

## A REMI DA TORINO A ROMA, CIRCUMNAVIGANDO LO "STIVALE"



1928: capitanati dal Tenente Colonnello Franco Rippa della *Canottieri Cerea*, i militi Edgardo Vergiati (*Armida*), Mario Piana (*Caprera*), Alfredo Bonetto e Imerio Rocca (*Cerea*), Antonio e Giovanni Giannoccaro (della *Pro Monopoli* ma, risiedendo a Torino, anch'essi in forza alla *Cerea*) lasciano la città della Mole a bordo della lancia a sei vogatori con timoniere "Piemonte", discendono il Po e l'Adriatico, raggiungono lo Stretto di Messina e quindi navigano il Tirreno fino a Fiumicino; da qui risalgono il Tevere alla volta della Capitale, scortati da imbarcazioni dell'*Aniene* e della *Tevere Remo*, per essere infine solennemente ricevuti da Benito Mussolini.

Il dettagliato diario di questo straordinario viaggio – compiuto quando i paesi erano ancora per lo più arroccati sui monti, distanti dal mare, obbligando così spesso i sette ardimentosi canottieri a dormire sulle spiagge – è conservato presso l'archivio della *Reale Società Canottieri "Cerea"*; di tale documento vengono qui di seguito riportati, cortesemente forniti dall'avv. Riccardo Vitale (già Presidente del glorioso circolo torinese), la "cronologia" dell'avventura e il resoconto della costruzione dell'imbarcazione "Piemonte", andata presto sfortunatamente distrutta: nel 1929 il G.U.F. (Gioventù Fascista Italiana) ne domandò il prestito onde ripetere l'impresa, ma il suo imperito equipaggio si schiantò contro il ponte di Chivasso, alle porte di Torino.

TABELLA DI NAVIGAZIONE.

Numero della Tappa	Luogo di partenza	Data	Ora	Luogo di arrivo	Data	Ora	Chilometri percorsi	Ore di voga	Media oraria Km.	Chilometraggio progressivo
1 <sup>a</sup>	Torino	7 Luglio	16,30	Chivasso	7 Luglio	19,30	30	2,30	12	30
2 <sup>a</sup>	Chivasso	8 "	4,30	Casale Monferrato	8 "	14,30	60	8,40	11,500	90
3 <sup>a</sup>	Casale	9 "	6,15	Rea di Pavia	9 "	19,10	100	8	12,500	190
4 <sup>a</sup>	Rea di Pavia	10 "	7	Cremona	10 "	23	140	11,30	12,150	330
5 <sup>a</sup>	Cremona	11 "	14,45	Casalmaggiore	11 "	20,20	60	4,10	14,400	390
6 <sup>a</sup>	Casalmaggiore	12 "	5,45	Ostiglia	12 "	18,30	100	7,40	13,000	490
7 <sup>a</sup>	Ostiglia	13 "	6,10	Crespino	13 "	19,15	100	7,30	13,350	590
8 <sup>a</sup>	Crespino	14 "	5	Porto Garibaldi	14 "	22	98	10,30	9,300	688
9 <sup>a</sup>	Porto Garibaldi	16 "	4,30	Rimini	16 "	20,30	86	11,30	7,600	774
10 <sup>a</sup>	Rimini	17 "	5,10	Fano	17 "	20,15	53	7,20	7,200	827
11 <sup>a</sup>	Fano	18 "	4	Porto Recanati	18 "	20	78	9	8,65	905
12 <sup>a</sup>	Porto Recanati	19 "	13,30	Porto S. Giorgio	19 "	17,30	31	3	10,300	936
13 <sup>a</sup>	Porto S. Giorgio	20 "	4	Giulianova	20 "	18,10	56	7	8	992
14 <sup>a</sup>	Giulianova	21 "	4,38	S. Vito Chietino	21 "	19,20	69	8	8,650	1061
15 <sup>a</sup>	S. Vito Chietino	22 "	4,10	Termoli	22 "	19,10	57	10	5,700	1118
16 <sup>a</sup>	Termoli	23 "	4,30	Torre Scampam.	23 "	20	43	6	7,170	1161
17 <sup>a</sup>	Torre Scampam.	24 "	4,10	Vieste	24 "	19	60	9	6,670	1221
18 <sup>a</sup>	Vieste	25 "	4,10	Margherita di Sav.	25 "	18	65	8	8,140	1286
19 <sup>a</sup>	Margherita Savoia	26 "	4,10	Bari	26 "	19	72	9	8	1358
20 <sup>a</sup>	Bari	27 "	11,10	Monopoli	27 "	18,30	42	5,40	7,400	1400
21 <sup>a</sup>	Monopoli	29 "	3	Brindisi	29 "	21,30	74	12	6,	1474
22 <sup>a</sup>	Brindisi	31 "	3,30	Otranto	31 "	16,30	84	10	8,400	1558
23 <sup>a</sup>	Otranto	1 Agosto	15,30	S. Maria Leuca	1 <sup>o</sup> Agosto	22	47	6	7,850	1605
24 <sup>a</sup>	S. Maria Leuca	2 "	5	Gallipoli	2 "	19	50	7	7,150	1655
25 <sup>a</sup>	Gallipoli	3 "	4	Porto Cesarea	3 "	10	26	5	5,200	1681
26 <sup>a</sup>	Porto Cesarea	3 "	22	Taranto	4 "	19	87	11,30	7,550	1768
27 <sup>a</sup>	Taranto	9 "	12	Punta Alice (Girò M.)	10 "	12	146	20	7,300	1914
28 <sup>a</sup>	Marina di Girò	11 "	4,30	Capo Colonne	11 "	11	46	5,30	8,350	1960
29 <sup>a</sup>	Capo Colonne	12 "	2	Catanzaro Marina	12 "	20	68	11	6,500	2028
30 <sup>a</sup>	Catanzaro Marina	13 "	5	Roccella Jonica	13 "	21	66	8,30	7,750	2094
31 <sup>a</sup>	Roccella Jonica	14 "	5	Bovalino	14 "	11,30	42	5	8,400	2136
32 <sup>a</sup>	Bovalino	15 "	2,10	Reggio Calabria	15 "	22,30	85	12	7,100	2221
33 <sup>a</sup>	Reggio Calabria	17 "	3,30	S. Ferdinando	17 "	19,30	57	7,10	7,950	2278
34 <sup>a</sup>	S. Ferdinando	18 "	4,20	Porto S. Venere	18 "	13,30	53	7	7,45	2331
35 <sup>a</sup>	Porto S. Venere	19 "	0,20	Amantea	20 "	2	67	9,50	6,800	2398
36 <sup>a</sup>	Amantea	20 "	6,40	Cetraro	20 "	20,15	45	6,30	6,950	2443
37 <sup>a</sup>	Cetraro	21 "	4,30	Maratea	21 "	20,15	61	9,50	6,200	2504
38 <sup>a</sup>	Maratea	22 "	5,10	Capo Palinuro	22 "	20,30	43	7,30	5,750	2547
39 <sup>a</sup>	Capo Palinuro	23 "	3	Acciaroli	23 "	10,30	30	6	5	2577
40 <sup>a</sup>	Acciaroli	24 "	1	Salerno	24 "	19,30	78	11,30	6,500	2655
41 <sup>a</sup>	Salerno	25 "	7	Punta Campanella	25 "	19,30	45	8	5,600	2700
42 <sup>a</sup>	Punta Campanella	26 "	1	Napoli	26 "	8	38	5,3	6,900	2738
43 <sup>a</sup>	Napoli	27 "	5	Foce Volturno	27 "	23	56	9,3	5,900	2794
44 <sup>a</sup>	Foce Volturno	28 "	6	Terracina	29 "	3,10	82	10,30	7,800	2876
45 <sup>a</sup>	Terracina	29 "	7	Anzio	30 "	7	73	11	6,600	2949
46 <sup>a</sup>	Anzio	30 "	9	Fiumicino	1 Settemb.	8	57	7,30	7,600	3006
47 <sup>a</sup>	Fiumicino	1 Settemb.	17,30	Roma	2 "	10,30	45	9	5	3051

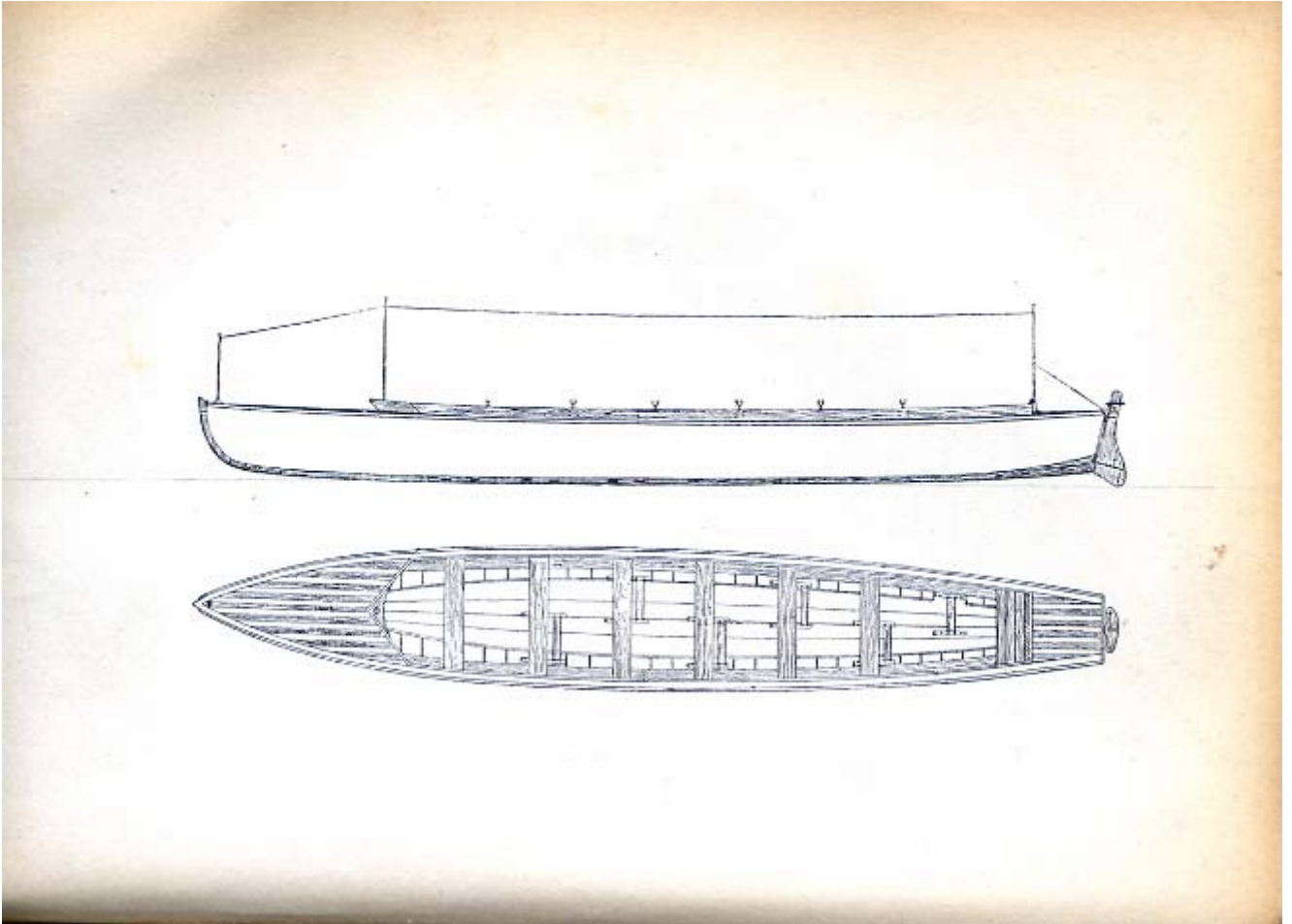


Figura 1

Da "In crociera a remi", G. Giannoccaro:

[...] Ferveva intanto il lavoro intorno all'imbarcazione. Era stato definitivamente deciso per il banco fisso e ciò fu davvero provvidenziale, chè poi ebbimo a constatare quanto comodi fossero e pratici i banchi.

Il cantiere Corona, al quale definitivamente dopo varie peregrinazioni fu commissionata la costruzione della barca, ce ne fornì un modello alla scala 1/20 sul quale furono fatte le nostre osservazioni, ed un disegno (*fig. 1*).

Le caratteristiche della imbarcazione risultarono le seguenti: imbarcazione da mare del tipo baleniera a 6 vogatori - doppio fasciame, con tela imbevuta di olio di lino e biacca, fra le tavole compensantesi, di legno di cedro, dello spessore di un centimetro; chiglia robustissima di un sol pezzo sporgente 6 cm. dalla carena e dello spessore di 3 cm. di legno di rovere. Nella chiglia sono scavate quattordici feritoie, tali da permettere alla mano un'agevole presa, sicchè quand'essa vi è aggrappata stringe il legno come una comoda maniglia. (Questo

utilissimo particolare ci fu suggerito dal maggiore Massaioli; e nel caso di capovolgimento dell'imbarcazione avrebbe servito all'equipaggio per aggrapparvisi, in attesa di aiuti. Il Massaioli si era convinto di tale necessaria innovazione ricordando il doloroso episodio toccato ad una yole a otto della Società Canottieri di Lecco, durante una tempesta improvvisa scatenatasi sul lago e nella quale l'equipaggio trovò miseramente la morte. Sulla imbarcazione infatti furono trovate diverse graffiature, ciò che dimostra come l'equipaggio ebbe a fare un ultimo disperato tentativo di salvezza cercando di aggrapparsi ad essa. Fatalmente inutile, purtroppo, essendo le imbarcazioni da corsa perfettamente lisce). Il paramezzale è pure di rovere e largo 7 cm.; carabottini a poppa e prua in legno, prolungantisi lungo i bordi per 10 cm. di larghezza. Paraonde a poppa ed a prua e sui fianchi alti cm. 10, sui quali sono fissate le forcole in bronzo; sedili fissi a banco. L'orditura sulla quale è disteso il fasciame, è costituita da stamenali posti distanti l'uno dall'altro 15 cm., curati in modo da unire al pregio della leggerezza quello della resistenza. Sui fianchi, fra doppio fondo e paraonde ed in ogni tratto fra sedile e sedile, trovano posto, da una parte, il cassetto con sportello per il bagaglio personale di ogni vogatore, dalla parte opposta, una cassa d'aria, di zinco, ermeticamente chiusa con valvola di sicurezza regolabile per i previsti notevoli aumenti di temperatura; che avrebbero potuto produrre qualche crepa nociva allo scopo che dette casse si propongono, e cioè quello di rendere insommergibile la barca in caso di capovolgimento. In totale 7 cassette e 7 casse d'aria, capaci queste ultime non solo di tenere a galla la baleniera, ma anche l'equipaggio. I menzionati scompartimenti sono posti alternati rispetto al l'asse della barca, per l'equilibrio a pieno carico. Il timone, solidissimo e maneggevole, si aggancia robustamente a cerniere di bronzo massiccio ed è a barra ed a laccio.

Nei carabottini di poppa e prua v'è posto sufficiente per il complesso bagaglio di cui diremo. Cura speciale fu rivolta alle voghe; invero molto del rendimento dipende dal loro equilibrio, leggerezza, forma e grandezza della pala, solidità e positura del cuoio. Le voghe in parola sono lunghe metri 4 ed hanno la pala ricurva. La prima e la sesta hanno lunghezza minore. Sono di un sol pezzo, a differenza di quelle solite per imbarcazioni da corsa che sono incollate, e sono equilibrate mediante ingrossamento nel braccio di leva.

Dimensioni: lunghezza m. 9,80; larghezza m. 1,50; altezza - compresa la chiglia - m. 0,80; peso a vuoto Kg. 250. Il pescaggio è di cm. 30 a carico completo di circa 7 quintali e 500. E' notevole questa qualità che le dà, oltre una velocità maggiore, dipendente dalla minore superficie immersa, una qualità eccellente per la navigazione fluviale ove gli insabbiamenti sono frequenti; come anche lungo le riviere dove

essendo necessario per ovvie ragioni navigare poco distante dalla costa si è costretti a rasentare i bassifondi che spesso insidiano il cammino con punte acuminate quasi affioranti; di questa pregevole qualità molto ci avvantaggiammo durante tutto il percorso.

Non pertanto cessarono le preoccupazioni. Le qualità che, progettandola, le avevamo imposto sarebbero state in essa assommate dall'abilità e, diciamo, anche dalla fortuna del costruttore? Troppi erano i requisiti fra loro contrastanti, poiché la barca doveva essere larga e consentire una buona marcia, robustissima ad ogni prova ma non troppo pesante, alta di bordi ma permettere un buon tiro, non molto lunga ed avere l'installazione per sei vogatori ed il timoniere, ecc. C'era di che temere, avendo richiesto tanto e sapendo ogni cosa necessaria, se non capitale. I fatti confermarono che la fiducia da noi posta nel costruttore non fu vana.

### **ATTREZZATURA ED EQUIPAGGIAMENTO.**

Un vero arsenale, come si suol dire. Un criterio rigido, controllato dal peso fino a poche decine di grammi, fu tenuto nel gettare lo schema del complesso occorrente alla Crociera. Confesso: trovo imbarazzo pur ora da dove cominciare l'elenco. Si deve alla perizia del Rippa, a ciò educato dalla sua arte di militare, se nulla mancò alle nostre necessità; benchè, a mio parere, l'esperienza specifica della Crociera compiuta molti ammaestramenti ci ha forniti, preziosi per eventuali futuri cimenti e che possono servire a chiunque ne avrà bisogno.

Pensate: sette individui votati al lavoro continuo, sfibrante, per ben due mesi e su di essi dardeggiare inesorabile il sole; vogliateli fornire dell'indispensabile, che nelle sue sfumature ci dicono gli ammaestramenti degli altri, è capitale, chè molte volte bastarono quelle a far fallire un'impresa, e vi troverete dinanzi ad una barriera che non è facile a superarsi.

Non mi dilungo: prego chi legge di non spaventarsi della lunga enumerazione e se vuole può saltarla a piè pari.

A bordo ebbero posto i seguenti oggetti:

*Equipaggiamento personale* conservato da ciascuno nel proprio cassetto a fianco del suo remo ed a portata di mano. Il cassetto era munito di lucchetto.

Due maglie sociali (una di lana con maniche ed una di cotone senza maniche), due magliette bianche di cotone, due pantaloncini corti di filo, un paio di pantaloni lunghi bianchi, un maglione di lana, un copricapo bianco, un impermeabile, un copricapo impermeabile, un

paio di sandali, un paio di scarpe bianche da passeggio, un passamontagna di lana, due paia di calze bianche, un accappatoio, due asciugamani, oggetti da toeletta, un tovagliolo, due borracce di alluminio da un litro per acqua, una gavetta, un piatto, un bicchiere e scodella di alluminio; posate, un recipiente di grasso. Inoltre cogli indumenti personali la grande tenuta, costituita da una giacca bleu con bottoni dorati, pantaloni bianchi, scarpe bianche (tenuta da canottiere), che ebbe posto, rinchiusa in valigia, sotto i carabottini di poppa e di prua.

*Armamento di barca.* - In basso: due voghe di ricambio, un rampone, bastoni per tende. Nei carabottini di poppa e di prua: due tende complete tipo Bucciantini con picchetti, quattro coperte da campo, un'ancora del peso di Kg. 5 con fune di ormeggio lunga metri 20 e di centimetri 1,5 di diametro, due forcole di ricambio, due sassole, otto salvagenti speciali in tela gommata, progettati dal dott. Delaude, due lumi o lanterne a candela, un faro ad acetilene con latta di carburo, cinghie a fascia per l'imbrancamento e trasporto a terra dell'imbarcazione, due spugne grandi, una fune grossa di metri 20 per l'ormeggio di poppa, una sagola, spago di diverse grossezze, fune di 12 metri con sacchetto di sabbia per l'attracco alle rive del fiume, una cucina completa, due barilotti da 12 - 15 litri per acqua di riserva, due secchielli di tela, un piccozzino, un fornello Primus, petrolio, armatura di tela gommata per la chiusura della barca, un salvagente circolare fissato sul carabottino di prua.

*Nel cassetto del timoniere.* - Il giornale di bordo, carte marine dell'Istituto oceanografico inglese, carte d'Italia del Touring, una bussola, un binocolo prismatico a 12 ingrandimenti, un barometro olosterico, un termometro a massima e minima, due pistole Verrj con razzi bianchi, rossi e verdi, bandiera per segnalazioni, pavese, bandiera Nazionale e della Reale Federazione Italiana Canottaggio fiamma, bandierine sociali, un megafono, lampadina elettrica con pile, un orologio a sveglia, due pistole automatiche, una macchina fotografica, portolano.

*Nel carabottino di poppa.* - Cassetta di ferri con attrezzi, cassetta di medicazione con i seguenti medicinali: bende, garza in compresse, cotone idrofilo, sparadrappo, pezze di lana, alcool, iodio, glicerina, acqua ossigenata, grasso e vasellina, laudano, due pennelli, compresse di rabarbaro e podofilina, compresse di aspirina e caffeina, chinino di Stato, bicarbonato di soda, cachets Faivre, magnesia, olio di metile, spirito canforato, oppio, ammoniaca, caffeina, cognac, marsala, elisir

china, una vescica di gomma, una boccetta di benzina, una siringa per iniezioni con fiale di olio canforato e caffeina, pacchetti di medicazione, etere.

*Viveri di riserva:* - Galletta, carne in conserva, scatole di marmellata e frutta, due bottiglie di zabaione, limoni, zucchero in quadretti, ecc.

A questo bagaglio non indifferente fu assegnato il posto con oculatezza, tenendo conto degli sbandamenti che sono così nocivi e alla marcia della barca come alla comodità dei vogatori. Voglio qui accennare a tal proposito che una volta l'imbarcazione si sbandò a babordo senza che nessuna causa apparente si fosse manifestata. Nacquero le lamentele solite quando succede un fatto simile ed il povero timoniere ne portò le conseguenze. Ma benchè questi vi mettesse molta buona volontà sedendosi dalla parte opposta alla quale avveniva lo sbandamento e certe volte persino sulla murata, non ci fu possibile eliminare l'inconveniente. Verificammo sotto i carabottini; nulla di cambiato. Ci fu giocoforza spostare l'ordinamento primitivo che avevamo dato al bagaglio, ma aggiungo che non riuscimmo a correggere completamente il difetto che dava tanta noia a chi vogava ed anche al timoniere che vedeva cambiate le poche ore di meritato riposo nel tormento che procura lo star seduto di lato. Vero e proprio tormento, tanto che, a volte, si giungeva al punto di preferire la voga alla barra.

La questione finanziaria, importantissimo lato dell'organizzazione, assolutamente vitale, tenne largo posto nelle nostre conversazioni settimanali. A dimostrarlo sta il fatto, come ho già detto, che fin da principio ce ne occupammo cercando di dare forma concreta ai nostri progetti con quella quota settimanale alla quale si è pure accennato.

Erano ottantaquattro lire per settimana, trecentotrentasei al mese e, per il periodo di tempo che rimaneva, ci ripromettevamo di farle diventare, come poi infatti divennero, circa [...]



(c.l.)