

BANDO DEL TROFEO « GAETANO CACCAVALLO »

REGOLAMENTO

Il Comitato XII^a Zona della F.I.C. indice ed organizza da domenica 24 Maggio a domenica 31 Maggio 1953 il I^o Trofeo « Gaetano Caccavallo », Regata Nazionale di resistenza a tappe, in Jole da mare a 4 vogatori e timoniere, senza limitazione di categoria.

Iscrizioni. — Le iscrizioni dovranno essere inviate entro le ore 24 di giovedì 10 Maggio 1953, sugli appositi moduli verdi federali, in piego raccomandato, in duplice esemplare da inviarsi uno alla F.I.C. - Via A. Avogadro, 26 - Torino ed uno al Comitato Organizzatore presso il C. C. Barion, Molo San Nicola - Bari - accompagnate dalla quota d'iscrizione di L. 250 - per vogatore gara.

Ogni Società potrà iscrivere un massimo di 7 vogatori per equipaggio, compreso il timoniere in quanto sono ammesse le sostituzioni (tra i soli vogatori iscritti), purchè effettuate all'inizio di ciascuna tappa e non durante il percorso.

E' inoltre ammessa la rotazione tra vogatori e timoniere durante lo svolgimento di ciascuna tappa.

Percorso. — La regata si svolgerà in sei tappe sulle seguenti distanze:

- 1) S. Maria di Leuca - Otranto Km. 42.
- 2) Otranto - S. Cataldo di Lecce Km. 39.
- 3) S. Cataldo di Lecce - Brindisi Km. 46.
- 4) Brindisi - Torre Canne Km. 42.
- 5) Torre Canne - Monopoli Km. 31.
- 6) Monopoli - Bari Km. 42.

Le sei tappe saranno intercalate da due giornate di riposo, già prefissate a Brindisi e Monopoli, ma comunque, intercambiabili a discrezione e scelta del Giudice Arbitro in ordine alle necessità di conciliare eventuali contrarie condizioni atmosferiche.

Si fa presente che la partenza di ciascuna tappa sarà, di massima, data alle prime ore del mattino.

Trasferte. — La F.I.C. stanziava le seguenti indennità:

a) indennità di trasferta: rimborso del biglietto ferroviario di andata e ritorno in 3^a classe fino a 500 Km. complessivi ed in 2^a classe oltre i 500 Km. complessivi; i rimborsi avverranno sulla base della tariffa 4 per la So-

cietà cui saranno state fornite le credenziali ferroviarie ed a tariffa intera per le altre.

Le credenziali Ferroviarie saranno concesse, esclusivamente per l'effettiva partecipazione alle regate, agli atleti e dirigenti, purchè in regola con il tesseramento 1953 e con l'affiliazione federale, sotto la personale responsabilità dei dirigenti delle Società richiedenti e della Federazione, le credenziali ferroviarie collettive (da quattro a venti sportivi) con la riduzione del 30 %.

Le richieste delle credenziali per riduzione ferroviaria da rivolgersi alla F.I.C., almeno 8 giorni prima della partenza, hanno la validità massima di giorni 20 dalla data del rilascio e debbono essere corredate come segue: cognome e nome dei Canottieri e dei componenti la Comitiva, con la precisa indicazione della qualifica sportiva (atleta, allenatore, dirigente, ecc.); stazione di partenza e di arrivo tanto per l'andata quanto per il ritorno unitamente alla data di partenza. Richieste di credenziali che pervenissero soltanto con le iscrizioni, non potranno essere soddisfatte.

b) rimborso trasporto imbarcazioni: verrà corrisposto, secondo i coefficienti del Codice delle Regate (art. 91) un rimborso corrispondente alla 3^a classe A.R., qualunque sia la distanza.

c) indennità di presenza: per ogni giornata di gara, ai vogatori effettivamente regatanti, sarà corrisposta l'indennità di presenza in misura di L. 1000 per ciascuno.

d) indennità di distanza: per equipaggi provenienti da Km. 301 a 700 (calcolati dalla città di provenienza a S. Maria di Leuca) sarà corrisposto una tantum, una indennità di distanza di L. 1000 per ciascun vogatore che avrà preso parte ad almeno una tappa: detta indennità è elevata a L. 2000 a vogatore per gli equipaggi provenienti da oltre 700 Km.

e) indennità supplementare di classifica; a favore degli equipaggi che, in classifica generale, avranno impiegato un tempo superiore di non oltre 1/50 a quello registrato dal primo equipaggio classificato, verrà corrisposta un'indennità supplementare pari alla indennità di presenza per gli equipaggi che non devono percorrere più di 60 Km. andata e ritorno ed in misura pari alla somma delle in-

dennità di presenza e distanza per chilometraggio superiore.

L'indennità di trasferta, presenza e distanza, è estesa al rappresentante di Società.

Classifiche. — Per ogni tappa la classifica verrà eseguita sulla base dei tempi impiegati da ciascun equipaggio per compiere il relativo percorso.

La classifica generale sarà data dalla somma dei tempi registrati nelle singole tappe.

Per ogni tappa la partenza avverrà in linea.

Giudice arbitro. — Tutte le gare saranno seguite da un Giudice Arbitro designato dalla F.I.C.

Giuria. — Il Consiglio delle Regate è convocato per sabato 23 Maggio alle 18,30 presso il Circolo della Vela in S. Maria di Leuca. La mancata partecipazione delle Società alle riunioni del Consiglio può comportare l'esclusione dalle gare (art. 58 Cod. delle Regate).

Premi. — Alla Società prima classificata sarà assegnato, per un anno, il Trofeo « Gaetano Caccavallo » ed una Coppa definitiva. Eventuali altri premi saranno assegnati alle Società meglio classificate ed a quelle a cui appartengono gli equipaggi vincitori di tappe.

A tutti i vogatori degli equipaggi primo - secondo - terzo e quarto classificato della classifica generale che abbiano preso effettivamente parte ad almeno due tappe saranno assegnate rispettivamente medaglie d'oro, vermeille, argento e bronzo; a tutti gli altri diplomi di partecipazione.

La premiazione avrà luogo Domenica, 31 Maggio p. v. alle ore 20,30 presso il C. C. Barion in Bari.

Per tutto quanto non contemplato, valgono le norme del Codice delle Regate della Federazione Italiana di Canottaggio.

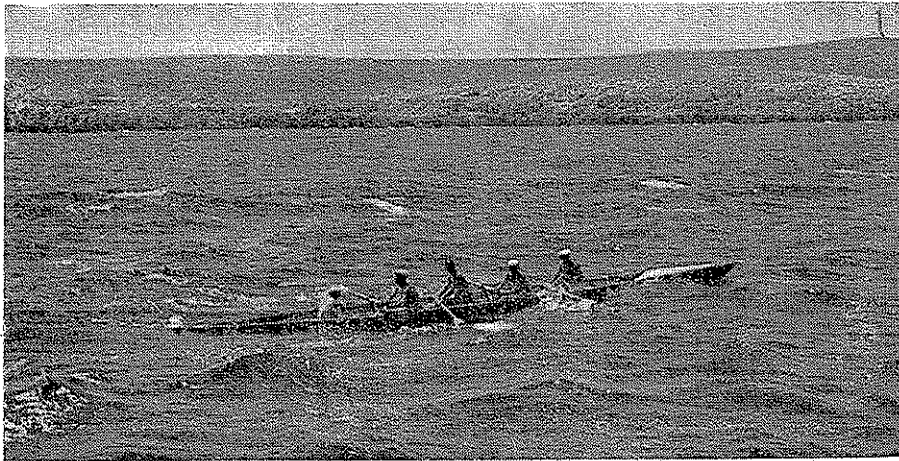
Il Presidente
del Comitato XII Zona
Ing. G. Giannoccaro

Il Presidente
del Com. Organizzatore
Giuseppe Ambrosini

Il Segretario
Generale della F.I.C.
Ing. dr. Alfredo Bocalatte

Il Presidente
della F.I.C.
Dr. Massimo Giovannetti

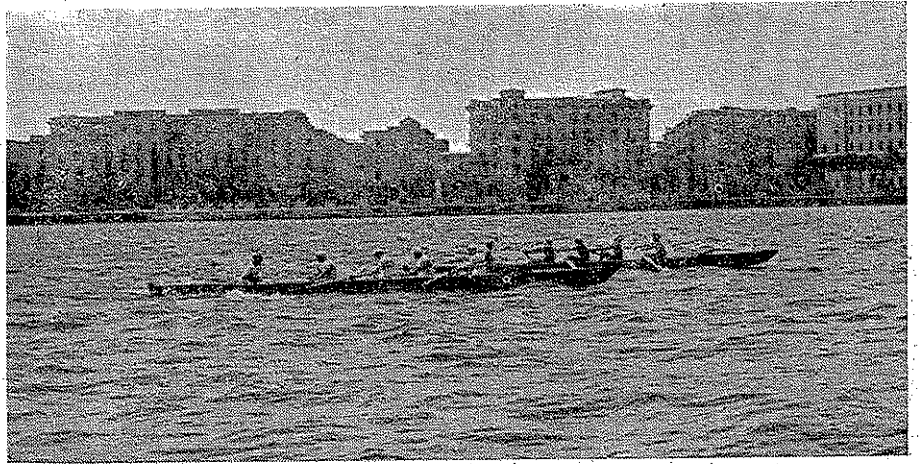
IL TROFEO CACCAVALLO



Durante il percorso.

Il trofeo *Caccavallo* è stato, a mio personale giudizio, una idea luminosa lungimirante e molto redditizia ai fini del nostro canottaggio: so che questa regata non ha avuto la completa comprensione da parte dei maggiorenti della Federazione e questo va a maggior onore di quei pochissimi che hanno avuto il coraggio leonino di idearla ed attuarla così da poter dare a sei equipaggi la possibilità di dimostrare che non solo la cosa era fattibile ma soprattutto di dare quei risultati che, in verità, sono tali da far prevedere un nuovo orientamento nella preparazione degli armamenti che dovranno competere sui campi internazionali.

Molto meglio di me e più completa-



Arrivo di tappa.



L'equipaggio del C. S. Marina Militare di Messina, vincitore del Trofeo.

mente di quello che io posso fare i Signori Giannoccaro e Ambrosini potranno illustrare quello che è stata la « corsa » *Caccavallo* e i suoi risultati.

E non sembri un non senso se io l'ho definita « corsa » in quanto è stata una « corsa » per davvero! Il comm. Filippi ha potuto assistere e vedere che dopo 236 Km. di percorso che pesavano sul fisico dei componenti gli armamenti, i 2.500 metri di serrate finali sono stati coperti in circa 8', il che significa che i canottieri avevano una tal riserva di fiato e di energie da spaventare, non solo, ma, a mio parere, erano nelle condizioni di rendimento massimo proprio perchè avevano vogato per 236 Km.

Mi pare particolarmente significativo questo ultimo risultato se pensiamo a quello che è stata la regata di

Helsinki alla quale il C. te Vocaturo ed io eravamo presenti.

Gli equipaggi sono stati commoventi sotto ogni aspetto: hanno creduto a quello che sembrava una pazzia, hanno resistito in un modo superbo ed inaspettato alla selezione fisica e morale che a volte è stata anche crudele, hanno resistito moralmente in stupenda maniera ed hanno gettato le basi (a mio personale parere) per un nuovo sistema di allenamento con la dimostrazione pratica dei risultati ottenuti, di tappa in tappa, e che hanno avuto un crescendo rossiniano sino alla fine; il che ci ha stupefatto e commosso!

Io ho tanto pregato e desiderato di vincere soprattutto perchè l'idea e l'attuazione di essa, come ebbi già a dire per il primo anno almeno, doveva essere suggellata dalla bandiera della Patria in quanto, io ne sono profondamente convinto, questa specie di coppa Davis del remo italiano avrà

un grande avvenire e sarà la più bella manifestazione del nostro calendario remiero.

La Marina sarà costretta a difendere la vittoria conseguita, e, per quel che mi riguarda, io farò il possibile perchè il prossimo anno si presenti, con un minimo di tre armamenti: ciò significa (ed è proprio questo lo scopo finale) che il canottaggio sarà divulgato e praticato su vasta scala così da poter dare, a servizio ultimato, alle varie Società di canottaggio, elementi molto giovani allenati e ben preparati. E questo sarà un altro frutto tutt'altro che trascurabile che sarà stato originato dal trofeo *Caccavallo*.

Io spero e mi auguro che il prossimo anno la Società del nord partecipi, tutte, alla gara di resistenza a tappe. Si convinca qualche dubbioso se ancora ve ne fosse e sappia anche che gli equipaggi sono ritornati alle loro sedi entusiasti nel vero senso della parola di quello che è stata la gara.

Per quel che riguarda l'organizzazione io debbo onestamente dire che non si poteva fare di meglio per la prima volta, e l'arbitraggio per me è stato ottimo se si considerano le enormi difficoltà che pesavano sull'arbitro: tutto sommato va reso agli ideatori ed agli organizzatori l'elogio più vivo e più sincero per quello che hanno fatto,

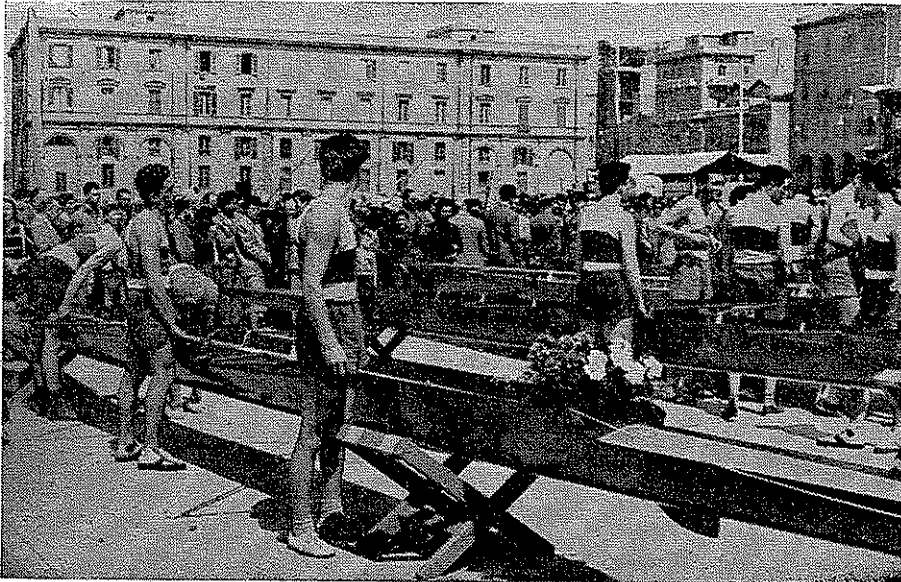
l'esperienza acquistata in ogni settore sarà di grande ausilio per l'organizzazione necessaria per l'anno prossimo.

Io non ho nè veste nè voce per poter dire altre cose ma la passione rara e la capacità dei sigg. Ambrosini e dei fratelli Giannoccaro sono state le qualità che hanno permesso di scavalcare bersagliatamente le molte difficoltà che, cammin facendo, sono state incontrate; di essi e delle loro città io ho nel cuore un ricordo magnifico e spero tanto di rivederli ancora guidare la « corsa » il prossimo anno quando saranno in lizza molti armamenti militari e civili di tutta l'Italia.

Gino del Pin

La rinascita del Canottaggio Sardo

→ vai a pagina seguente



Benedizione delle imbarcazioni.

poichè segna la definitiva rinascita di un sodalizio, unico del genere in tutta l'Isola e tra i più vecchi d'Italia, e perchè getta le basi di una promettente ripresa del canottaggio cagliaritano in vista delle imminenti competizioni sia regionali che nazionali alle quali l'Ichnusa sarà validamente rappresentata. Erano presenti alla manifestazione molti vecchi canottieri sardi tra i quali Fadda, Chapelle, Gentilini, Signoriello, Saggioli, Alessandrilli che costituiscono i più forti armi ichnusi; Serramoglia, campione italiano della Caprera di Torino, Maggetti, della Stamura di Ancona, oggi facenti parte attiva della società biancoblu. Al termine della manifestazione i giovanissimi equipaggi che hanno preso in consegna le imbarcazioni, hanno solcato velocissimi le acque del porto offrendo alla folla entusiasta uno spettacolo di incomparabile bellezza.

Domenica 10 maggio in una cornice di pubblico entusiasta, alla presenza di tutte le Autorità Regionali e cittadine, l'Arcivescovo di Cagliari ha benedetto sei nuove imbarcazioni della Canottieri Ichnusa con i nomi dei vogatori caduti in guerra: Mario Cucca, Gianni Garau, medaglie d'oro, Beppe Amat, e dei soci fondatori e mecenati del vecchio sodalizio, Francesco e Raimondo Marzullo ed Enrico Pernis. Quindi il presidente Comm. Enrico Pernis nel rievocare i 63 anni di vita sociale ha detto che l'ICHNUSA è più che mai in piedi nonostante le dolorose vicende del periodo bellico che ne distrussero la magnifica sede e con essa tutto il ricco patrimonio nautico.

Per gli sportivi del remo la cerimonia ha avuto un particolare significato



Equipaggio in allenamento.

« Trofeo Caccavallo »

Desideriamo vincere la grande pigrizia che ci prende di scrivere di cosa che ci sta particolarmente a cuore, perchè ci è più caro operare in suo favore. E' necessario parlare però di questo Trofeo Caccavallo sia perchè ha suscitato tanta perplessità all'inizio e sia per la confortante riuscita della manifestazione. Bisogna parlarne, infine, perchè è in programma la prossima edizione, che, superate perplessità ed inesprienze, vuole essere presentata con la dovuta e indispensabile notorietà.

— I —

Cominciamo col dire che, al nostro canottaggio manca, al di fuori delle classiche regate che annualmente contempla il calendario federale, una manifestazione extra che reclamizzi un poco il nostro sport e lo renda più interessante anche a quelle folle sportive che sono state letteralmente intontite dai clamori degli sports professionisti. Quando lo sport era solamente sport e non oggetto di commercio, il canottaggio era il principe tra essi, a nessuno secondo, ed era molto seguito dal più ristretto pubblico sportivo di altri tempi.

Io non saprei se le folle sportive odierne siano più raffinate di quelle di un tempo: è indiscusso però che alle masse di oggi manca il buon gusto e la purezza che caratterizzavano quelle di un tempo. Se il mio pensiero non rischiasse di andare frain-teso direi che oggi si ha il palato meno fine e che le droghe usate per rendere sempre più vive ed interessanti le manifestazioni sportive dei professionisti hanno certamente danneggiato gli sports, che, puramente, hanno mantenuto qualità ed indirizzo dilettantistico. E' perciò necessario, pur rimanendo sempre buoni dilettanti, creare qualcosa che costituisca come una sagra annuale del canottaggio sotto la specie di una impresa nuova ed interessante confacentesi al gusto attuale degli sportivi, che apprezza le imprese ove l'agonismo, anche se maculato d'impurezze, riesce più comprensibile e più vario, prestandosi alla ammirazione di pubblici più vasti e numerosi, portando le sue prodezze quasi a domicilio, come la radio e la televisione; ed è quanto effettivamente avviene con talune corse motoristiche,

ciclistiche e podistiche, fuori circuito, da un lembo all'altro d'Italia e un poco anche come il torneo di calcio, che copre con una fitta maglia di campi il suolo della nazione.

Una gara che ripeta tale formula attuata dal Trofeo Caccavallo crediamo sia dunque tale da soddisfare questa prima esigenza, di rendere cioè più popolare il nostro sport che si ripromette da un più vasto interessamento un maggiore reclutamento di giovani atleti. E il giorno che per un'intera settimana, come già è accaduto in Puglia, questo maggio scorso, la stampa e la radio italiane dovranno pur interessarsi continuativamente di una competizione remiera con tutte le prospettive della sorpresa e della indecisione sino all'ultimo minuto, crediamo sarà stato raggiunto il primo obiettivo che ci proponevamo: la *propaganda*.

— II —

Veniamo adesso a parlare di quella inderogabile necessità che per il nostro sport è costituita dal lungo esercizio che richiede pertanto un cospicuo tempo di permanenza in barca. Dobbiamo constatare di nuovo che la fretteolosità — spesso giustificata dai gravi

impegni della vita odierna — la superficialità, l'improvvisazione nuociono non poco sull'andamento generale del nostro sport? Si può osservare come sia invalsa una mentalità nuova, per cui, ricevuti i dettami fondamentali d'impostazione dagli istruttori, si crede di essere pronti agli allenamenti e di più alle gare facendo un certo numero di volte il percorso ad andatura quanto più possibile tirata e poi eccoti pronto l'equipaggio per la gara.

I risultati sono noti!

Questo è certamente un problema di fondo che investe possibilità economiche, disponibilità di tempo, mezzi, ecc. Ma, purtuttavia, rimane incontrovertibile l'assioma che il campione si forma in barca; e che l'equipaggio (uomini e barca unico getto di fusione) che voglia avere successo vi debba rimanere ore ed ore finchè diventa naturale consuetudine il movimento staccato appreso dall'istruttore, norma questa che la storia dei grandi equipaggi suffraga largamente ed è insegnata dai più grandi maestri di questo nobile tra gli sports.

Col Trofeo Caccavallo, attraverso l'adescamento di un tipo particolare di gara, abbiamo voluto che questa esigenza scaturisse come conseguenza mediata del fatto stesso della partecipazione alla gara, essendo precluso partecipare ad essa ad un equipaggio altrimenti preparato. Ho ancora nelle orecchie il birignao di certi compe-



La solenne premiazione al C. C. Barion alla presenza del Prefetto, del Dott. Filippi, della Signora Caccavallo e organizzatori. Nello sfondo Gaetano Caccavallo.

tenti di princisbecco atterriti dal solo pensiero che un equipaggio possa compiere giornalmente remate di 40-50 Km. e, peraltro, la gradita sorpresa personale di aver visto invece atleti superare, con disinvoltura, ogni mia più florida previsione, proprio su quelle distanze.

Secondo obiettivo del Trofeo Caccavallo dunque fare che attraverso la prospettiva di una tale gara atleti, allenatori, e dirigenti riacquistino la mentalità indispensabile all'esercizio agonistico del nostro sport. Lunga preparazione e tenace, cocciuta perseveranza, ingentilita dall'ideale sportivo del primato.

— III —

Sono note alcune disavventure di affermati e valorosi... equipaggi d'acqua dolce — sia detto con tutto il rispetto — e di dottrine che il pietismo di alcuni dirigenti ha accreditato. E' indubbio che un campo ideale di gara noi lo sognammo sempre ben delineato e calmo; quivi è possibile trarre ogni corollario tecnico con precisione e tranquillità. Ma questo campo ideale è un'Araba fenice anche nei più celebrati impianti nautici perchè fino a quando non avranno costruito piscine di 2000 e più metri coperte, al riparo cioè dai venti, il campo predetto rimarrà un mito fragilissimo. La normalità dei casi, e pare che la sorte si faccia beffa proprio dei campi più magnificati, è che gli equipaggi si trovano sovente ad affrontare la inclemenza del clima e debbono regattare in condizioni di acque mosse. A mio modo di vedere (ma il mio è troppo debole parere) un equipaggio stilista non paventerà mai un bacino agitato, ove sia naturalmente abituato all'onda. Perchè un equipaggio che voga bene ha già superato da tempo l'incertezza di impostazione, di amalgama con la barca ed ogni suo sforzo è teso al rendimento in acqua. Questa dote o capacità o abilità non si può acquistare che a contatto continuo con gli elementi, affrontandoli comunque e adeguando intelligentemente il proprio sforzo ad essi. Col Trofeo Caccavallo, gara apertissima ad ogni ora del giorno e durante tutto il suo svolgimento ai venti, alle correnti, alle onde, al sole, ai fattori climatici più avversi insomma, noi abbiamo inteso di porre l'uomo di fronte alla natura, perchè ritorni ad esserne vittorioso con coraggio e con destrezza.

Addestrarsi ad affrontare con destrezza gli avversi elementi e il cli-

ma sfavorevoli che possono improvvisamente presentarsi in regata, era il terzo obiettivo della gara.

— IV —

Siamo nel tempo del professionismo sportivo. Il vecchio dilettantismo degli sports d'élite si va flettendo anche se attraverso tenace resistenza verso forme meno rigide e più aderenti alla forma mentis e alle necessità della società moderna. Ma quanta bellezza perduta e quanto del romantico ideale onde furono compiute imprese mirabili non più di moda ad eccezione di questa impostazione spettacolare che porta le masse popolari a rimanere frenetiche e rumorose spettatrici delle imprese sportive anzichè dedicarsi ad esse.

Di questo passo le fonti si esauriranno e l'impresa sportiva sarà il mestiere di pochi in una società pigra e decadente. Bisogna che allo sport non venga meno quell'essenza di poesia, quello stimolo spirituale che spinge all'impresa faticosa e spesso pericolosa, che fa del corpo un mezzo pronto e completo per il compimento di un'aspirazione ideale. E' attraverso questi stimoli, dove primeggia la personalità dell'atleta col concorso del suo corpo ben preparato, che si può pensare ad una educazione sociale e ad una funzione sociale dello sport. Esteso il principio alle masse popolari, lo sport potrà sollevarle ad un livello educativo, ad una gentilezza di sentire, ad un signorile e cavalleresco sistema di vita tanto lontano da certi atteggiamenti attuali.

E' a questo fattore spirituale che, se non vado errato, accennò, molto esplicitamente, il Sommo Pontefice Pio XII nella udienza concessa ai dirigenti e atleti italiani del Coni.

La regata a tappe Caccavallo impegna per centinaia di faticosi chilometri gli equipaggi di giovani italiani alla conquista di un magnifico trofeo e di un... semplice diploma di partecipazione. Ma anche una laurea è un semplice pezzo di carta; però quanta fatica e quale carica di esperienze essa non contiene? Quarto obiettivo dunque riportare alle pure fonti dell'ideale sportivo i giovani.

Con questo bagaglio d'idee e di speranze partimmo a lanciare ed organizzare, nell'invernata passata, il Trofeo Caccavallo. Quali i risultati? In sintesi diremmo: contrasti, ironie, vento, tempesta; di nuovo critiche ed entusiasmo di folla, mare placido, caldo e freddo, spettacoloso rendimen-

to di atleti, meraviglioso appetito, re-ripiscenza di molti, entusiasmo, entusiasmo, entusiasmo... appuntamenti per la seconda edizione; infine meraviglia di medici sportivi e di dirigenti partecipazione ed ammirazione di autorità e di popolo.

Nella tabella in fondo a questo scritto troverete nomi, tempi, risultati e quanto è necessario all'indagine tecnica. Io accennerò brevemente alle tappe, i risultati li tragga il lettore.

Santa Maria di Leuca il 24 maggio, alle 4, sembrava una triste spiaggia dell'Oceano. I lampi del faro, alto e potente, ferivano di luce le nuvole basse e turbinose che il maestrale spingeva dall'Adriatico allo Ionio attraverso l'ultimo salto della bassa ed aspra Murgia coperta di ulivi e vigneti. La cala era calma ed invitante, ma i bollettini dei semafori fecero rinforzare gli ormeggi alla motozattera che ci avrebbe seguito. Gli equipaggi pronti alla partenza misero a punto le sei yole, guardati amorevolmente dalla gente assonnata di Leuca, dai fotografi, dai cineasti, dai giornalisti, da tutto il clan dell'organizzazione. Poi prevalse il parere della minoranza che si dovesse partire e venne dato il via. Coste alte, dirupate, anfrattuose, impervie. Magnifico paesaggio! Gli equipaggi si divisero in due gruppi: i due di Brindisi e quello della Marina Militare di Messina viaggiarono sottocosta. Gli altri tentarono il largo per puntare direttamente su Capo d'Otranto per la via più breve — contro vento, contro corrente, contro le onde — e, forse, errarono. Dopo un'ora l'equipaggio del Barion fece parlare di sé la prima e l'ultima volta affondando sotto una onda da diluvio. Ma il carabottino di poppa non era stato montato come avevano fatto tutte le altre imbarcazioni. Perchè? L'equipaggio fu recuperato dalla motozattera insieme con la barca. Non valutando forse che l'incidente del Barion era dovuto più che al mare alla predetta manchevolezza, il Giudice Arbitro, ritenne che si dovesse sospendere la gara. E così si portò di barca in barca, rincorrendole, per avvisarle della sua decisione. L'ultima fu raggiunta al semaforo di Palascia, cioè a qualche chilometro da Otranto alle ore 11. Qui però si verificò un magnifico caso d'inversione psichica, perchè il Giudice Arbitro avuto a portata di voce l'equipaggio della Marina Militare di Messina, che meravigliosamente arrancava avanti a tutti tra le onde, invece di fermarlo, come aveva fatto

con gli altri, stordito e entusiasta lo apostrofò con un « Bravi, forza, avanti! ».

E questo salvò la gara, con l'aiuto di San Nicolò di Bari che non poteva permettere un suo figlio chiamato ad arbitrarla la compromettesse per sempre.

Voi immaginerete nuovi e vecchi canottieri quella sera di Otranto. La gara era stata collaudata da una tempesta ed un equipaggio ne aveva trionfato. I fermati protestavano le loro ragioni — perchè ci avete fermati? — i dirigenti in imbarazzo sommo, il Giudice Arbitro, come Giano bifronte, vittima da un verso della prima decisione, e, peraltro, autore di quello incitamento vigoroso che gli era salito dai precordi e che riparava (aiutando San Nicolò di Bari) alla topica iniziale. Però, dopo lunghe discussioni, si operò con la massima buona volontà e giustizia e aiutando carta nautica, compassi e parallele venne fatta una classifica che fu da tutti lealmente accettata e che sostanzialmente ebbe conferma nelle seguenti tappe. Solo un componente dell'armo tarantino non rimase convinto e tolse al suo forte e promettente equipaggio la possibilità di ben figurare nella competizione.

Il 25 maggio gli dei vollero premiare i cinque equipaggi partenti. La seconda tappa iniziò velocissima come se si dovessero percorrere 2000 metri. Il mare calmo, il cielo terso, la natura invitante, la costa bassa e sicura davano a tutti un senso di euforia e di speranza. Dopo 10 chilometri gli equipaggi erano quasi tutti sulla stessa linea; leggermente arretrato il Barion. Ma nell'aria v'era puzza di polvere. Ad attaccare erano i due equipaggi brindisini subito rintuzzati dalla M. M. di Messina e dal Circolo Canottieri Pro Monopoli ». Dopo 15 chilometri Monopoli e Marina Militare erano nettamente in testa e vogavano a 28 colpi alternandosi in testa. Dietro seguivano distaccati Albatros e Gabbiano di Brindisi e il Barion.

Al 24° Km. la M. M. sostituì il timoniere e Monopoli scappò via riuscendo ad assicurarsi 100 metri di vantaggio. Si accese così una lotta epica tra i due equipaggi che ebbe solo fine al faro di San Cataldo, ove giunse primo Monopoli seguito a cinque barche dalla M. M. Questa lotta impressionò, entusiasmò, e commosse quanti poterono seguirla.

La tappa San Cataldo di Lecce Brindisi - 26 maggio 1953 - vide par-

tenti cinque equipaggi. Due fattori dinamizzarono la gara; il primo: domani sarà giorno di riposo, si ripetevano tutti; il secondo era rappresentato dai due equipaggi di Brindisi che anelavano ad una affermazione davanti al proprio pubblico tutto formato di vecchia gente di mare. La tappa era lunga 48 chilometri e 200 metri e il vento era già fresco alle cinque del mattino. Alla partenza si scoprirono evidenti le intenzioni dei Brindisini, i quali dettero alla lunga tappa la fisionomia del loro assoluto dominio. Crollò il Barion, si attardò l'equipaggio del Monopoli, giunto ad oltre cinquanta minuti dal primo, subì le conseguenze di questa sfuriata anche il forte equipaggio della M. M. giunto ad otto minuti. L'equipaggio Gabbiano del Circolo Nautico scrisse una delle più belle pagine della grande regata, dominando a distanza tutti gli equipaggi compreso l'Albatros, giunto a circa due minuti, ed elettrizzando addirittura la grande folla sparsa sulle profonde banchine del porto di Brindisi. Le notizie dell'equipaggio che arrivava segnalate dai semafori della Marina si susseguivano rapide ed incalzanti con incredibile frequenza tanto era l'anticipo che su tutte le previsioni e i migliori tempi della tabella di marcia l'armo di testa portava. Il cuore ci balzava in petto riconoscente ed orgoglioso per quei magnifici atleti tesi in uno sforzo da epopea. E Brindisi, capace d'intendere, ne esultò come di un grande

avvenimento. Quella sera i comizi — si era nel pieno della campagna elettorale — furono disertati per festeggiare tutti gli equipaggi partecipanti alla gara.

Il giorno di riposo - 27 maggio - fu di attesa e di meditazione. Un'altra lunga tappa urgeva. E quando all'alba del 28 i cinque equipaggi ripresero il mare ognuno aveva già pronto il suo piano d'azione. Il mare favori con la sua calma lo svolgimento della tappa, ma faceva molto caldo.

La Marina Militare e i Canottieri Pro Monopoli dettero presto la sensazione di quanto volevano ingaggiando una lotta ad oltranza cui partecipò l'equipaggio Gabbiano di Brindisi evidentemente provato dallo sforzo fatto nella tappa San Cataldo Brindisi. Presto il Barion scomparve dalla lotta seguito dall'Albatros di Brindisi. La media si mantenne altissima giacchè nei primi venti chilometri essa superò i 13 Km. ora. Cedè leggermente anche il Gabbiano e si lottò, ormai, per la vittoria di tappa, tra l'equipaggio di Monopoli e quello della Marina Militare. A dieci chilometri da Canne, era visibile l'alto faro ed i timonieri dei primi equipaggi puntarono decisamente all'arrivo. La M. M. aumentò di due colpi il ritmo e poggiò maggiormente la passata in acqua e riuscì a staccare il coraggioso equipaggio del Monopoli, più leggero, ma danneggiato da un armamento molto più pesante.



Gli equipaggi del C. C. Pro Monopoli di Messina in vista della città di Monopoli nella 5ª tappa.

A Torre Canne arrivò solo, in condizioni di invidiabile freschezza, l'equipaggio della Marina Militare che percorse i quasi 48 chilometri alla media di Km. 12,179. Monopoli fu secondo in ore 4.02.57; 3° il Gabbiano di Brindisi in 4.08.45. In questa tappa avvenne il definitivo ritiro dell'equipaggio del Barion e dell'Albatros del Brindisi che furono messi fuori gara per irregolarità. L'equipaggio del Barion era evidentemente il meno preparato dei sei partenti e mancò sempre di mordente e di volontà. L'Albatros invece era degno di rimanere in gara a contendersi la vittoria.

La tappa Torre Canne Monopoli di soli 19 chilometri si preannunciò velocissima. Da Torre Canne a Monopoli la costa si flette in un grande arco onde dall'un capo si scorge l'altro. Alla partenza alle 16,30 del 29 maggio i tre equipaggi rimasti in linea potevano perciò vedere di lontano la meta, rappresentata dall'alto campanile e dal fumo dei camini delle molte industrie. Gli equipaggi partono veloci e si alternano al comando della gara fino al porto dell'antica Egnatia, poi Pro Monopoli e Marina Militare si distaccano dall'equipaggio brindisino ed iniziano una lotta bordo a bordo che, mentre rivela nella M. M. la necessità di tenere alto il prestigio di capo della classifica, scopre nella volontà dei monopolitani l'ansia di ben figurare di fronte ai concittadini. Ed infatti già all'altezza dell'antica Abbazia di S. Stefano (vi morì il Conte Verde di ritorno dalle Crociate) sciamano incontro agli equipaggi in gara numerose motobarce colme di sportivi entusiasti e quasi increduli, ammirati da una lotta tanto bella.

Questo corteo accompagnò trionfalmente gli equipaggi, facendo ala al loro arrivo, ove l'equipaggio di Monopoli, lanciato in un supremo sforzo, riuscì a strappare alla Marina Militare la vittoria di tappa per soli 13". L'equipaggio di Brindisi giunse a 5 minuti dal primo, distacco al quale fu costretto dalla furibonda ma cavalleresca gara che i primi due avevano condotto. Una gran folla sparsa sulle vecchie mura, sui tetti delle case, sorgenti dal mare, sulle banchine e nelle cale del porto, accolse trionfalmente gli equipaggi.

La tappa Monopoli Bari, di Km. 42, ebbe inizio, ultima tappa della grande regata, alle ore 6 del 31 maggio.

Essa fu frazionata in due tempi, di cui il secondo comprendeva un tratto di 2.600 metri e doveva con-

sentire agli equipaggi l'arrivo contemporaneo a Bari.

Durante il suo primo tratto l'equipaggio di Monopoli, per la prima volta, dovette subire un infortunio dovuto ad un crampo che afflisse il terzo remo per ben 30 chilometri e rimase attardato nel duello accesosi tra la Marina Militare e il Gabbiano di Brindisi. A cinque chilometri dall'arrivo però la M. M. piazzò con un formidabile allungo il suo ultimo sforzo che lo portò a circa 3 minuti dall'equipaggio del Gabbiano all'arrivo, seguito a circa 6 minuti dall'equipaggio di Monopoli.

Quivi era praticamente finita la regata a tappe per la conquista del Trofeo Caccavallo.

Mezz'ora dopo, però, gli equipaggi furono allineati di nuovo per compiere il secondo tratto della tappa in una gara di velocità di 2.600 metri che entusiasmo quanti vi assisterono. Ancora una volta la Marina Militare batteva il Monopoli per un solo secondo aggiudicandosi così il Trofeo Caccavallo in 22 ore, 11 primi e 20 secondi alla media generale di Km. 10.736.

In complesso la M. M. vinse tre tappe, il C. C. Pro Monopoli due, e

il Circolo Nautico di Brindisi una. La media più alta, Km. 12,608, fu raggiunta nella tappa Torre Canne Monopoli dall'equipaggio del C. C. Pro Monopoli, e possiamo dire che, a nostro parere, malgrado tutti gli equipaggi siano partiti per la seconda tappa con una classifica evidentemente fittizia, eccettuata quella relativa al primo, la vittoria ha premiato l'equipaggio più forte, meglio attrezzato fisicamente ed organizzativamente; sostenuto dal vigile ed affettuoso concorso dei suoi Capi e dei suoi commilitoni, onde tutti possiamo gridare:

Viva la nostra Marina Militare vincitrice della prima edizione del Trofeo Caccavallo.

Concludiamo riaffermando la fiducia in questa gara, per tutto quanto potrà dire in futuro al nostro canottaggio nell'ambito dei ben definiti propositi che gli organizzatori si sono prefissi allorchè, perfezionata la formula di corsa, potenziata l'organizzazione, vista da tutti come un fatto nuovo da seguire con amichevole collaborazione, il suo svolgimento potrà ritenersi regolare in ogni particolare e pieno il suo successo sportivo.

G.