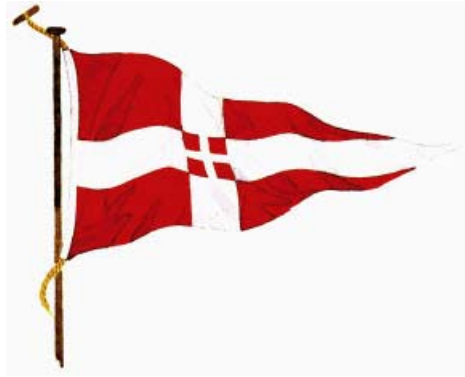


YACHT CLUB ITALIANO, UN TENTATIVO DI “FEDERAZIONE”

di Claudio Loreto



Il 19 ottobre 1879 venne costituito a Genova il Regio Yacht Club Italiano, primo circolo velico del Mar Mediterraneo; tra i soci fondatori (in totale 100 soggetti) figuravano la Società di Canottieri del Tevere–Roma, la Società di Canottieri Cerea–Torino e la Società di Canottieri Livornesi.

Il sodalizio presieduto da Vittorio Augusto Vecchi (il famoso “Jack la Bolina”¹) ambiva al ruolo di promotore e regolatore in Italia delle attività sportive legate al mare. Il primo statuto del club, approvato il 4 aprile 1880, all’art. 12 (titolato “Società costituite che possono erigersi in sezione”) prevedeva che “... una Società Marittima, sia militare che civile, ed una Società di Canottieri, potranno far parte del R. Yacht-Club erigendosi in Sezione, qualora non esista ancora una Sezione del R. Yacht-Club nel luogo ove sono costituite”. Il successivo art. 13 (titolato “Ammissione di Società di Canottieri a far parte del R. Yacht-Club”) precisava che “... le Società italiane di Canottieri regolarmente costituite potranno far parte del R. Yacht-Club, facendosi rappresentare dal loro Presidente”; e, ancora, che “... il R. Yacht-Club avrà speciale cura di favorire in ogni miglior modo le Società di Canottieri iscritte, offrendo loro il mezzo di concorrere alle annue regate nazionali ed accordando facilitazioni a quelle che avessero in animo di recarsi all’estero a concorrere in regate internazionali. Il R. Yacht-Club inviterà le Società di Canottieri iscritte a nominare una commissione onde studiare la questione di un tipo unico di ‘canoe italiane da corsa’ onde istituire nelle regate nazionali una gara speciale d’imbarcazioni a remi che sarà detta ‘la gara delle canoe italiane’. Detta Commissione sarà incaricata di studiare un sistema di ‘compenso’ che permetta a lancie o canoe di tipo vario di poter correre insieme nelle gare promosse dal R. Yacht-Club. Sarà cura del R. Yacht-Club l’agire colle società consorelle d’altri stati onde il sistema di compenso determinato dalle società di Canottieri sia di buon grado accettato in caso di gare internazionali. I lavori di questa commissione saranno sottoposti all’approvazione dell’assemblea generale”. Lo statuto originario, inoltre, includeva tre distinti codici: per le “regate a vela”, per “le regate a vapore” e per “le regate a remi promosse dal Regio Yacht-Club Italiano”.

Quest’ultimo regolamento era composto di 36 articoli, il primo dei quali impegnava il club genovese ad organizzare ogni anno, in concomitanza del proprio congresso (“... fatto d’accordo col Governo e col concorso della Regia Marina”), una manifestazione remiera a carattere nazionale. Avevano diritto a parteciparvi, in gare distinte: “... i canottieri ed i Canotti, Yole, Canoe ecc. appartenenti alle Società di canottieri iscritte nel R.Y.C.I.”, ovvero “... ad altre Società di

¹ Augusto Vittorio Vecchi nacque a Marsiglia nel 1842 dall’ascolano in esilio Candido Augusto Vecchi, patriota, garibaldino e parlamentare dopo l’Unità d’Italia. Vittorio Vecchi “... entra nel 1856 nella Scuola di Marina di Genova e dopo aver preso tra l’altro parte alla battaglia di Lissa a bordo della fregata Principe Umberto lascia la Marina Militare nel 1872 con il grado di luogotenente di vascello. Nel 1879 è tra i fondatori del Regio Yacht Club Italiano, il più antico circolo velico del Mediterraneo, del quale riveste per primo la carica di presidente. Si dedica a tempo pieno all’attività di scrittore con lo pseudonimo di ‘Jack la Bolina’, divenendo presto il simbolo stesso della letteratura marinaresca nazionale nel suo significato più ampio: dagli scritti storici con cui si rivolge agli studiosi, agli interventi di carattere più immediato con cui partecipa attivamente sulla stampa quotidiana e periodica, alla narrativa a sfondo marittimo con cui invita al mare e alla sua vita i giovani delle scuole”. Il 2 giugno 1897, grazie al suo impulso, venne ufficialmente costituito a La Spezia il Comitato Centrale della Lega Navale Italiana. Ebbe dal Ministero della Marina “...la grande medaglia d’oro di benemerenzza per il suo altissimo e prezioso contributo alle scienze navali [...] La Lega Navale, in segno di gratitudine per l’opera prestata, gli fece dono di una villetta nei pressi di Forte dei Marmi, ove serenamente si spese a novant’anni” (dal sito internet “www.jacklabolina.it”).

canottieri italiani regolarmente costituite”; ancora, “... *i marinai e le lancie, Yole, canotti della R.Marina; i barcaioli di qualunque comune marittimo italiano...*”, nonché equipaggi di yachts privati e soci dello Yacht-Club dotati di proprie imbarcazioni a remi.

L'art. 3 stabiliva che la corsa “... *più importante per premi sarà quella per le canoe appartenenti alle società di Canottieri iscritte nel R.Y.C.I.*”, mentre ai sensi di quello successivo la cosiddetta “*gara dei Canottieri*” era invece aperta a tutte le società remiere dilettantistiche, anche se non aderenti al R.Y.C.I. (è da chiarire che con il termine “canottiere” allora si indicava chi praticava la voga per semplice diletto - il “dilettante”, appunto -, ben distinto dalle altre categorie di concorrenti per i quali i remi costituivano invece, in un modo o nell'altro, attrezzi del proprio mestiere - pescatori, marinai, ecc. - e che nelle regate si contendevano premi per lo più in denaro; ai “dilettanti” andavano riconoscimenti più consoni al loro “spirito”: gonfaloni, oggetti d'arte, ecc.).

Tre le categorie di imbarcazioni ammesse dal codice genovese: “da corsa” (outriggers, funnys, canoe), “yole”, “da passeggiata”; ciascuna categoria era poi divisa in cinque “serie”: a 1 “rematore” (con 2 remi); a 2, 4, 6 e 8 rematori, con un solo remo per vogatore e con timoniere. Erano contemplate altresì corse di “sandolini”. “*Per evitare ogni confusione fra i concorrenti...*”, agli equipaggi era fatto obbligo di indossare una divisa societaria.

Il documento precisava le irregolarità (collisioni, contatti tra i remi dei concorrenti, manovre ostruzionistiche) e regolamentava i viraggi di boa; ad ogni infrazione corrispondeva una adeguata sanzione. All'art. 29 prevedeva che “... *se in una corsa due imbarcazioni arrivano insieme alla meta in modo che riesca difficile al Giurì di decidere quale delle due era giunta la prima, le due imbarcazioni ricominceranno la corsa, mezz'ora dopo l'ultima gara della giornata*”; il punto 32 fissava poi che “... *se in una gara non vi sono almeno tre concorrenti iscritti, la gara non ha luogo*”.

La prima regata nazionale di canottaggio indetta dal sodalizio genovese si tenne, congiuntamente ad altri eventi sportivi, nell'agosto del 1880, a La Spezia.

Di lì a poco, tuttavia, lo Yacht-Club si rifiutò di dare corso alla richiesta di istituire a Torino una sezione remiera che meglio avrebbe potuto assecondare lo sviluppo del canottaggio in Italia; la decisione dovette apparire alla Canottieri Cerea assolutamente incomprensibile, tanto da determinare il suo distacco dall'associazione velica. Ebbe così inizio quel faticoso processo di “affrancamento” che avrebbe infine portato alla costituzione, nel 1888, di uno specifico e autonomo organismo di coordinamento della composita realtà remiera nazionale: il Rowing Club Italiano. Dal canto suo, lo Yacht Club abrogò ben presto gli originari articoli statutari 12 e 13, come pure il proprio “codice” remiero.



Inizi anni '30, inaugurazione della nuova sede dello Yacht Club Italiano (sullo sfondo, a destra, l'edificio del Rowing Club Genovese; a sinistra, la costruenda palazzina della Canottieri Elpis)