guai davvero seri.

Vejo confesserà più tardi, a terra, di aver avuto paura nel pensare al carrarino Pagano che due anni prima, in quelle stesse acque e condizioni analoghe, aveva perso la vita.

L'agonismo che Carlo mette nelle competizioni è davvero acceso: in una regata, aveva come prodiere Stefano Stefanini: erano terzi, combattevano per la prima posizione; aprendo il lato in poppa, Carlo spiegò le ali della farfalla col fiocco pronto, in un fil di ruota perfetto, ad essere inferito sul buttafuori: "meta l'astina, meta l'astina" disse Carlo al prodiere: ma Stefano era lento e le barche passarono ai due lati superandoli.

Carlo era furente; Stefano, una volta arrivato a terra, mostrò il polpaccio con impressa, molto nitida, la dentatura del Comandante.

Primo Codeluppi, fra una Star e l'altra, compra anche il Beccaccino "Rilù" da Paolino Strambi, non tanto per la barca, pesantissima e non competitiva, quanto per la licenza, della quale era privo il "Nico": il "Rilù" venne spostato dalla sede e messo sotto il fico, vicino alla galleria. Prestato agli organizzatori di una mostra nel Piasseo fu issato su due cavalletti: ma "Rilù" era stanco e non sopportò più di appassire dentro le pagine del ricordo lontano dal mare: lo trovarono la mattina dopo, inspiegabilmente sfasciato.

*Appassirà prigioniero
dentro una pagina d'amore
tutto ciò che germoglia fra noi
come il margine di un fiore
o giorno attraversato dalla sera...*

Primo portò nel Circolo anche il terzogenito Wladimiro: lo mise a pitturare le barche sociali dentro la sede: anche Wladi si appassionò: iniziò a prua col padre sullo "Sparviero", poi con il Dinghy "Cappa Baretti", poi sul Finn. Venne reclutato da Giovanni Da Pozzo e corse sui Comet e sullo Show 29: partecipò ai Campionati invernali a

Genova, a Porto Cervo, in Sardegna, a Malta per la Malta-Giro di Sicilia-Malta.

Carattere schietto, di grande compagnia, la battuta come una lancia sempre pronta a inchiodare l'avvenimento nella sua tragicità temporale:

*come chiodi, le parole
tenevano i brandelli del ricordo...*

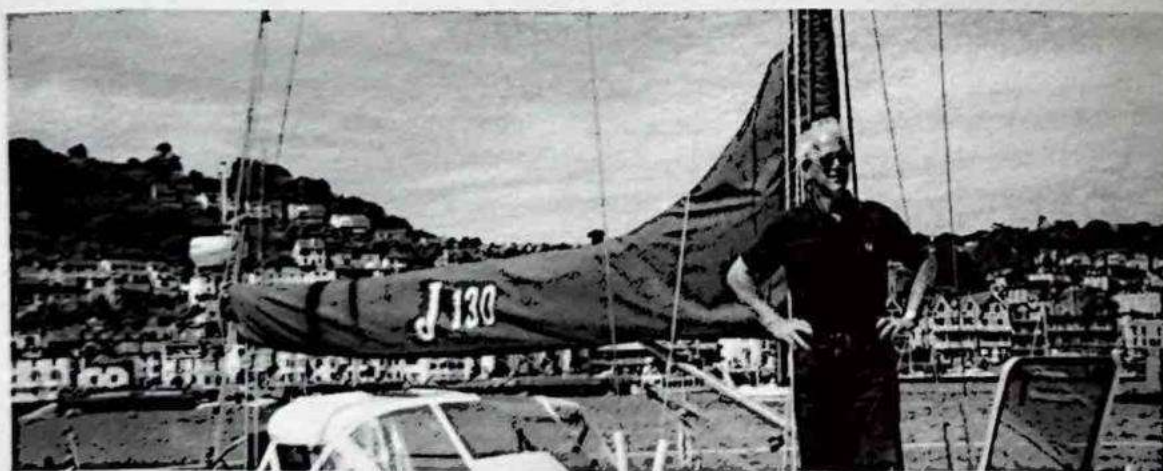
Nelle Regate invernali di Genova, un febbraio da lupi, le barche erano in attesa del via: la tramontana non mancava: asciugava la pelle; a bordo dello Show 29 si *asciugarano* le due bottiglie di grappa di Champagne sopravvissute alla traversata. La giuria, presieduta da Beppe Croce, Presidente della Federazione Vela, in doppiopetto azzurro con bottoni dorati, era intenta a finire il banchetto che si teneva a poppa del battello comitato: l'attesa, era grande, il freddo si faceva sentire: Wladimiro prese il megafono e con quanto fiato aveva in gola interrogò l'oracolo vivente, personificato nel giudice: "Presidente cosa facciamo? Ci facciamo un bel s.....?". L'aria era gelida, ma l'atmosfera si arroventò: Giovannino Da Pozzo scomparve dal pozzetto: venne di nuovo fuori a regata finita.

I Musso...

I Musso, come i Bertorello, sono una famiglia di imprenditori genovesi che si trasferiscono a La Spezia e dopo aver bevuto l'acqua della Sprugola, incantati dalle bellezze del Golfo, vi rimangono. Il capostipite, l'Ing. Giorgio, ha un'azienda che opera nell'area portuale spezzina.

Appassionato di vela, si fa socio dell'ERIX. Viene eletto Presidente la prima volta nel 1976: carica che ricopre sino al 2002, con brevi parentesi. Giorgio è il primo Presidente del Circolo della Vela ERIX, nato dalla fusione del Circolo Nautico ERIX e del Circolo Velico Lerici. Eletto alla massima carica del Circolo da 15 Consigli, per quasi 24 anni ha ottenuto un consenso indiscusso e generale, frutto di correttezza e coerenza.

Giorgio Musso è il Presidente della rinascita sportiva e del cambiamento. L'ingegnere rinnova il Circolo traghettandolo verso una modernizzazione degli impianti: gli ormeggi, sotto la sua direzione, vengono ampliati e il Circolo si riempie di cabinati: l'attività agonistica viene ripresa e posta come prioritaria negli obiettivi del Circolo.



Il Comandante Giorgio Musso sul "Dulcissima", durante la traversata dai mari del Nord sino a Lerici.



Il "Dulcifera" di Giorgio Musso, in navigazione sotto spi.

*E vele silenziose vanno
dove non porta
il breve orizzonte della sera*

Sotto la presidenza di Giorgio avviene l'ulteriore trasformazione degli ormeggi: l'Assemblea dei soci approva la proposta di costruzione dei pontili galleggianti: i progetti, preparati dall'Ing. Taddei, ottengono l'approvazione delle autorità competenti e vengono realizzati in tempi brevi sotto la direzione di Claudio Sampiero.

Parallelamente l'attività agonistica del Circolo riprende con grande entusiasmo: la scuola vela ottiene grande impulso dall'acquisto di 7 Optimist, 4 Laser, 3 Caravelle. Le squadre agonistiche Laser e Optimist mietono successi nel Golfo ed in campo nazionale.

Nei cabinati gli equipaggi lericini si impongono, sostenuti dalla passione e dai mezzi messi a loro disposizione dal Circolo.

Giorgio coinvolge tutta la famiglia nell'amore per il mare e per la vela: la moglie Marilena è l'inseparabile compagna di uscite crociere e traversate: i figli, Sandra, Alberto e Paolo, sono inseriti nella scuola degli Optimist dove imparano a navigare e regatare, ma soprattutto ad essere persone che rispettano le regole, non solo quelle del mare. Paolo è un autentico cavaliere del mare, un gentiluomo d'altri tempi che chiamerei "*beau geste*": nel Campionato di primavera appena concluso, nella prima regata, causa l'assenza dei suoi avversari, ha scelto all'arrivo di non tagliare il traguardo. Corre sui J80, con l'amico Mario Raguseo.

Luca Taddei...

Luca Taddei ha una carriera velica fatta di grande passione, ma soprattutto di intelligenza e lucidità che viene fuori nei momenti più difficili: "meno muscoli e più cervello" è il motto che più si adatta alla sua personalità.

Inizia con i "F.J" e dopo aver vinto le Selezioni nazionali, partecipa al Campionato mondiale nel '65.

Poi è sul 470, un Jean Morin al quale dà il nome della sua tenuta in Chianti: "Lornano".

In seguito, sull'F.D., in coppia con Alessandro Falco vince i Campionati italiani. Pur essendo l'equipaggio più forte in assoluto, alle Olimpiadi fanno le riserve a colleghi che, pur sempre battuti, hanno più "Santi in Paradiso".

Alessandro e Luca sulla loro barca hanno sempre rinnovato la leggenda dell'Olandese volante: tutti nel Golfo ricordano di aver visto, durante un temporale, una barca planare da onda a onda superando il cavo, sollevata dall'acqua, fra nuvole di schiuma.

*Sarà la mia coperta
il temporale,
l'onda e la vela
la mia casa di nuvole
sul mare.*

Con Alessandro e i fratelli Barberis, sul prototipo dello Sciacchetrà ottiene il secondo posto al Campionato mondiale della classe Quarter ton e con lo Show 29 vince il Campionato del Mediterraneo.

Nel frattempo completa gli studi ed ottiene la laurea in ingegneria navale. Entra nella veleria Carozzo e Peer e come progettista collabora con Jezeequel alla realizzazione dei "Charlie Papa".

Nel 1975 viene varato il "Deb 75" frutto della sua prima progettazione navale; la barca gli viene commissionata dal Dott. Renzo Grassi



Il "Dulcidry" di Giorgio Musso vola fra le onde: la barca acquistata da Mario Maioli diventerà il "Cosalea".

Catapano. Dopo il "Charlie Papa 46" inizia la progettazione di barche di serie: è la volta dello "Starry 26" e poi della fortunata serie degli "Stag" 24, 29, 32 e 38.

Dirigente nazionale della FIV, è il responsabile nazionale del gruppo di lavoro delle Stazze.

Ricopre nel Circolo la carica di vice Presidente e Direttore sportivo da fine anni 80 al 2002.

In sodalizio con l'ing. Giorgio Musso regata sulla serie delle sue barche "*dolci*": il "Dulcidry", il "Dulcifer", il "Dulcissima" sono sempre protagoniste nelle regate alle quali partecipano.

Il "Dulcifer" e il "Dulcissima", acquistate nel Nord Europa, vengono portate a Lerici a vela sulle rotte dei Vichinghi, dall'armatore Giorgio Musso aiutato dal pilota Luca Taddei con l'equipaggio sempre al completo.

Nelle regate di Portofino si piazzano dietro ad alcuni prototipi fra i quali spicca il "Brava". Luca avvia alla vela anche i figli: Sebastiano sugli Optimist impara senza proseguire nell'attività agonistica; Leone invece fa una discreta carriera agonistica sui Laser.

Il 1968 è l'anno...

Il 1968 è l'anno che vede una straordinaria affluenza di allievi al Circolo ERIX: la lista degli iscritti è quasi più lunga di quella dei soci.

Fra questi spiccano due cugini di San Terenzo, Giuseppe Degli Innocenti e Armando Nocchi. "Pepi" è più grande di due anni e fa da apripista al più giovane che lo segue.

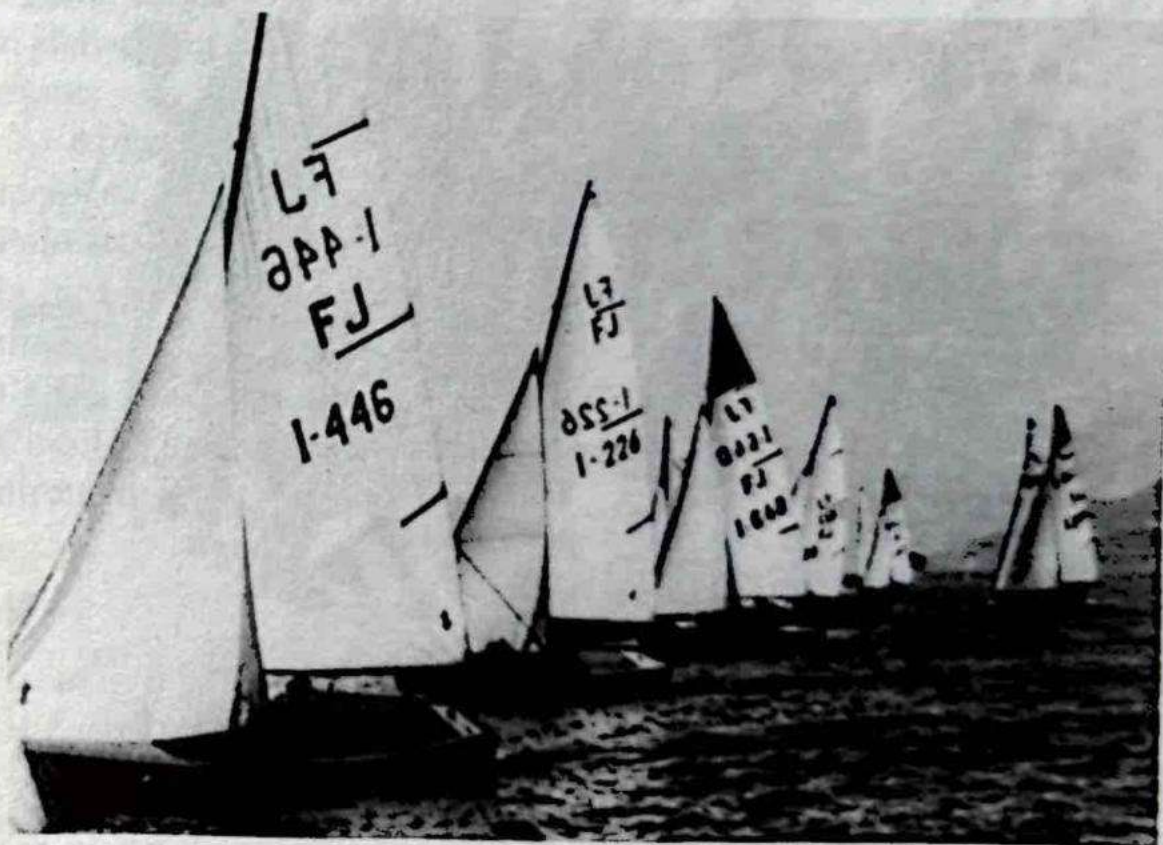


Allievi del 1974 radunati attorno all'indimenticabile papà Biagioni. In piedi da sinistra: Adalberto Pagano (seminascosto da un gomito) in direzione del campanile della chiesa e della sua casa: il 4° Pietro Rolla, 5° Wladimiro Codeluppi: seduti da sinistra: il 3° Piero Fiaccadori, 4° Marco Paganini, 5° Gioacchino Rolla, 6° Renzo Saccone, 7° Francesco Imbrioscia col figlio Nicola: davanti a Saccone papà Biagioni tiene il figlio di Carlo Codeluppi che porta il nome del nonno: Primo. Seduti: il primo da sinistra è Francesco Raggio, il terzo Attilio Albani, Armando Nocchi sulla sinistra di Biagioni.

Frequentano le superiori, poi si iscrivono, sempre con uno sfasamento dovuto all'età alla facoltà di Fisica all'Università di Pisa, dove, con Carletto Perugi e Giovanni Stefanini dividono lo stesso appartamento. Laureati, diventano entrambi insegnanti all'Istituto scolastico Fossati, dove "Pepi" incontra Sandra e Armando capitola a Marisa che aveva incontrato all'università.

Iniziano l'attività velica sui Flying Junior, che portano il nome dei sette nani Disneyani, poi passano al 470. Sono anni pionieristici, gli allievi si arrangiano come possono, fanno le prime uscite improvvisando.

Quel giorno lo scirocco è abbastanza teso: l'orizzonte è seghettato; segno che le creste frangono e che l'intensità del vento è sui 20 nodi. Le nuvole verso Sud-Est sono basse e scure, cariche di pioggia, qualche lampo rompe sul mare, ma il tuono non ce la fa ancora ad avvisare che è in arrivo un temporale:



Gli allievi al ritorno da una gita all'isola Palmaria con i FJ.

*Tramontana chiara
scirocco scuro,
prendi la barca
e vai al sicuro...*

Ma Armando e Domenico Faridone "Domé" non sanno i proverbi e, cosa ancora più preoccupante, non sanno virare. Di qua dal murglione il vento non si sente ancora, ma quando superano il faretto la prima raffica li sdraia: la barca ha un momento raddrizzante molto elevato: il F.J. scuffiato a 90° straorza, v'è prua al vento, si raddrizza; i due risalgono e ripartono al traverso, fra nuvole di schiuma verso l'isola Palmaria.



14/07/67: - allievi in gita all'isola Palmaria: da sinistra in piedi: 1° Giambadera, 2° Gioacchino Rolla, 3° Domenico Faridone, 9° Vejo Sampiero, 14° Saccone Renzo: seduti da sinistra: il 1° Pierluigi Mannella, il 5° Giambattista Giacopello, 7° Stefano Stefanini, 10° Coclite Tamberi.

Dopo la Punta della Mariella c'è il Pozzale poi "le Grande Passe" del Tino apre l'orizzonte senza terra: i due si guardano e decidono di tornare indietro, ma non sanno come fare e guardandosi smarriti cercano di nascondere la paura. Qualcuno al Circolo ha già lanciato l'allarme e un mezzo di salvataggio, dopo aver ammainato le vele del F.J., li riporterà alla base.

Sui F.J., Armando Nocchi e Gioachino Rolla, in equipaggio con Coclite Tamberi e Silvia Pecchioli, hanno un discreto successo; vincono le Selezioni regionali e vanno ai Campionati italiani accompagnati dal Direttore sportivo Vejo. In una scuffia a 180° Armando e Coclite vengono soccorsi da un rimorchiatore, ma il cavo di traino non viene assicurato alla barca cosicché i due fanno un discreto, loro malgrado, *acquaplaning*. Alla sera in albergo Vejo, scherzosamente, fa finta di non conoscerli.

Quando scendono dalle derive, si imbarcano sui cabinati: Armando sul "Red Flea" di De Vincentiis e Pepi sul "Challenger" di Giorgio Valenti condotto da Vejo: imparano su queste due barche tutti i segreti della *prua*, facendo tesoro dell'esperienza dei due skippers d'eccezione.

Armando e Pepi si inseriscono nella vita sociale del Circolo; partecipano alle serate danzanti sulla terrazza, alle gite in barca a vela alla Palmaria e iniziano la loro carriera dirigenziale da istruttori della scuola di vela diventandone in breve tempo i responsabili. Armando diventa Segretario nel '78, poi vice Presidente. Pragmatico l'uno, umanista l'altro, hanno attraversato ininterrottamente tutta la seconda "era" del Circolo, costituendo il nucleo di ricambio generazionale del Consiglio direttivo.

Marco Paganini...

Marco Paganini è il più promettente dei giovani che fanno parte della squadra dei *finnisti*: si afferma nelle regate di zona grazie alla sua fantasia nel bordeggio e alla sensibilità nel condurre la barca; è un timoniere che ci dà a camminare e quando esce dal bordo lungo la sua prua è sempre una minaccia per chi non lo ha tenuto. Col Finn disputa diverse regate nazionali, ma il successo arriverà, molto più tardi, nella classe J24, dove ottiene il 2° posto ai Campionati italiani.

La vela, oltre che successi sportivi gli dà un'opportunità di lavoro: Marco è oggi l'Amministratore delegato di una ditta che produce abbigliamento tecnico per la nautica.

Non ancora maggiorenne, viene ingaggiato da Vejo come prodiere sul "Locura", una barca di 66 piedi, in occasione della "Giraglia", la regata che parte e arriva a Tolone dopo aver fatto il giro del famoso faro di Capo Corso.

La barca fa un onorevole piazzamento: a Tolone l'equipaggio sbarca e rimangono a bordo solo Vejo e Marco che devono riportare la barca a Lerici. Appena fuori dal porto il motore li pianta e così anche la bussola. Ma c'è la vela e con quella i due decidono di fare ritorno. Il GPS non era ancora nelle dotazioni di bordo e quando scorgono sulla dritta una costa sconosciuta suppongono di essere all'isola all'Elba: virata e prua sui quadranti del Nord, sulla rotta di casa! I masconi sciabordano fra le onde e la barca fila sotto la spinta nell'immensità silenziosa e profilata come un'ala sostenuta da una tenebra rinascente. La costa prende forma, quando appaiono le cime delle colline con qualche casa illuminata: il paesaggio sembra quello della Serra: c'è anche il faro a sinistra che rompe l'assedio del buio coi suoi lampi scintillanti: Vejo e Marco si guardano in silenzio, sono felici. Le luci si distendono rivelando tutta la costa: ma c'è qualcosa che non va: a sinistra di quello che doveva essere San Terenzo, c'è un paese mai visto, sfavillante e immenso tanto da sembrare un miraggio:

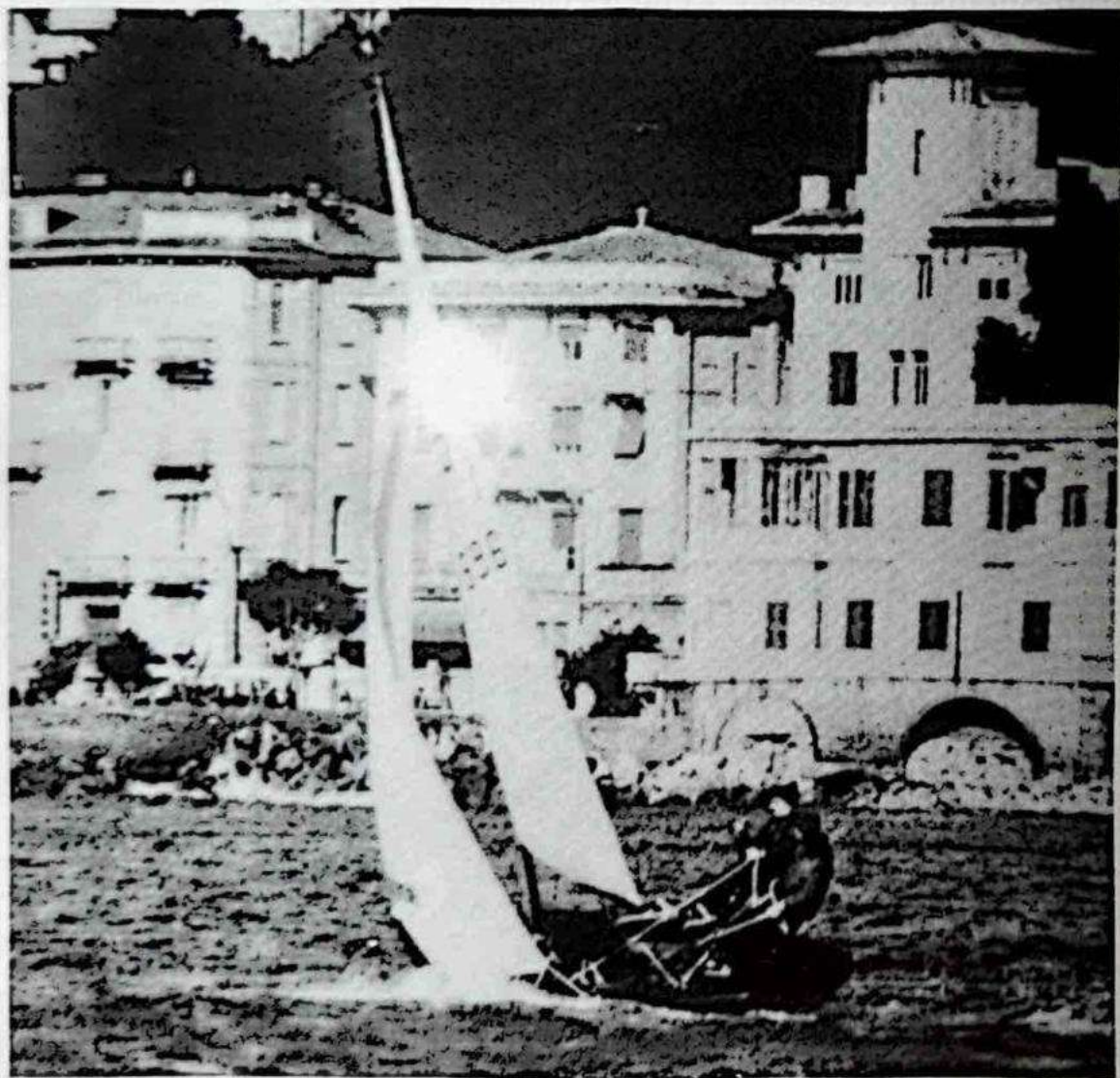
*Sembra che tutto posi
fra nuvole e fatica
il mare chiude l'ombra e la scia
e vele silenziose
vanno dove non porta
il breve orizzonte della sera.*

Il "Locura", come una balena che ha perso l'orientamento, si ritrova pazza e ubriaca nel Golfo del Tigullio. Solo un attimo di disappunto e la prua rapidamente si mette nella giusta rotta dell'unico bordeggio possibile, quello a vista. Arrivano a Lerici velocemente grazie alla tramontana che soffia a 30 nodi: Marco suggerisce di ancorarsi e dormire in rada aspettando che il vento dia un po' di tregua, ma Vejo è tosto e decide di tentare l'ormeggio a vela nonostante i venti metri e passa di barca: al terzo tentativo Marco lascia il mezzo marinaio, col quale aveva tentato inutilmente l'aggancio della boa e si butta in mare col cavo legato in cintura: la boa è presa, il "Locura" è finalmente fermo dopo una manovra che rimarrà nella storia del Circolo come ormeggio alla "Tarzan".

Gioacchino Rolla...

Gioacchino Rolla è oggi un affermato funzionario del Comune di Lerici: uomo serio e probo gode la stima dei suoi concittadini per la sua umanità e disponibilità.

Entra al Circolo nel '62 come allievo sui F. J. : partecipa ai raduni zionali della F.I.V., e nel '68 vince le selezioni per i Campionati italiani. Passa sugli F.D. in coppia con Carlo Schiffini: sul lago di Garda



Gioacchino Rolla e Carlo Schiffini sull'F.D."Uragano".

vince clamorosamente le selezioni per i Campionati italiani, battendo i campioni europei della specialità, Manfredini e Della Porta, Natali e Bertocchi.

Con l' "Uragano", che porta sulla vela il numero 896, partecipa a diverse manifestazioni internazionali con discreto successo.

Sui cabinati classe "C" ottiene un secondo posto nel Campionato Alto Tirreno.

La figlia Vanna ha fatto parte per alcuni anni della squadra agonistica dell'ERIX.

Allorchè Teseo...

Allorchè Téseo partì il padre Egèo gli raccomandò di mutar le vele della nave e di sostituire vele bianche a quelle nere in segno di vittoria e di trionfo, se gli fosse riuscito di uccidere il Minotauro. Ma Téseo dopo aver vinto il mostro e aver liberato i giovani che avrebbero dovuto essere a questi sacrificati, tornando ad Atene, dimenticò di cambiare vele alla nave. Quando suo padre, che stava alle vedette, la vide avanzare tutta nera, preso da dolore ritenendo che il figlio fosse perito, si lanciò da una rupe sul mare che da lui prese il nome di Egèo. Talvolta dentro al nome di una persona si nasconde il suo destino.



Caserma di Bocca d'Arno: primavera del 1940: un pugno di eroi dei mezzi d'assalto della Marina Militare Italiana: da sinistra in piedi: Tesei, Stefanini, Gargano, Toschi, Cattaneo, Aimone di Savoia Aosta, Giorgini, Bertozzi, Branzini, Birindelli, Falcomatà: accosciati: da sinistra: Calcagno, Cacioppo, Perdetti, Lazzaroni, Paccagnini, Lazzari, Biradelli.

Téseo Tesei era un ardito incursore della Marina Militare Italiana morto durante l'assalto alle navi britanniche all'ancora nel porto de La Valletta. Eroe e Medaglia d'oro della seconda guerra mondiale è commilitone e amico dell'Ing. Gustavo Stefanini, assieme al quale è addestrato per lungo tempo nella caserma alle Bocche del Serchio.

Il Cap. Stefanini è più fortunato del caro amico Téseo.

Il 29/09/40, a circa 100 miglia dal porto di Alessandria, viene avvistato e sottoposto a caccia con lancio di bombe di profondità da parte del cacciatorpediniere australiano "Stuart" e dagli "H 22" inglesi e da alcune vedette. Interviene anche un idrovolante tipo "Sunderland".

Nella mattina del 30, dopo 14 ore di caccia ininterrotta, il battello è costretto ad emergere ed autoaffondarsi a causa delle avarie e dei danni subiti: tutti i superstiti vengono catturati. Tradotti in India rimangono in prigionia fino alla liberazione avvenuta nel '46.

Il ricordo di Teséo, l'amico caduto eroicamente, rimarrà vivo per tutta la vita nel cuore dell'Ing. Stefanini tanto da dedicargli il nome della sua barca e di uno dei suoi figli.

Ritorna a Livorno sua città natale, poi si sposta alla Spezia per motivi di lavoro: si sposa e si trasferisce a Lerici. Dentro la OTO, dove svolge la sua attività dirigenziale, conosce Adalberto Pagano e da questi è coinvolto nell'attività del Circolo Nautico ERIX da poco fondato.

Compra, dagli eredi di Bibolini, la Star "Rigel", partecipa alla vita sociale e organizzativa del Circolo: inaugura in qualità di Presidente la sede del Circolo il giorno 30/04/61, alla presenza di tutte le autorità, fra le quali spiccano: il Presidente onorario Pietro Bibolini, la madrina Donna Amelia Bibolini, vedova del Senatore, e il Comandante in capo dell'Alto Tirreno. In quella occasione viene scoperta una lapide in ricordo del Senatore Giovanni Battista Bibolini che i presenti auspicano non sia mai dimenticato nei tempi a venire, per la passione e i mezzi profusi nella edificazione e consolidamento del Circolo.

"La nostra Sede Sociale si deve soprattutto alla buona volontà di alcuni uomini che si sono aggrappati a questo angolo del molo e che con tutte le loro forze hanno desiderato questo giorno."

Questo è lo stralcio più toccante del discorso che l'Ing. Stefanini fa in occasione dell'inaugurazione della sede.

Compra successivamente la prima barca da crociera del Circolo, poi la cambia con un P28, una barca norvegese battezzata "Téseo". La famiglia cresce e i suoi figli Giovanni, Téseo, Stefano e Carlo entrano nel circolo iniziando a loro volta l'attività velica.

A metà anni 70 il Consiglio affida a due soci la gestione del bar sociale che successivamente viene aperto al pubblico. Si crea una disputa in seguito alla quale il Circolo Nautico perde la concessione demaniale dell'area e della sede. I tempi diventano veramente duri: il Circolo Nautico viene sciolto e viene rifondato, dopo la fusione con il Circolo della Vela Lerici, cambiando il nome in Circolo della Vela



Teseo e Giovanni Stefanini sul "470" I 2102 alle regate nazionali di Alassio del 1980.



Il lancione del C.d.V. ERIX con a bordo la giuria: in alto a destra: Corrado Colò, giudice della Società Vela del Canaletto (decano dei giudici italiani): il primo da sinistra è Marco Servadei, il 2° è Giovanni Stefanini, il terzo è Guidi Guidi.

ERIX: un pezzo della sede è perso, ma il Circolo può ripartire più forte di prima.

Viene organizzata una regata nazionale Finn, alla cui riuscita partecipano tutti i soci impegnati in una sorta di rinascita spirituale.

La classe Star è in declino e i vecchi equipaggi si sciolgono, l'attività velica langue: ma lentamente si crea un gruppo che rivitalizza il Circolo: Vejo Sampiero, Pietro Biagioni, Giovanni Stefanini, Marco Servadei sono i trascinatori del nuovo fermento. Nasce la Coppa Biagioni, la regata delle Bocchette, si forma il gruppo dei *finnisti*, la

squadra dei 4.70 e il Circolo con la nuova linfa si rigenera tornando a risplendere come nel vicino passato.

Giovanni Stefanini e Marco Servadei corrono sulle derive, organizzano l'attività sportiva, insegnano alle nuove leve ad andare in vela, entrano a far parte del Consiglio Direttivo; Giovanni è Direttore sportivo, Presidente, responsabile delle derive. Ritornano a Lerici le grandi manifestazioni veliche: il Campionato italiano classe Fireball e classe Dinghy.

Così come il padre Giovanni inserisce nella scuola vela del Circolo i figli Carlo, Lucia e Francesco: nella sua breve carriera velica Francesco vince la regata sociale sull'Optimist, mantenendo accesa la vocazione familiare per il mare.



Giugno '83: Campionato italiano Fireball.



Premiazione della coppa Stefanini: da sinistra: l'Ing. Stefanini, l'Ammiraglio Falco, Lorenzo Caminati, Giovanni Stefanini, Marco Servadei.

Una delle barche...

Una delle barche più rappresentative del Circolo, se non la più rappresentativa dal punto di vista agonistico è l' "X Press", un IMX 40 di Giovanni Elena.

Giovanni, affermato ginecologo spezzino, riesce a conciliare l'attività professionale con l'intensa attività agonistica della vela. La sua prima barca, dopo i F.J., è un Soling.

Poi passa allo Stag 29 progettato dal suo compagno di corsi velici, l'Ing. Luca Taddei: compra successivamente lo "Schiffini 1°", la barca campione d'Italia nei 5° classe e la ribattezza "Nicholas 1°": arriva poi il "Nicholas 2", un X 342 e in rapida successione l'IMX 38, il famoso "X Press", infine l'IMX 40.

L'equipaggio "storico" racconta la storia velica della seconda era, dagli anni settanta in poi. Ne fanno parte tre compagni di corso: il comandante Giovanni con Riccardo Paita e Pietro Rosso. Pietro è stato campione italiano della classe "Meteor" ed è chiamato "cinghiale" per la determinazione nell'esprimere le scelte tattiche; Riccardo è chiamato "manina" per la precisione nel timonare. Tre caratteri dominanti che miracolosamente a bordo non si scontrano mai: forse perché riescono a comandare a turno, non prima di rapidi e concitati consulti. L'altro gruppo di bordo è quello dei "cugini": ne fanno parte il comandante con Mauro e Giuliano Bernabò: Mauro è chiamato il "pianista" perché nel pozzetto ha sempre otto winches da manovrare: Giuliano invece è "volante 1, volante 2", per essere l'addetto al delicato compito delle volanti.

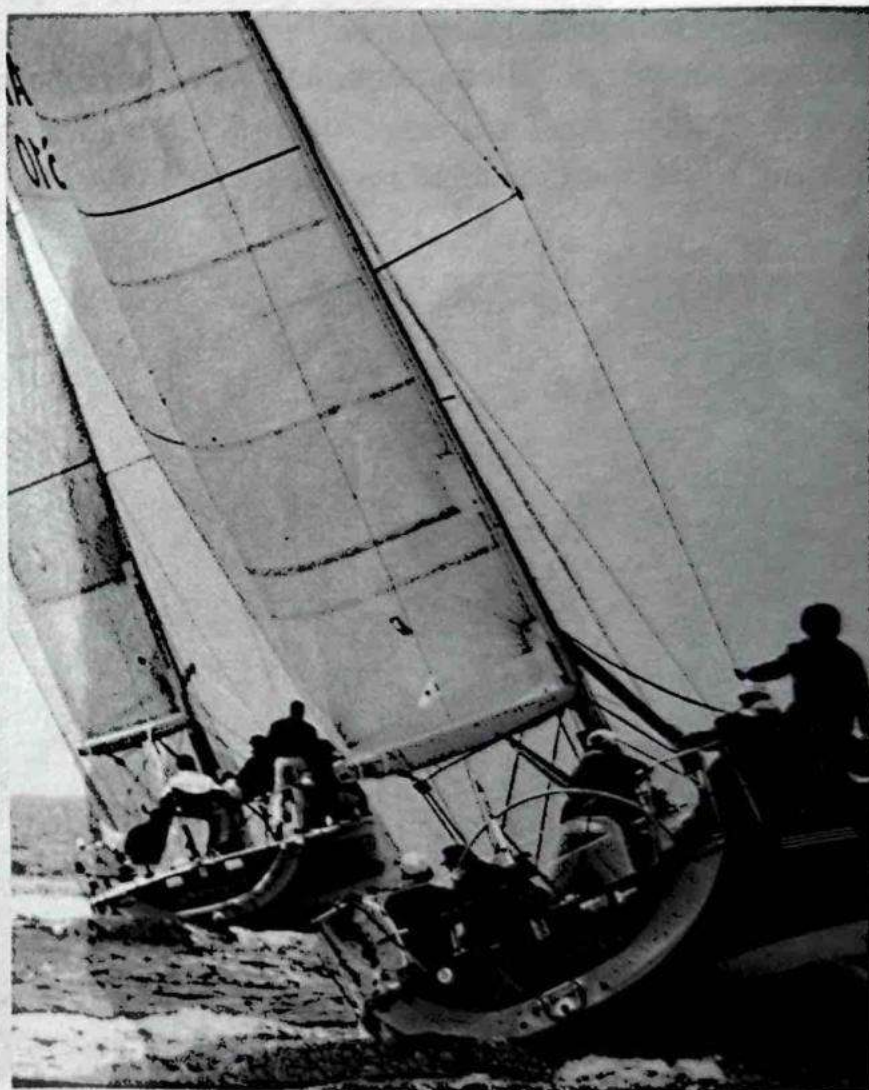
Il terzo gruppo di bordo è quello degli apprendisti stregoni, composto dai giovani Francesco Ciuffi, agonista nei Laser, Meriggi Paolo dagli Optimist, Nicolò Elena laserista.

L'attività agonistica di questo gruppo è molto intensa e porta il nome dell'ERIX sui campi di regata nazionali ed internazionali.

Secondi ai Campionati italiani a Lavagna: piazzati a quelli che si tengono a Poltu Quattu, dove ogni giorno gareggiano con 36 nodi di vento, con lo spi sempre a riva.

Disputano le regate di Portofino dove una dozzina di volte sono secondi dietro prototipi: come nel Trofeo Accademia navale di Livorno.

Innumerevoli sono le vittorie nei Campionati invernali del Golfo della Spezia nostrani, nei trofei Mariperman, nella Gorgona o nella Giraglietta. L'equipaggio è il più affiatato e sperimentato del Golfo.



La barca "X Press" di Elena Giovanni impegnata in un passaggio in boa sopravento a "Canapiglia".

Negli anni 80 subentra...

Negli anni 80 subentra alla flotta dei 4.70, quella degli Stag 24, poi quella dei J24:

I F. J. vengono venduti al Circolo Nautico Portovenere e vengono acquistati 4 Laser per l'attività giovanile. Arriva la nuova deriva tipo Optimist, la barca che abbassa l'età di apprendimento della vela. I bambini non entrano più nei Circoli come spettatori passivi, ma come protagonisti e solitari timonieri.

Fioriscono le regate, gli allenamenti, la partecipazione ai raduni zionali, ai Campionati.



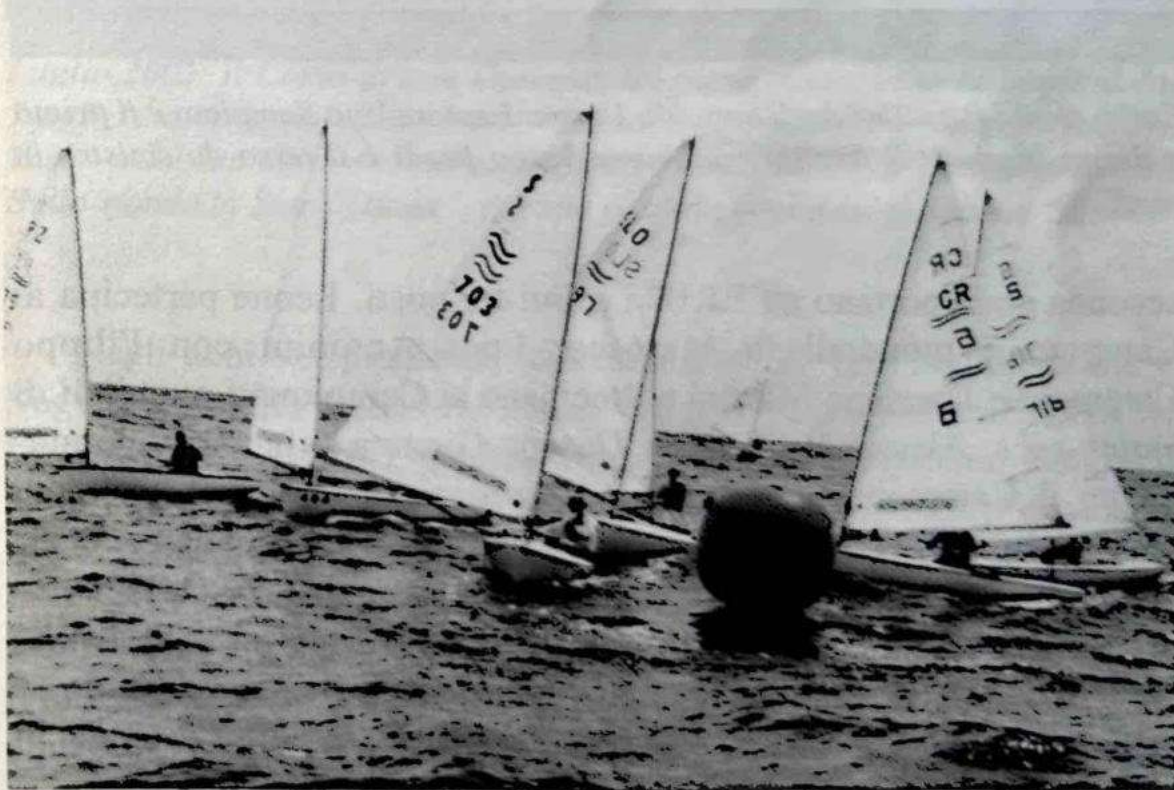
Il maestro Vasco al Trofeo Accademia di Livorno con quattro atleti in erba: da sinistra: Luca Roccati, Paolo Meriggi, Marcello Specchia, Andrea Allegro.

I successi riportati dai ragazzi che imparano alla scuola dell'ERIX, sono innumerevoli:

Davide Di Maio, Massimo Gherarducci, Matteo Pucci, vincono il Campionato italiano su 4.20, Laser Radial, Optimist. Massimo Parmeggiani è un allievo di quegli anni: timido e schivo lascia strada ai compagni, ma il suo talento velico lo porta a primeggiare in qualsiasi classe e ruolo. Istruttore di vela per breve tempo, entra all'Accademia Navale a Livorno e sceglie in qualità di ufficiale la carriera nella Marina Militare Italiana.

Marcello Specchia nei Laser Radial vince una coppa Italia, conquista un secondo posto ai Campionati italiani e rappresenta l'Italia ai Campionati europei in Turchia.

Il trio formato da Marcello Specchia, Luca Antonimi e Leone Taddei per anni miete notevoli successi. In un memorabile Campionato della



Campionato europeo Finn Juniores del 1992: barche alla boa sottovento in procinto di fare un'abbattuta "Africana".



Corso allievi istruttori degli anni 90: l'organizzatore Vejo Sampiero è il primo a destra in piedi: il direttore del corso Vasco Bardi è il terzo da sinistra in piedi.

seconda zona portano all'ERIX i primi tre posti. Leone partecipa ai Campionati mondiali in Marocco. Luca Antonini con Filippo Caramelli e Damiano Martini partecipano ai Campionati mondiali di *match-race*. Alessandro Buffa e Casone Gionata vincono ripetutamente il Campionato invernale e il prestigioso Trofeo Accademia navale. Buffa consegue il 2° posto ai Campionati italiani nella classe "Laser 4.7".

Il Trofeo Accademia è vinto per quattro anni consecutivi da velisti dell'ERIX; nel 2003 è appannaggio di Andrea Biagioni che, dopo aver vinto tutte le regate in seconda zona, si piazza terzo al Campionato italiano della classe Laser Standard entrando nella squadra nazionale che rappresenta l'Italia ai Campionati europei e mondiali.



Luglio 2002: Il Corso di vela Optimist più pieno in assoluto: 18 bambini dai 7 agli 11 anni apprendono l'arte marinairesca di andare a vela dal maestro Vasco e dal suo aiutante Andrea Bigliuzzi (in ultima fila sull'estrema destra). Sullo sfondo la Star "Diana", dal suo passato, veglia sul futuro del Circolo.

Negli anni 90, grazie all'interessamento di Vejo Sampiero che è Segretario della seconda zona, vengono assegnati all'ERIX il Campionato europeo Finn Juniores, il Campionato italiano Dinghy e l'organizzazione di un corso per la formazione di Istruttori di vela al quale partecipano circa quaranta allievi. In questi anni la scuola vela dell'ERIX ha una continua crescita a livello di insegnamento e attrezzature che vengono continuamente rinnovate. 5 Laser, 3 Caravelle, 7 Optimist, 2 gommoni, uno dei quali utilizzato per le trasferte delle squadre, compongono la flotta delle derive sulle quali allievi di ogni età imparano l'arte della navigazione a vela.

I componenti le squadre dei Laser e Optimist escono anche nella stagione invernale sfidandone i rigori grazie alle loro *mute stagne*.

In estate la scuola è frequentata da numerosi allievi che giungono nella perla del Golfo dei poeti da ogni parte d'Italia e del mondo: i corsi si tengono anche in lingua inglese e francese.

L'istruttore del Cinquantenario (da 14 anni all'ERIX) che cura la preparazione e gli allenamenti delle squadre è Vasco Bardi, allenatore, giudice, esperto velico per la Marina Militare Italiana, ma soprattutto filosofo e poeta che vive libero e prigioniero nel Golfo dei poeti.



2002: il futuro dell'ERIX è già cominciato: la squadra Optimist al completo. Elisa Bruschi, Federico Tocchi, Davide Domeneghetti, Marco Vanacore, Andrea Tiberti, Lorenzo Marcotto, Alessio Fafani.

*Uno dei campioni formato dalla scuola del Circolo
della Vela ERIX*



Andrea Biagioni

Il Consiglio Direttivo...

Il Consiglio Direttivo del Circolo della Vela ERIX, in occasione del suo cinquantenario, è formato da:

Presidente: Ermenegildo Mignani.

Vice Presidente e Segretario: Armando Nocchi.

Attività Derive: Marco Equi.

Attività Optimist: Emilio Bruschi.

Attività Cabinati: Giovanni Grandi.

Attività Regate: Carlo Codeluppi.

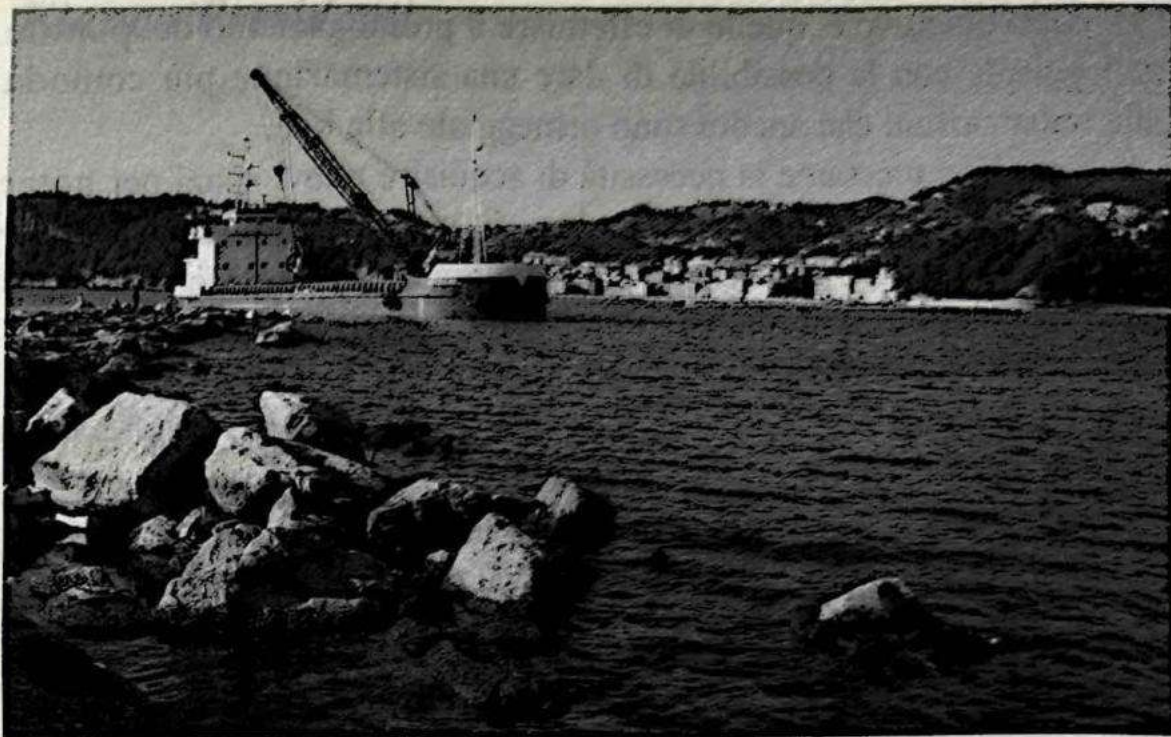
Attività Regate: Stefano Saione.

Responsabili Sede: Mauro Bernabò e Riccardo Ricci.

Responsabili Ormeggi: Claudio Sampiero e Guido Penco.



Disposizione degli ormeggi delle imbarcazioni del C.d.V. ERIX nel 2003.



2003: le opere di consolidamento e allungamento della diga frangiflutti e la costruzione del "riccio di testa".

Il Collegio dei Probiviri è composto da:
Guido Guidi, Felice Tonelli, Francesco Imbrioscia.

Il Collegio dei Revisori dei conti è composto da:
Roberto De Vincentiis e Enzo Sturlese.

L'elezione dell'attuale Consiglio Direttivo è coincisa con un momento di grandi cambiamenti: in primo luogo il riassetto della baia di Lerici con il prolungamento della diga frangiflutti e la contemporanea richiesta da parte del Comune e della Regione Liguria di ridurre il numero delle barche presenti in rada per garantirne la sicurezza.

E' intendimento del Consiglio Direttivo difendere i nostri ormeggi per il desiderio di crescita e per la pressante richiesta di nuove iscrizioni, di incrementare la scuola vela migliorando le attrezzature e le imbarcazioni, supportare l'attività agonistica di tutte le classi, con particolare riguardo al mondo giovanile.

Altro obiettivo è quello di effettuare il prolungamento del pontile galleggiante con la possibilità di dare una sistemazione più comoda alle imbarcazioni che ancora sono ormeggiate alle boe.

Sentiamo pressante la necessità di acquisire nuovi spazi per poter ospitare derive di maggior ingombro di quelle attuali e per poter migliorare la sede; a tal fine abbiamo elaborato un progetto di sopraelevazione nell'ottica di rendere più vivibile anche nella stagione invernale parte della terrazza. E' stata acquisita una piccola galleria sotto il castello ove collocare il nuovo impianto di riscaldamento liberando parte dell'attuale sede.

Nell'ottica di una sempre più valida collaborazione con il Comune di Lerici abbiamo preso in gestione la mancina comunale antistante il circolo e ci siamo resi disponibili alla gestione degli ormeggi per le imbarcazioni in transito a ridosso della diga frangiflutti.

Tra gli altri obiettivi spiccano per ambizione il ripristino della Coppa Maralunga, l'organizzazione di una regata di importanza internazionale per cabinati e la ricerca di sponsor per dotare il Circolo di un cabinato competitivo che, condotto da un equipaggio formato da nostri soci, possa portare i nostri colori sui più prestigiosi campi di regata.



Coppa Maralunga:

*e il mare dimentica la terra
come un breve infinito...*

Elenco Presidenti

Adalberto Pagano
Gustavo Stefanini
Giovanni Da Pozzo
Pietro Bartolozzi
Piero Calevo
Attilio Zanelli
Giorgio Musso
Gianfranco Bertolini
Giovanni Stefanini
Francesco Spina
Giovanni Faccini
Ermenegildo Mignani

Stampa e grafica: Alpicella grafica & convegni