



www.cstn.it

NOTIZIARIO CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE
LEGA NAVALE ITALIANA

*Mensile edito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale Italiana Sezione di Napoli
via Sedile di Porto, 33 - 80133 Napoli - telef. 081.420.63.64 - e-mail: info@cstn.it*

I NUMERI ARRETRATI DEL "NOTIZIARIO CSTN" SONO SCARICABILI DAI SITI:

www.cstn.it - www.leganavale.it

ANNO II - N° 13

NOTIZIARIO ON-LINE

1° Settembre 2013

SOMMARIO

- | | | | |
|------------------------------------|---------|----------------------------------|---------|
| - Editoriale | pag. 1 | - La tragedia dell'Orsa Minore.. | pag. 18 |
| - La grande vela | pag. 2 | - 9 luglio 1940 | pag. 23 |
| - L'Italia verso ...il fondo | pag. 16 | - Motonautica | pag. 26 |

EDITORIALE

Con questo numero il mese di riferimento del Notiziario è quello subentrante e non più quello trascorso come era stato fatto sin dall'inizio della pubblicazione. Ci è stato fatto notare da un'autorevole amico giornalista professionista che era più corretto così e noi, che professionisti non siamo, ci siamo subito adeguati.

Anche questo numero è abbastanza corposo per non rinviare e fare attendere la pubblicazione degli interessanti contributi che sono giunti in redazione. Troverete molte novità e nuove collaborazioni oltre che la continuazione delle originalissime e competenti cronache che Giovanni Iannucci racconta in esclusiva per il nostro Notiziario.



1963 - “Corsaro II” (Terza Crociera)

di Giovanni Iannucci

Seconda parte

Alla regata Annapolis - Newport (12) erano iscritte 88 imbarcazioni (record di partecipazione) divise in quattro classi in ordine di rating: 19 nella Classe A, nella quale eravamo noi, 26 nella B, 25 nella C e 18 nella D. Per la partenza, la flotta era stata divisa in otto gruppi che sarebbero partiti in sequenza, iniziando alle 10.00, con i più piccoli, fino alle 17.00, partenza dell'ultimo gruppo della Classe A. Lo scaglionamento in tanti piccoli gruppi, ad un'ora di distanza fra di loro, sebbene non mancasse spazio nell'area di partenza, mi meravigliò, ma non ebbi in seguito occasione di chiedere il motivo. Rispetto alle edizioni precedenti, l'ordine di partenza era stato invertito, in accoglimento di una richiesta degli armatori delle imbarcazioni più piccole, che lo ritenevano più giusto poiché avrebbe consentito di regatare più a lungo nelle stesse condizioni di vento se i più grandi e più veloci fossero partiti dopo di loro.

Nel primo pomeriggio del 22 giugno, lasciammo l'ormeggio e dirigemmo per l'area di partenza, poco distante. In mattinata c'era stato pochissimo vento ed ai piccoli, già da qualche ora in regata, il nuovo ordine di partenza non aveva portato fortuna: erano ancora tutti poco distanti e cercavano di sfruttare al meglio la brezza che stava lentamente aumentando e che rimaneva ballerina in direzione fra S e W. La linea di partenza era fra il Coast Guard Cutter - una corvetta della Guardia Costiera che avrebbe poi svolto il compito di scorta alla regata - ed una boa.



Partimmo bene, sopravento a tutti, con una bella brezza di 12 nodi, che aumentò durante la notte e ci consentì di superare molte imbarcazioni più piccole partite prima di noi. Il mattino il vento girò a NW ed alzammo lo spinnaker ma, arrivati a poche miglia dal battello fanale delle Chesapeake Bay, da girare per iniziare la parte oceanica della regata, cominciai a calare e riuscimmo ad arrivarci solo nel tardo pomeriggio, dopo una snervante lotta per tenere lo spinnaker appena gonfio, in mezzo ad una folla di tali vele multicolori che ci precedevano e ci seguivano.

Come
anticipato
dalle

previsioni meteorologiche, il resto della regata fu dominato da una vasta area di alta pressione, che si spostava molto lentamente. Per due giornate intere ci trascinammo, quasi sempre in bonaccia, a velocità spesso inferiori ad un nodo, mantenute grazie ad una costante concentrazione. Finalmente la sera del 25 si mise una discreta brezza, che ci accompagnò fino al traguardo, tagliato la sera del giorno seguente. Poco dopo eravamo ormeggiati alla banchina dell'Ida Lewis Yacht Club. Avevamo percorso le 475 miglia della regata in poco più di quattro giorni, alla velocità media di 4,8 nodi. Nella storia della regata, fino ai giorni nostri, quella del 1963 è stata giudicata: “... *the slowest and most frustrating edition ever sailed* ...” Caratterizzata da: “... *calms and light going for most of the offshore portion* ...”



Naturalmente, noi pagammo questa originale situazione ad un prezzo più caro dei più competitivi e moderni fra i nostri avversari. Come ho già accennato, trattando delle caratteristiche del Corsaro, il dislocamento elevato, la notevole superficie bagnata, particolarmente deleteria a basse velocità, ed il piccolo triangolo di prora, a mio giudizio non tutti adeguatamente compensati dal rating, giocarono a nostro sfavore. Ma non eravamo i soli “handicappati” ed il piazzamento fu più che onorevole: al nono posto in tempo compensato dei diciannove yachts della nostra classe, mettendoci dietro imbarcazioni famose, come il *Bolero*, e tre avversari militari, *Highland Light* e *Royono*, della Naval Academy, e *Manitou*, della Coast Guard. In classifica generale riuscimmo quasi ad entrare nel primo quarto: ventiquattresimi su ottantotto. Il vincitore

assoluto in tempo compensato fu *Dyna* che, con *Bolero*, sarebbero state le sole due imbarcazioni che avevano partecipato all'Annapolis - Newport a proseguire come noi nella regata Transatlantica.

L'imprevista durata della regata ridusse la sosta a Newport a soli tre giorni ma, a parte l'imbarco e lo stivaggio dei viveri, per l'acquisto dei quali avemmo il prezioso ausilio del nostro Addetto Navale a Washington, che trascorse un paio di giorni con noi, non c'era molto da fare né da controllare, anche per le miti condizioni meteo nelle quali si era svolta la regata. Furono tre giorni di sole e di temperatura ideale, nei quali trascorsi gran parte del mio tempo libero ad osservare i nostri avversari e fui invitato a bordo da alcuni di essi a visitare le loro imbarcazioni.

Gli iscritti erano in origine 19, ma il famoso *Morning Star* naufragò nella traversata di trasferimento dalla costa del Pacifico a Newport (13) ed altri quattro yachts decisero di non partecipare, sembra per problemi di equipaggio o, come da gossip, per le previsioni meteorologiche di lungo periodo in Atlantico settentrionale tutt'altro che rosee. Rimanemmo in 14: 4 in Classe A, 5 nella B e 5 nella C.



Ad eccezione del *Corsaro*, tutte Statunitensi e fra di esse tre che rappresentavano il meglio dello Yachting di quel Paese, in quanto scelte a far parte della squadra americana per l'Admiral's Cup (14), *Dyna*, *Figaro* e *Windrose*, affiancate da altre 10 imbarcazioni di ottimo livello, fra le quali *Ondine* (Fotografia a fianco), *Baccarat*, *Carina*, e *Bolero*. Su quest'ultimo era imbarcata l'armatrice, Mrs. Sally Ames Langmuir, che credo fosse l'unica donna partecipante alla Transatlantica. L'*Ondine*, moderno progetto di William Tripp con lo scafo in lega d'alluminio, come il *Dyna*, era l'avversario che temevo di più e mi meravigliò che non facesse parte della Squadra per l'Admiral's Cup. Con l'*Ondine* mi ero già confrontato nella Buenos Aires - Rio de

Janeiro dell'anno prima sul *Mait II*. In quell'occasione, arrivò più di otto ore dopo di noi, ma ci superò per poco più di due ore in tempo compensato e ci dovemmo accontentare del secondo gradino del podio della nostra classe.

La sera prima della partenza ci fu il briefing per skippers e navigators, al quale partecipai con il Comandante, presso l'Ida Lewis Yacht Club, organizzatore della regata insieme al New York Yacht Club ed al Royal Ocean Racing Club. In base all'ultimo aggiornamento della situazione degli iceberg, furono stabilite e rese note le coordinate del punto "Alpha": prossimo alla latitudine di Newport e distante 900 miglia, doveva essere lasciato a sinistra prima di essere liberi di assumere la rotta più breve per ortodromia, e quindi più settentrionale, fino alle isole Shilly. Furono chiariti alcuni punti delle istruzioni di Regata, fra i quali la facoltà di passare all'interno del Nantucket Sound, fra la costa di Cape Cod e le isole di Martha's Vineyard e di Nantucket. Si sarebbero risparmiate circa una quindicina di miglia, meno dello 0,5% della traversata e la navigazione all'interno del Sound non era facile per i numerosi bassifondi, per le correnti e per la visibilità, spesso ridotta per nebbia. Era comunque un'opzione che non poteva essere scartata a priori e che doveva essere percorribile quando altri elementi, quali visibilità e direzione ed intensità del vento, sarebbero stati disponibili.

Per noi c'era tuttavia un problema che, da buon Napoletano, avrei definito: "Nun tenimmo o'cannone!" (15): non avevamo le carte particolareggiate del Nantucket Sound, indispensabili per infilarci dentro a quell'insidioso braccio di mare. Ne parlai con il Comandante e, dopo aver appreso che la Naval Academy non poteva aiutarci, decidemmo di cercare di acquistarle, ma era improbabile trovare un negozio aperto di sabato a quell'ora e la mattina dopo sarebbero stati certamente chiusi. Ma la fortuna ci aiutò: uscendo dal briefing, incontrammo una signora, amica del Comandante, che era venuta a prenderlo per andare a cena. Le dicemmo dove eravamo diretti e ci confermò che ormai i negozi erano chiusi, ma non era un problema perché le carte nautiche che cercavamo le aveva lei, nella sua auto, parcheggiata là vicino. Le aveva acquistate per un suo amico che sarebbe stato in regata, ma poi aveva saputo che non ne aveva più bisogno. Erano proprio quelle che ci servivano e ce le regalò. La ringraziammo di cuore e, tirando un sospiro di sollievo, le portai a bordo e cominciai subito a studiarle.

Anche nella breve sosta a Newport, fummo oggetto di particolare attenzione da parte della stampa, non solo locale. Articoli, corredati da fotografie del *Corsaro*, apparvero su vari giornali che mettevano in risalto la lunga navigazione oceanica dal Mar del Nord e la partecipazione all'Annapolis - Newport. Su uno di essi apparve un articolo dal titolo che poteva sembrare una critica all'attività del *Corsaro*: "*This is the Navy, Signori - Italian Style*". Non annunciato, il giornalista era stato a bordo ed aveva intervistato quasi tutti i

giovani membri dell'equipaggio. Le risposte erano state più che appropriate ed avevano creato un'immagine molto positiva della loro esperienza, considerata dal giornalista originale, ma in senso positivo.

Come da previsioni, la mattina del 30 giugno il tempo era cambiato radicalmente: cielo coperto, temperatura molto più bassa, qualche spruzzo di pioggia, vento leggero da Sud Est e soprattutto nebbia. La partenza, fra il battello del Comitato di Regata e la torre-faro di Brenton Reef, poco distante dal porto, era prevista per le 12.00. Disormeggiammo un'ora e mezza prima e ci avvicinammo a motore all'area di partenza, mentre la nebbia diveniva sempre più fitta, così come il traffico delle numerose imbarcazioni di spettatori. Nonostante la visibilità, ormai ridotta ad un terzo circa della linea di partenza, il segnale fu dato puntualmente, come programmato. Con un accettabile ritardo, dovuto alla scarsa visibilità ed al vento debolissimo, passammo a breve distanza dalla imbarcazione del Comitato di Regata ed iniziammo la nostra Transatlantica. Su questa partenza di "fantasmi", è divertente un articolo apparso su di un periodico americano di vela (16). Nel pomeriggio il vento cominciò ad aumentare e con esso anche la visibilità, mentre la velocità si stabilizzava intorno ai sette nodi. Al traverso di Buzzard Bay, il cui potente nautofono ci assordò a lungo, la nebbia si alzò quasi del tutto e rivedemmo quattro dei nostri avversari: *Dyna*, di poco avanti, e *Carina*, *Figaro* e *Windrose* di poppa e sottovento.



Eravamo ormai vicini al punto nel quale bisognava decidere: dentro o fuori. La decisione, che condivisi pienamente, fu di passare dentro. Per il resto del pomeriggio, la nebbia andò e venne, consentendoci anche qualche fugace visione della costa e l'aggiornamento saltuario della posizione con punti costieri. A sera, la nebbia ritornò costante e più fitta di prima, mentre il vento aumentò, si stabilizzò e cominciò a dar buono. Appena possibile, andò su lo spinnaker.

In assenza di ausili utilizzabili, la condotta della navigazione divenne un compito non facile. Al crepuscolo, cielo ed orizzonte erano stati naturalmente invisibili e la radionavigazione offriva solo il Consolan di Nantucket che era troppo vicino ed al traverso, quando sarebbe servito qualcosa in poppa o in prora. Rimaneva la stima: bussola magnetica, log rimorchiato, e controllo continuo dell'ecoscandaglio. Massimo Minervini rimase sveglio tutta la notte ed il suo aiuto fu prezioso. C'era anche da decidere quale delle due uscite dal Sound prendere: quella più a Nord era ben segnalata, ma stretta e tortuosa, mentre l'altra, più a Sud era più ampia e dritta, ma i segnalamenti erano limitati ad una sola boa con fanale intermittente e campana. Decidemmo per la seconda ma, per non finire sui bassifondi, dovevamo arrivare dritti sulla boa.

Dai problemi della navigazione mi distrassi solo quando la vedetta a prora segnalò una barca a pochi metri di distanza, sotto spinnaker e poco più lenta di noi. Ci mancò poco che le arrivassimo addosso e dovemmo venire rapidamente all'orza e sventare lo spinnaker per evitarla. La vedetta a prora ci disse che era il *Carina* perché, da quanto eravamo vicini e nonostante la nebbia, era riuscito a leggere il nome. Bastò stare un po' più all'orza perché non la vedessimo più fino al mattino dopo, quando riapparve di poppa in una fuggevole e parziale schiarita.

Nelle ultime miglia del Sound, ci furono minuti di suspense. La stima ci diceva che eravamo ormai vicini alla boa, ma la campana non si sentiva. Solo dopo alcuni minuti, che mi parvero ore, si cominciarono ad avvertirsi i rintocchi, prima flebili, poi sempre più distinti. Quando ormai vicinissimi, ebbi addirittura il timore che ci sbattessimo contro. Con notevole sollievo, sentii finalmente i rintocchi al traverso di sinistra e poi allontanarsi di poppa. Il fanale, che in condizioni normali di visibilità avrebbe avuto cinque miglia di portata, non lo vedemmo proprio. Ora avevamo davanti l'oceano e, a parte il punto "Alpha" da lasciare a sinistra, non avremmo dovuto più preoccuparci tanto della precisione della navigazione fino all'atterraggio alle Isole Shilly, a 3.000 miglia di distanza. Fu un notevole vantaggio perché per i sette giorni successivi, a parte la stima, la condotta della navigazione non godette di altri ausili di accettabile precisione. Più o meno fitta, con tanto o poco vento, la nebbia non ci abbandonò un solo istante.

A mio parere, la nebbia è anche peggiore della pioggia e quando persiste a lungo non c'è scampo. Penetra ovunque e da quello che s'indossa, all'ambiente interno, alla cuccetta nella quale si dorme, tutto diventa sempre più umido, fino ad arrivare quasi al bagnato, senza possibilità di asciugare nulla. Il salvagente sotto la giacca della cerata si rivelò subito una buona idea per ridurre all'interno la quantità di roba bagnata. Se poi alla nebbia si aggiunge una temperatura invernale, resa ancor meno sopportabile dall'umidità, è facile immaginare quanto siano pesati non solo quei giorni, ma anche il seguito perché, oltre alle burrasche che

incontrammo, la bassa temperatura ci accompagnò per tutta la regata e fu necessario ritoccare la già esigua quantità di sonno, anticipando la sveglia della guardia montante per il tempo che ci voleva per indossare, uscendo dalla cuccetta ancora assonnati, tutto quanto serviva in coperta.

Ma c'era altro di cui preoccuparsi. Immersi costantemente nella nebbia, passammo poco a Sud del George's Bank e poi dei Grand Banks. A parte il traffico marittimo dall'Europa per Boston e New York e viceversa, che transita da quelle parti, si tratta di zone famose per la loro pescosità e quindi "infestate" da grossi pescherecci. Non avevamo radar per vederli e la nostra debole eco, nonostante il riflettore radar alzato a riva, non ci garantiva di essere localizzati, così come il ridicolo corno da nebbia a fiato e la debole sirena, non ci garantivano di essere sentiti. Avemmo numerosi "incontri ravvicinati", ma non vedemmo mai nessuno e sentimmo solo i loro segnali acustici, anche se ci giunsero le onde prodotte dai loro scafi ed in alcuni casi anche il rumore dei motori o dello sciacquo delle eliche e l'odore dei gas di scarico. Mi sembrò di rivivere, prolungata nel tempo, l'esperienza di quasi due giorni fatta su *Artica* sette anni prima, nell'attraversamento della Manica.

Oltre alla nebbia per un periodo così lungo, quello che non avevo ancora incontrato era una burrasca nella nebbia, anche se in quell'occasione un po' meno fitta. Fui servito a dovere! La sera del 4 luglio, Independence Day per i nostri avversari, eravamo a Sud del Newfoundland, in una zona nota per la possibilità di burrasche dovute alle particolari condizioni climatiche per l'incontro di due correnti, quella del Labrador, fredda, e quella del Golfo, calda. Il vento da Nord cominciò ad aumentare e cambiammo le vele di prora, dando una prima mano di terzaroli alla randa, seguita ben presto da una seconda. Durante quest'ultima manovra, si spezzò l'amantiglio ed il boma rovinò sulla tuga passando prima per la testa di Giancarlo Andrich, Non ci fu ferita, ma perse i sensi e i due dottori intervennero tempestivamente, portandolo dabbasso e mettendolo in cuccetta. Per fortuna, non vi furono conseguenze e, dopo due giorni di riposo, Giancarlo riprese le sue attività come se nulla gli fosse accaduto.

Il vento, sempre al traverso, continuò ad aumentare durante la notte ed il mare con esso. All'alba fummo investiti da un primo frangente che ruppe le rizze di uno dei due autogonfiabili, sbattendolo contro i candelieri di sottovento, dove rimase qualche istante. Prima che potessimo intervenire, arrivò un secondo frangente che gli fece piegare due candelieri e rompere la draglia bassa, scodellandolo in mare. Naturalmente



non si pensò nemmeno di recuperarlo in quelle condizioni. Il secondo frangente aveva prodotto anche un altro danno, che consente di giudicare la sua altezza. Riccardo Pergolis, che era andato a poppa per sistemare meglio la randa di mezzana, serrata sul boma, era in piedi a fianco dell'albero quando arrivò la valanga d'acqua che gli portò via dal viso gli occhiali da vista. Per fortuna ne aveva un altro paio. Lo guarnì con una cimetta che passava intorno al collo evitando che, per qualsiasi motivo, si ripettesse l'inconveniente.

La burrasca durò ancora tutto il giorno ed andò calmandosi durante la notte. Il mattino seguente eravamo in bonaccia, che durò poco, lasciando il posto ad un venticello da

Est. Pensai fosse qualcosa di temporaneo in attesa che si mettesse il Ponente al quale la pilot chart dava la massima probabilità. Non fu così: come apparve chiaramente sulle cartine dell'analisi al suolo, ricevute da Scavone in codice morse e decifrate pazientemente - il "Mufax" era appena nato e comunque non lo avevamo - la bassa pressione che avrebbe dovuto essere con noi era scesa al Sud, sostituendo l'alta pressione delle Azzorre.

Seguirono tre giorni interi di bolina, ma il vento non mancò, consentendoci avanzamenti medi intorno alle 150 miglia giornaliere, nonostante il bordeggiare. Chi ci lasciò fu finalmente la nebbia e riapparve anche il cielo in fuggevoli e parziali schiarite, che consentirono solo alcune rette di sole. La posizione stimata fu sostanzialmente confermata, proprio poche miglia a Sud del punto "Alpha".

Procedemmo ancora di bolina, facendo buone medie giornaliere, fino a che la situazione meteorologica riprese la sua naturale configurazione ed il vento, di media intensità, ritornò a spirare dai settori poppieri. Andarono su prima lo spinnaker leggero poi, con l'aumentare del vento, il "venturi" che era un medio pesante. La sera del 12 luglio il vento aumentò ancora e fu deciso di ammainare lo spinnaker e prendere una mano di terzaroli. Nel corso della manovra, proprio mentre stavamo ammainando, il timoniere si fece prendere la mano e straorzò. Lo spinnaker prese vento, si aprì in più parti lungo le sfinestrature e finì in acqua a pezzi, portandosi con sé le drizze che furono filate tempestivamente (*A fianco, il "venturi" poco prima dell'incidente*). Purtroppo non fu così per la mura (sul *Corsaro* indipendente dal braccio) che rimase inizialmente data volta, ed il tangone, sotto lo sforzo dei resti dello spinnaker, parzialmente già a rimorchio, si ruppe in due pezzi, uno dei quali rimase a sciabolare sulla prora fino a che la mura non fu finalmente filata per occhio e si riuscì a recuperare i pezzi.

Intanto il vento era aumentato ancora, superando i 60 nodi nelle raffiche, ed il recupero dei resti dello spinnaker da poppa, necessario non tanto per la vela, che ormai era irreparabile, quanto per le drizze e la mura, fu assai problematico. Anche se una parte dell'equipaggio aveva ammainato la randa, con un solo piccolo fiocco a prora si continuava a viaggiare sui sette nodi e la resistenza di vela e manovre a rimorchio era tale che si dovette faticare a lungo prima che tutto fosse di nuovo a bordo. Non ebbi occasione di controllare il picco di velocità del vento, ma non ce n'era bisogno: mentre lo spinnaker veniva a



bordo, con la sua violenza riusciva a strappare pezzi di nailon che partivano velocemente verso prora. Ci volle molto tempo, ma alla fine tutto il recuperabile era di nuovo a bordo e rassettato. Per andare a riva e ripassare le drizze dello spinnaker avremmo dovuto attendere condizioni migliori, ma il vento continuò a soffiare con la stessa intensità tutta la notte ed il mattino seguente. Inutile dire che dello spinnaker venturi ci rimase poco più delle ralinghe e di qualche pezzo di nylon bianco e rosso.

Quest'evento ebbe senza dubbio un'influenza negativa, che tuttavia non si protrasse per più di un giorno e non lasciò traccia in seguito, se non per le lezioni apprese. Come era avvenuto sul *Mait II* alla Buenos Aires - Rio l'anno prima, dopo aver preso una botta di vento che ci aveva steso con la randa sull'acqua in piena notte, investiti dalla "squall line" di un fronte freddo, l'atteggiamento che seguì fu di eccessiva prudenza, nonostante fossimo in regata e non in crociera. Recuperata la fiducia, nei giorni seguenti continuammo a



macinare miglia sotto spinnaker con venti del terzo e quarto quadrante, spesso forti (*A sinistra: un momento di relax, Alfredo Perla offre una sigaretta al Comandante*). Finalmente il 14 luglio - forse un regalo della Francia, alla quale ci stavamo avvicinando, che celebrava la presa della Bastiglia - avemmo, per la prima volta dalla partenza, un'intera giornata di sole e di cielo sgombro da nubi, che consentì, oltre a rette di sole e meridiana, un bel punto astronomico stellare al crepuscolo serale: il primo e l'ultimo nei diciotto giorni di regata! Non avrei mai previsto una situazione del genere, ma mi ero premunito egualmente ed avevo le carte Consol (17), con le loro belle iperboli colorate. Il sistema, detto anche "The

poor seamen navigation system" in quanto richiedeva solo un ricevitore radio in media frequenza e tanta pazienza, non era certo il non plus ultra della precisione ma, in mancanza di altro, ci permise un accettabile controllo della navigazione stimata.

La procedura che adottammo per fare il punto era piuttosto macchinosa, ma necessaria per ridurre al minimo gli errori. Le stazioni che usavamo erano tre, Stavanger in Norvegia, Bush Mills in Irlanda e Plonéis in Francia, ciascuna delle quali trasmetteva, sulla sua frequenza, il nominativo in morse, seguito da una linea continua per il rilevamento radiogoniometrico - che prendevamo, anche se poco attendibile, ma utile come ulteriore conferma del settore nel quale ci trovavamo - ed infine una serie di punti, seguiti da linee, o viceversa. Il numero totale di punti e linee avrebbe dovuto essere sessanta, ma non si riusciva mai a contarli tutti perché al cambio c'era la cosiddetta "twilight zone", una linea continua più o meno lunga. L'ascolto era fatto da tre persone in successione, ciascuna per tre volte. Alla fine si faceva la media dei nove risultati per

ciascuna stazione e dei segnali mancanti per le twilight zones, si riportava il conto a sessanta segnali e si andava sulla carta Consol, dove si individuavano le tre iperboli corrispondenti. Naturalmente non venivano fuori dei punti, ma dei triangoli, a volte anche di parecchie miglia di lato, il cui centro veniva preso come punto nave e riportato sulla carta nautica.

Nei tre giorni che seguirono dopo aver visto il sole, facemmo ottime medie sotto spinnaker con venti di intensità variabile, ma sempre dai quadranti occidentali. Il 17 luglio eravamo ormai molto vicini alle Isole Shilly ed io contavo su di un po' di rilassante navigazione costiera, quando piombammo in un bel nebbione che ci precluse qualsiasi possibilità di vederle. Ormai eravamo troppo vicini per il Consol ed avevamo bisogno di una precisione che comunque quel sistema non ci avrebbe potuto offrire. Con l'ecoscandaglio mantenemmo la distanza di sicurezza dalla costa e con i radiofari, prima di Bishop Rock, poi dell'aeroporto dell'isola di St. Mary, controllammo alla meno peggio l'avanzamento, mantenendo sempre aggiornata la stima. Passammo a poche miglia di distanza senza vedere assolutamente nulla ed in serata, quando sicuri di aver lasciato tutte le isole e gli scogli di poppa, accostammo a sinistra, dirigendo per il traguardo. La nebbia ci accompagnò ancora tutta la notte e solo il mattino dopo, 18 luglio, cominciò ad aprirsi quando eravamo prossimi a Capo Lizard.

Ci collegammo con la stazione radio dei Lloyds ed apprendemmo che solo il *Bolero* aveva tagliato il traguardo la sera prima alle 23.25. In compensato ci pagava circa 18 ore e quindi avremmo dovuto farcela a batterlo se la situazione non fosse cambiata. Purtroppo il vento calò quasi del tutto e l'imponente torre del faro di Eddystone Rock (*Accanto*) sembrava irraggiungibile. Rimanemmo sulle spine fino a che un brezzolina ci consentì di muoverci e tagliare il traguardo alle 14.11 sotto spinnaker con il tangone molto basso e la scottina leggera in mano. Subentrò in tutti un'euforia



indescrivibile. Non solo c'eravamo messi l'oceano alle spalle, ma avevamo battuto il *Bolero* in tempo compensato di poco più di tre ore ed eravamo temporaneamente primi, in attesa che arrivassero gli altri.

La regata era durata per noi 17 giorni, 22 ore e una dozzina di minuti. Erano stati giorni non facili per il freddo intenso, la nebbia fitta e persistente, le buriane, il mare grosso, l'assenza del sole e del cielo azzurro o stellato. Avevamo dormito poco e male, non ci eravamo potuti lavare e ci eravamo nutriti in maniera frugale e non sempre gradevole. Avevamo passato momenti di ansia e di preoccupazione sotto l'impatto di due forti burrasche, perdendo in mare un'autogonfiabile, rompendo un tangone, l'amantiglio e due spinnaker, ma ormai erano tutte vicende che stavano trovando il loro posto fra i ricordi, che rendono tutto meno sgradevole. Inoltre, il risultato, sebbene ancora provvisorio, era esaltante e poi non mancava molto a ritrovare un letto, un bagno ed un pasto decente.

Continuammo sotto spinnaker verso Dartmouth con il vento che aumentava e, complice l'euforia, nessuno si rese conto della necessità di cambiare la scottina leggera, fino a che si spezzò, costringendoci ad un'ammainata un po' più complicata del solito. Ormai eravamo all'imboccatura del fiume Dart, ammainammo tutto, mettemmo a motore ed alle 18.30 eravamo ormeggiati nella piccola darsena del Britannia Royal Naval College. La transatlantica era durata meno del previsto ed il tempo guadagnato andò a favore della sosta, che si protrasse per otto giorni, tutti utili dopo le batoste prese in Atlantico, per far costruire un tangone nuovo ad un cantiere locale, per controllare accuratamente e riparare ove necessario attrezzatura, vele, verricelli e bozzellame, per mandare in lavanderia tutto quanto avevamo indossato o usato - se non già abbandonato in mare in quanto non presentabile ad una lavanderia e biodegradabile - ed anche per riconciliarci con il cibo, nonostante la cucina britannica non fosse proprio all'altezza di quanto avremmo desiderato. Sbarcammo anche altre cose inutili per le regate, che avremmo imbarcato di nuovo in una breve sosta dopo la regata del Fastnet che terminava a Plymouth, poco distante.

Mentre eravamo ancora a Dartmouth, arrivò anche l'ultimo concorrente della Transatlantica, *En Rapport*, e fu stilata la classifica generale. Sapevamo di essere stati battuti dall'*Ondine*, come già accadutomi alla Buenos Aires - Rio, ma con un distacco più che proporzionale alla maggior lunghezza della regata: arrivato quasi dieci ore dopo di noi, ci aveva superato in tempo compensato di più di ventuno. Sapevamo di aver battuto anche il *Dyna*, conservando il secondo posto della Classe A. Con l'arrivo dei concorrenti delle altre due classi, tutti battuti, anche perché era stata una regata che aveva favorito i più grandi, il secondo posto diventò anche quello della classifica generale (18). Ci rendemmo conto anche dei motivi del nostro parziale successo, da attribuire, oltre che ad una corretta strategia di regata, soprattutto all'aver adottato una tattica

forse un po' più prudente degli altri, limitando le avarie. E poi, una volta tanto, la robustezza del *Corsaro* aveva pagato! Chi più, chi meno, tutti gli altri avevano subito inevitabili rallentamenti per avarie di varia natura, anche gravi, ma tutte affrontate con perizia e tenacia. Tutti avevano concluso la loro Transatlantica.

Straordinaria la vicenda del *Dyna*, armatore Clayton Ewing, Commodoro del New York Yacht Club: perso completamente il timone nella seconda tempesta, a mille miglia dall'arrivo, riuscì a governare con vari sistemi, ma soprattutto con la scelta ed il bilanciamento delle vele, fra le quali soprattutto la randa di mezzana, riuscendo a percorrere ben 186 miglia in un giorno sotto spinnaker ed a guadagnarsi il quarto posto in classifica generale. Anche il *Bolero* ebbe la sua parte di danni, ma da buoni Americani ribatterono colpo su colpo. Ruppero entrambi i tangoni e con due pezzi, saldati a caldo e con rinforzi in mat di vetroresina, ne ricostruirono uno, strapparono la randa "leech to luff" che ricucirono - avevano la macchina da cucire per le vele - in due giorni di lavoro e fecero a pezzi due spinnaker. Le imbarcazioni delle altre classi ebbero anch'esse la loro parte non indifferente di danni. Il più grave toccò allo yawl *Windrose*, che ruppe l'albero di mezzana e si identificò per radio con la stazione dei Lloyds come lo "sloop" *Windrose*.

I danni dell'*Ondine* furono limitati ad un solo spinnaker, scoppiato nella tempesta che a noi costò il venturi ed un tangone e che c'indusse a navigare sottoinvelati per più di una notte intera. Qualche giorno dopo, a Cowes, conobbi l'armatore, Sumner "Huey" Long (19) e, sorseggiando un buon bicchiere di whiskey, ci scambiammo le nostre impressioni sulla regata. In quella seconda violenta burrasca avevano anche loro inizialmente ammainato tutto ma, dopo un'ora circa, aveva radunato l'equipaggio ed aveva spiegato che erano in regata e che si doveva rialzare almeno uno storm spinnaker. Qualcuno dei suoi aveva più che obiettato - alcuni resoconti, ascoltati in seguito, parlarono di un mezzo ammutinamento - ma lui aveva tagliato corto, dicendo che dei cinquanta nodi di vento in poppa, più veloci sarebbero andati e meno ne sarebbero arrivati nello spinnaker, che naturalmente andò su subito, senza ulteriori commenti. Nelle 24 ore successive percorsero 249 miglia, una media di più di 10 nodi con una barca di quei tempi di 18 metri fuori tutto!

Cominciarono ad arrivare anche i commenti della stampa, che definì la regata particolarmente dura ed un "nightmare for navigators", cosa della quale mi ero reso conto personalmente, ma che ritenevo di aver risolto soddisfacentemente, senza mai apprensione, una volta fuori dal Nantucket Sound. Nei nostri riguardi, molti commenti lusinghieri, fra i quali, in particolare, quello dell'autorevole "Motor Boat and Yachting", che dedicò un paragrafo dell'articolo sulla regata, dal titolo in grassetto: "*Worthy Italian performance*". In esso si diceva: "..... *the performance of the Italian 'Corsaro II' was good indeed, as Commander Piero Bernotti's crew of 15 from the Italian Navy consisted mostly of midshipmen for whom this race was part of their seamanship training. She is of orthodox Sparkman and Stephens design, built in Italy, and her crew can go back to Italy very proud of their achievement in gaining second place in a trans-Atlantic race, against some of the most experienced of deep ocean racing men.*" Trattandosi della stampa Britannica, generalmente avara di complimenti agli stranieri - ed in particolare agli Italiani - il risalto dato al nostro parziale successo fu particolarmente apprezzato.

Il 27 luglio lasciammo Dartmouth e nel primo pomeriggio del giorno seguente, dopo una navigazione quasi tutta di bolina, entravamo nel Solent e ci ormeggiavamo ad una boa di fronte alla cittadina di Cowes. A quei tempi non c'erano ancora i pontili galleggianti e gli ormeggi in banchina, sul Medina River, erano pochissimi ed in zone di basso fondale, insufficiente per i nostri tre metri di pescaggio. Inoltre, non era previsto alcun servizio per andare a terra o tornare a bordo. Per la prima settimana dovemmo fare affidamento, salvo quando si riusciva a trovare un passaggio su qualcosa di meglio, esclusivamente sul nostro piccolo battello con motore fuoribordo e, naturalmente, remi in caso di necessità. Non ce ne fu mai bisogno perché, per fortuna, il motore era un "Seagull", che dimostrò sempre non solo tutta la sua affidabilità, ma anche la sua resistenza, persino alla totale immersione in acqua di mare e fango. Un giorno sfuggì dalle mani di chi lo stava imbarcando ed andò a fondo. Per fortuna il fondale era non più di cinque o sei metri, ma l'acqua aveva un aspetto tutt'altro che invitante e la visibilità in acqua era molto ridotta, direi pressoché nulla. Massimo Minervini non ci pensò due volte e si tuffò, tornando su con il motore al secondo tentativo. Nel generale scetticismo, fu smontato, sciacquato, asciugato, rimontato e furono solo cambiati il carburante e la candela. Lo scetticismo si trasformò in stupore quando partì scoppiettando allegramente al terzo strappo del cordino. Fra le cose da fare a Cowes c'era la pulizia della carena, radicalmente trattata da poco più di un mese ad Oxford, quindi non indispensabile, ma consigliabile prima di riprendere a regatare. Da quelle parti, per queste operazioni sommarie, grazie alla notevole escursione delle maree, la barca viene ormeggiata con l'alta ad una banchina e, quando la marea scende, poggia con la chiglia su di una robusta grata metallica, rimanendo fuori dell'acqua. L'operazione deve essere eseguita rapidamente prima che la marea risalga. Prendemmo accordi con il cantiere R & W Clark per farla il mattino del 29 luglio, ma l'escursione non fu

sufficiente per entrare al di sopra della grata con il nostro pescaggio e fu necessario rinviarla alla più ampia marea sizigiale del 7 agosto. Avremmo dovuto fare la Channel Race e la Britannia Cup con la carena sporchina.

La settimana velica di Cowes attrae una quantità di imbarcazioni locali e straniere, soprattutto negli anni dispari, nei quali sono programmate la regata del Fastnet e l'Admiral's Cup. Nel 1963 si era verificato un notevole incremento di partecipazione: tutte le imbarcazioni, d'altura e non, iscritte alle varie regate della settimana erano 830, un record rispetto alle passate edizioni. Anche Cowes stava rapidamente cambiando aspetto, letteralmente invasa da alcune migliaia di concorrenti, accompagnatori e spettatori, fenomeno naturale in un Paese nel quale la vela non è solo uno sport molto popolare, ma anche uno spettacolo particolarmente gradito da tutti, soprattutto quando si svolge in acque ristrette, nelle quali può essere seguito da vicino da spettatori quasi tutti competenti. Le strette viuzze della cittadina erano un caos e gli alcolici, fra i quali soprattutto la birra, correvano a fiumi con risultati immaginabili.

Nel pomeriggio del 2 agosto ci mettemmo in mare per trasferirci a Southsea, vicino a Portsmouth, appena fuori del Solent, dove sarebbe stata data la partenza della Channel Race, alle 20.00 per il nostro gruppo della Classe I. Gli iscritti, nelle tre classi, erano 120. Il vento era leggerissimo e diminuì ancora poco prima della partenza del nostro gruppo, mentre la corrente contraria aumentava. Per un nostro errore di valutazione delle condizioni e della situazione, ci trovammo quasi fermi in un buco di vento in una "hopeless position", costretti ad affrontare, con mure a sinistra, e con difficoltà di manovra per mancanza di vento, il "muro" delle imbarcazioni più piccole (un centinaio circa) che seguivano con partenze successive ogni 10 minuti, procedendo lentamente, con mure a dritta. L'incresciosa situazione durò più di mezz'ora e fu un vero massacro!

Quando finalmente riuscimmo a liberarci, eravamo scaduti abbondantemente sottovento per la corrente che aveva raggiunto il massimo, mentre il vento era calato quasi del tutto. Tagliammo la linea con 55 minuti di ritardo - per fortuna non c'era tempo limite sulla partenza - ed iniziammo la nostra regata. Nella prima metà, incontrammo una serie di venticelli leggeri e variabili, intercalati da calme e piovoschi. Una situazione che non era proprio a nostro favore e che incrementò ulteriormente le già gravi conseguenze del ritardo alla partenza. Solo quando eravamo ormai a poche miglia dal battello fanale di Le Havre, che dovevamo girare per iniziare la gamba di ritorno verso la Gran Bretagna, trovammo un discreto vento che ci accompagnò fino al traguardo, facendoci superare molte imbarcazioni più piccole. Una soddisfazione fine a se stessa, perché ormai era troppo tardi per recuperare qualche posto in tempo compensato.



Il pessimo risultato nella Channel Race non è mai stato riportato chiaramente e quello che segue è stato tratto dai risultati ufficiali pubblicati dal RORC. Nella nostra classe ci classificammo al 26° posto in compensato, ultimi di quelli arrivati. Dietro di noi solo due ritirati, fra i quali il *Bolero*, che aveva avuto una collisione con uno scafo affondato prima della partenza ed era stato costretto ad andare in cantiere per la riparazione dei danni riportati. In classifica generale, sui 120 partiti, a parte sette ritirati, ci mettemmo dietro solo tre barche della Classe II. Per tutti fu una grande delusione, ma in questo caso vi era un chiaro motivo che giustificava, almeno parzialmente, l'insuccesso. Inoltre, il *Corsaro* era un classico e vecchio

progetto di Stephens e, come già accennato altrove, era ottimizzato per la stazza CCA ed il suo rating RORC risultava molto penalizzante. Non eravamo particolarmente demoralizzati, anche se cominciammo a prendere atto delle limitazioni del *Corsaro*, soprattutto in certe condizioni.

Al rientro dalla Channel Race avemmo la gradita sorpresa di trovare due nostre fregate, il *Castore* - del quale avrei assunto il comando dieci anni dopo - ed il *Cigno*, alla fonda nel Solent. A parte il piacere di vederle e di avere da loro assistenza per varie esigenze, risolvemmo quasi completamente il problema dei collegamenti con terra, ormeggiandoci ad una boa vicino a loro e servendoci, in tutte le occasioni nelle quali era possibile, delle loro motobarche. Il nostro tender ed il suo motorino poterono finalmente riposare un poco.

Il 6 agosto partecipammo alla "Britannia Cup" su di un percorso di una trentina di miglia all'interno del Solent. Poco vento ed estese zone di bonaccia resero la regata poco piacevole e caratterizzata da vere e proprie "ammucchiate" vicino alle boe da girare, con inevitabili collisioni, tuttavia senza danni per le bassissime velocità. Spesso dovemmo dar fondo ad un'ancora leggera quando la nostra velocità era inferiore a quella della corrente, salpandola appena la cima veniva in bando, pronti a dar fondo di nuovo. Riuscimmo a

difenderci, sebbene non fossero le condizioni migliori per noi, e ci classificammo nella parte bassa della seconda metà della classifica.

La sera del giorno seguente, con la bassa marea sizigiale, riuscimmo per qualche centimetro a fare entrare il *Corsaro* sulla grata e dopo poco cominciò ad uscire dall'acqua. Gli operai del cantiere, con lunghi stivali, iniziarono l'opera appena possibile e diedero una rapida pulita alla carena - che quasi non ne aveva bisogno - completando l'opera mentre la marea saliva.

L'8 agosto eravamo di nuovo in regata, nella "New York Yacht Club Cup", su percorso simile a quello di due giorni prima, ma con il vento: una bella brezza di una quindicina di nodi cambiò radicalmente lo scenario. Era impressionante girare la boa al vento, alzare lo spinnaker e



tuffarsi, ad una velocità considerevole, letteralmente in mezzo ad una folla di barche più piccole che venivano su di bolina. Sembrava quasi impossibile riuscire a districarsi! Fu una bella regata, il risultato fu molto migliore di quello della regata precedente, ma la vera differenza fu che ci divertimmo molto di più. Al rientro dalla regata, un solo giorno intero ci separava dalla partenza della regata del Fastnet (20), il 10 agosto, un giorno in cui ci furono tante cose da fare e che ci riservò anche una sgradevole sorpresa. Il motore di propulsione aveva subito un'altra avaria e questa volta si trattava di una cosa seria: infiltrazioni d'acqua nella testata.

La partenza, davanti al famoso ed esclusivo Royal Yacht Squadron (RYS) (21), era prevista per noi della Classe I alle 13.30; dopo di noi, alle 13.45 ed alle 14.00 sarebbero partite la II e la III. In mattinata imbarcò il Presidente dell'Unione Società Veliche Italiane (22), Beppe Croce (23), che sarebbe stato nostro graditissimo ospite per la regata. Lo conoscevo solo superficialmente, come Presidente dello Yacht Club Italiano, del quale ero socio da qualche anno. Nei cinque giorni che seguirono, ebbi occasione di conoscerlo meglio e di apprezzare la sua signorilità, la serenità e la calma in qualsiasi circostanza, il senso dell'humour, la grande competenza e la discrezione ed il tatto nell'offrire preziosi suggerimenti. Verso le 12.00 mollammo la boa ed alzammo la randa con una mano di terzaroli, yankee e trinchetta pesanti. Facemmo un paio di bordi davanti al RYS ed alla passeggiata di Cowes, gremita di spettatori, portandoci poi verso il centro della linea, dove avevamo deciso di partire. C'erano più di venti nodi di vento da SW e corrente favorevole. Partimmo bene al segnale dato dal RYS con uno dei numerosi cannoncini, replica in miniatura di quelli che usava Nelson, allineati sul muretto che delimita il grande prato davanti al "Castle", la maestosa club house. Ci volle poco per rendersi conto che non andavamo come avremmo dovuto per il nostro rating. La nuova randa era grassa e l'intervento della veleria Ratsey non era riuscito a migliorarla molto, anche per il poco tempo disponibile. Rispetto agli altri, stringevamo di meno, eravamo meno veloci ed avevamo sempre il trincarino in acqua, anche con la poca "tela" che avevamo su. L'*Ondine* (Foto in alto) (24), con un rating molto inferiore al nostro, ci superò facilmente con la randa molto terzarolata, un grande fiocco ed il trincarino fuori dall'acqua. Dietro di noi, i più grandi delle classi minori guadagnavano a vista d'occhio. Mi augurai che il vento girasse e che potessimo smettere di bolinare, ma non fu così.



Arrivammo ai Needles (A fianco, con mare calmo), uscimmo dal Solent e continuammo di bolina nella Manica con tanto vento da W. Passammo fra Land's End e le Shilly, entrammo in Atlantico e, sempre di bolina, perché intanto il

vento
aveva
girato
a
NW,



ci "arrampicammo" bordeggiando fino a 20 miglia dal Fastnet e lì ci fermammo in bonaccia. Il vento aveva avuto anche ampie variazioni d'intensità, che ci avevano costretto a numerosi cambi di vele, aveva raggiunto un picco di 40 nodi ed era sceso fino a poco più di 15, ma sempre "en la narice", come dicono i

velisti spagnoli. Non era mancato qualche piovasco ed alcune avarie: il maniglione di una pastecca della scotta del genoa cedette con conseguente rottura della draglia bassa e piegamento di un candeliere; un genoa medio si aprì quasi “leech to luff”; lo strallo alto sembrò mostrare principi di cedimento nella parte terminale alta e fu necessario mandare su un uomo con il bansigo a controllare e sistemare un rinforzo precauzionale. Ma furono avarie che non ci fecero perdere quasi nulla e che ebbero in pratica poca o nessuna influenza negativa sul risultato.

La bonaccia durò tutta la notte, intercalata da bavette che ci tennero occupati con numerosi cambi di vele per sfruttare al massimo quel poco che si poteva. Solo il mattino presto del 14 agosto, quinto giorno di regata, riuscimmo a girare lo scoglio del Fastnet, (A fianco, nella bonaccia mattinata) con il suo alto faro, reso famoso dalle venti edizioni della regata. Circa 12 ore per fare un ventina di miglia! Avevamo completato i primi due terzi della regata in condizioni che non avrebbero potuto essere peggiori per il *Corsaro* ed ero pienamente cosciente che, qualsiasi situazione meteorologica avessimo incontrato nell’ultimo terzo, il risultato, anche se per motivi diversi, non avrebbe potuto discostarsi molto da quello, del tutto deludente, ottenuto nella Channel Race.



Poche miglia dopo aver girato con fatica il Fastnet, la situazione cambiò radicalmente. Quasi all’improvviso si alzò una brezza da Ovest, che andò gradualmente rinfrescando, ed andarono su rapidamente spinnaker leggero, bolero e vela di strallo, mentre l’atmosfera di bordo subiva un netto miglioramento. Durante la giornata, il vento aumentò ancora, ma rimase favorevole, e fu solo necessario cambiare lo spinnaker con uno più pesante. Sorpassammo una quantità di barche, ma erano tutte più piccole di noi e sarebbe stato difficile batterle in tempo compensato.

Nella notte doppiammo Bishop Rock e le Shilly - nebbia o buio, era destino che non le dovessimo vedere – ed iniziammo l’ultimo tratto della regata verso Plymouth. Il vento rimase dai settori poppieri e vi furono solo variazioni d’intensità, seguite tempestivamente da cambi di spinnaker e strambate, manovre che ormai l’equipaggio eseguiva con disinvoltura e rapidità.

Poco dopo le 15.30 del Ferragosto, tagliammo il traguardo al frangiflutti del porto di Plymouth e, poco dopo, ci ormeggiavamo al molo Millbay con una bella manovra a vela. Ci avevamo messo cinque giorni e



Finishing line in vista

Preparativi per l’ultima strambata

due ore, certamente troppo per il nostro rating - in particolare quello RORC - ed un risultato, anche solo onorevole, era insperabile, ma in quel momento non mi interessava. Il “Fastnet, pur non essendo paragonabile, per la sua lunghezza, ad una transatlantica, è una di quelle regate che, per la sua durezza e per la sua fama, ti fa solo gioire pensando: “L’ho fatta anch’io!”.

Rassettata la barca e sistematommi in un Bed & Breakfast, dopo un bel bagno - le docce a quei tempi proprio non esistevano in UK - tornai a bordo con Alfredo Perla e ci sedemmo nel pozzetto, rilassandoci con un drink. Non c'era nessuno, ma poco dopo fummo raggiunti da Beppe Croce, a cui servimmo da bere e rimanemmo a chiacchierare con lui che ci invitò subito a darci del "tu", cosa inusuale a quei tempi data, quanto meno, la differenza di età. Commentammo insieme la regata e ci disse che era rimasto molto sorpreso dalle difficoltà del *Corsaro* in bolina con vento. Era già stato ospite nelle due precedenti regate oceaniche, la Transpacific, tutta in poppa, e la Bermuda, con venti medio leggeri e quasi niente bolina. Convenne con noi che con quella barca non sarebbe stato possibile fare di meglio nelle condizioni meteorologiche che avevamo incontrato. Si congratulò per l'affiatamento dell'equipaggio e per la rapidità con cui erano state eseguite tutte le manovre, soprattutto i cambi di spinnaker e le strambate nell'impoppata finale. Intanto si era fatta sera e ci invitò a cenare con lui. Ci disse che aveva invitato anche il Comandante, che si era scusato, dicendo che aveva un impegno. Andammo in un buon ristorante e trascorremmo una piacevolissima serata in compagnia di un gran gentiluomo che la rese indimenticabile.

Rientrato in Italia, Beppe Croce scrisse un articolo sulla regata del Fastnet per una rivista di vela, concludendo con queste parole: *"E' una bella missione quella che da tre anni il Corsaro II sta compiendo, correndo gli oceani e dando la possibilità a tanti giovani ufficiali di capire veramente il mare, da vicino, soffrendo a volte per esso, in condizioni spesso estremamente dure. Non sono vacanze sul mare, né la 'dolce vita' che ancora oggi alcuni cronisti frettolosi accoppiano abitualmente alla parola yacht: è una dura scuola di volontà e di carattere, che attraverso sacrifici e rinunce dà la possibilità di visitare il mondo, di imparare a conoscere il mare e, conoscendolo, a rispettarlo e ad amarlo."*

Il mattino seguente, andai subito a vedere i risultati e non fu una sorpresa la conferma che in tempo compensato ci eravamo classificati ultimi degli arrivati della nostra classe ed avevamo battuto solo tre barche delle altre due classi. Ma avevamo anche battuto 24 ritirati (3 della nostra classe), alcuni per avarie, fra le quali tre rotture di alberi, altri per collisioni, ma la maggior parte solo perché l'equipaggio non aveva resistito alla lunga, dura bolinata. Anche questa volta, la robustezza del *Corsaro* e la solidità del suo equipaggio avevano pagato, anche se in misura insignificante ai fini del risultato.

Vincitore in assoluto del Fastnet una barca britannica della Classe II, il *Clarion of Wight*, uno sloop di 44,5 piedi di L.f.t., progetto Sparkman & Stephens con triangolo di prora in testa d'albero, dislocamento di 10 Tonn. ed un ballast ratio superiore al 45%. In positivo, tutti quelli che giudicavo difetti del *Corsaro*. Nell'Admiral's Cup aveva vinto la Gran Bretagna con *Outlaw*, *Noryema III* e *Clarion of Wight* (250 punti), superando gli Stati Uniti (237 punti), tutti e tre compagni di Transatlantica, che erano in testa prima della regata del Fastnet. Al terzo gradino del podio la Svezia, seguita da Olanda, Francia e Germania. Scorrendo le classifiche delle due regate d'altura, notai i modesti risultati ottenuti da *Ondine*, solo 19^a di classe - nella Channel race si era classificata 18^a - che mi ero meravigliato non facesse parte della squadra statunitense. Era una conferma che la spinta ottimizzazione per la stazza CCA l'aveva penalizzata seriamente con quella RORC.

A Plymouth rimanemmo tre giorni, tutti dedicati a finire di rassettare la barca ed alla riparazione delle avarie. Grazie ad un amico del Comandante, ed al suo incarico di Capo Servizio Genio Navale del gruppo sommergibili della Royal Navy là dislocato, che disponeva di un'attrezzata officina, fu riparato il motore e fu sostituito lo strallo alto a tempo di record. Ci furono anche due funzioni sociali: un frugale ricevimento offerto dal Sindaco con tanti invitati e la cerimonia di premiazione, seguita dal pranzo del RORC. Non ho scritto "offerto dal RORC" perché per la prima volta mi capitò di dover pagare il biglietto di accesso ad un pranzo e cerimonia di premiazione per una regata alla quale avevo partecipato. Paese che vai, usanze che trovi!

Nel pomeriggio del 18 agosto lasciammo Plymouth e la sera eravamo a Dartmouth dove rimanemmo meno di due giorni per imbarcare i materiali che avevamo lasciato in custodia al Britannia Royal Naval College dopo la Transatlantica e per rifornirci di viveri, acqua e gasolio per la prima navigazione di ritorno di 1200 miglia fino a Gibilterra. Il rifornimento di gasolio sarebbe stato il terzo della crociera e sarebbe stato anche l'ultimo, che consumammo solo in piccola parte. Avevamo navigato quasi sempre a vela ed avevamo inquinato veramente poco, anche se a quei tempi, purtroppo, ai problemi ecologici non si pensava ancora.

Lasciammo Dartmouth nel pomeriggio del 20, percorremmo a motore le poche miglia del fiume Dart e mettemmo in vela alla foce, con un ventaccio di una trentina di nodi in prora che durò tutta la notte. Il mattino seguente diminuì d'intensità, ma non cambiò direzione e, doppiato Ouessant, entrammo nel Golfo di Biscaglia dove il vento era girato da Sud, costringendoci a continuare il bordeggiamento. Poi il vento ci abbandonò quasi del tutto e procedemmo a vela e motore tutta la giornata. Fuori del Golfo, lungo le coste, per un breve tratto spagnole, poi portoghesi, fu un alternarsi di venti favorevoli, anche forti, da consigliare in un'occasione

lo storm spinnaker, ma non fu il classico, costante Aliseo portoghese e ci furono anche brevi periodi di calma e brezze leggere. Doppiato Capo Sagres, il vento girò a NW, si stabilizzò e ci accompagnò fino a Gibilterra, dove arrivammo nel primo pomeriggio del 27 agosto. In una settimana avevamo percorso le 1200 miglia ed ormai da La Spezia ci separavano meno di 900 miglia.

Ad attenderci, all'arrivo in banchina e darci il benvenuto, il Vice Console Scotti di Perta ed un ufficiale della Marina britannica. Rimanemmo solo due giorni e non c'era nulla da fare a bordo, ma conoscevo Gibilterra – date le sue dimensioni non ci vuole molto a conoscerla - dove, con il *Vespucci*, avevamo fatto una breve sosta durante la crociera della prima classe in Accademia e quindi, messo da parte il turismo, passai buona parte del mio tempo libero al Rock Hotel Casino, imponente edificio sulle pendici del caratteristico massiccio roccioso, a giocare alla roulette. A quei tempi ero scapolo e, pur non essendo assolutamente un'abitudine, mi piaceva il gioco d'azzardo, che abbandonai in seguito, quando mi sposai, limitandomi poi a giocare a bridge. In quell'occasione ebbi fortuna e vinsi una discreta somma.

La sera del 29 lasciammo Gibilterra ed appena usciti dal porto avemmo la gradita sorpresa di un bel vento da SW. Andò subito su lo spinnaker che ci fece macinare miglia fino al primo pomeriggio del giorno dopo, poi il vento ci abbandonò e dovvemmo ricorrere al motore. Tornò solo il giorno dopo, sempre favorevole e la sera rinfrescò pure, accompagnandoci tutta la notte e lasciandoci in prossimità di Capo Caccia. Mettemmo a motore ed entrammo nelle Bocche, sperando di trovare il solito Ponente. Ironia della sorte, si mise vento fresco da Levante e le dovvemmo fare tutte di bolina. Il Tirreno fu più generoso e la mattina del 4 settembre eravamo in vista dell'Elba.

Ci fermammo a Marciana Marina, paese di origine e residenza del Comandante, dove ci attendeva la sua famiglia ed il Direttore di Marivela, Capitano di Vascello Agostino Straulino. Ebbi il piacere e, direi, l'onore di conoscere il padre del nostro Comandante, l'Ammiraglio d'Armata Romeo Bernotti (25), che s'intrattenne a lungo con noi. Aveva 76 anni, parecchi per la sua generazione, ma non li dimostrava e rimasi colpito dalla sua lucidità mentale e dal piacevole eloquio.

La sera del 6 partimmo dall'Elba per La Spezia e trovammo subito vento da Libeccio, che andò aumentando fino a diventare, dopo la Capraia, la classica libecciatata sui 40 nodi e più, ben nota a chi ha vissuto e veleggiato a Livorno. Riducemmo drasticamente vela e camminavamo bene, quando si verificò l'ultima avaria della crociera. Si ruppe il golfare del bozzello di rinvio della sartia volante bassa di sinistra.

Riducemmo ancora vela ed al mattino del 7 settembre eravamo in vicinanza dell'Isola del Tino dove ci vennero incontro, per dare il bentornato al *Corsaro*, dopo tre anni di assenza dall'Italia, la fregata *Margottini* e tre dragamine. Poco dopo, all'ormeggio agli scali fummo accolti dalle note della fanfara dipartimentale e venne a bordo l'Ammiraglio di Squadra Francesco Baslini, Comandante in Capo del Dipartimento, che si trattenne a lungo con noi (*A fianco: L'Ammiraglio Baslini ricevuto a bordo dal Comandante*)

La terza crociera del *Corsaro* era finita. Avevamo percorso - sulle rotte dirette e quindi anche di più su quelle effettivamente percorse - 13.839 miglia, 4.674 delle quali in regata. Per il 93% del totale avevamo navigato a vela. Avevamo sofferto e gioito, avevamo vissuto momenti di pericolo, incertezza e preoccupazione, di grande esaltazione così come di frustrazione e delusione, ma tutti, e soprattutto i giovani, avevamo acquisito "una marcia in più", non solo sul piano tecnico della vela e dell'andar per mare, ma anche su quello, ben più importante, del rafforzamento del carattere. Anche se non ci



fossimo più rivisti, saremmo rimasti legati da una profonda e salda amicizia, di quelle che difficilmente si realizzano sulla terra ferma o anche sulle grandi navi. Ci salutammo e dopo qualche ora mi ritrovai solo con Colligiani e Telara. Sarei rimasto a La Spezia il tempo necessario per disarmare il *Corsaro*, che avrebbe iniziato la quarta crociera nella primavera dell'anno seguente. Poi una breve licenza e, dai primi di ottobre, alla nuova destinazione. Passai la prima giornata a prendere contatti con gli enti interessati al disarmo, primo fra tutti l'Arsenale, che avrebbe avuto molto da fare in quei mesi, poi la Direzione di Commissariato, dove appresi che la contabilità era stata tenuta egregiamente da Luciano Masullo. Era la

conferma che un giovane ufficiale di Stato Maggiore, dopo un breve indottrinamento, era pienamente in grado di svolgere le funzioni di commissario!

Qualche giorno dopo mi telefonarono da Marivela, dicendomi che Rod Stephens (26) (*Fotografia a pagina 13*) era a Viareggio e che gli era stato chiesto di fare un controllo del *Corsaro*, soprattutto dell'attrezzatura. Mi misi in contatto con lui e lo andai a prendere. Arrivati a bordo, diede un'occhiata all'interno, complimentandosi per l'ordine e lo stato generale di tutto, poi una più accurata in coperta ed infine chiese di andare a riva ad esaminare lo stato dell'attrezzatura, reduce dal severo e prolungato test al quale era stata sottoposta. Chiesi al nostromo di preparare il bansigo ma, quando lo vide, disse che non ne aveva bisogno ed in meno di un minuto, con piedi e mani che sembravano attrezzi per scalate, era già al vertice del triangolo di prora. Nemmeno una scimmia sarebbe stata così veloce! Scese lentamente, esaminando tutto con cura e, una volta di nuovo in coperta, si dichiarò soddisfatto delle ottime condizioni che aveva riscontrato.

Completata la visita, ci sedemmo nel pozzetto con un buon caffè, che apprezzò molto. Poi, sorseggiando un drink, parlammo della crociera appena completata. Ma c'erano alcune domande sulla progettazione del *Corsaro* che mi premeva porgli e finalmente si presentò l'occasione. Gli confidai in breve quelle che erano state le mie perplessità, sostanzialmente confermatesi durante la crociera. Le sue risposte furono un po' evasive, ma mi consentirono di dedurre che le richieste di Marivela erano state, nel loro complesso, per un'imbarcazione di quel tipo e che un progetto nuovo e moderno sarebbe costato molto di più di quanto sembrava si fosse disposti a spendere. A malincuore per me, la visita giunse al termine e lo riaccompagnai a Viareggio. Per me era stata una fortuna ed un gran privilegio aver avuto l'occasione di conoscerlo e di parlare con lui.

Ancora qualche giorno a La Spezia e le operazioni di disarmo furono completate. Prima di partire, salutati Colligiani e Telara, diedi un ultimo sguardo al *Corsaro*, che sembrava contento di riposare all'ormeggio. Non potevo immaginare che meno di due anni dopo avrei avuto il privilegio e la soddisfazione di assumerne il comando a Rio de Janeiro per la 6ª crociera. Al momento, provavo solo dispiacere per la fine di una bella avventura, appena mitigato dalla notizia che, dopo la licenza, avrei ripreso l'attività di volo, non più in Sicilia, ma a Napoli, presso l'86° Gruppo A/S, all'aeroporto di Capodichino.

Per concludere questo lungo capitolo delle mie memorie, ritengo opportuno ricordare che pochi mesi dopo, il 15 novembre 1963, lo Yacht Club Italiano assegnò il prestigioso Trofeo 'Filippo A. D'Albertis' per quell'anno "Allo Yacht della Marina Militare 'Corsaro II', in considerazione della particolare importanza della navigazione da esso compiuta tra cui le Regate Annapolis - Newport, Newport - Plymouth, la Channel Race, la New York Club Cup Race ed il Fastnet per un totale di 13.839 miglia percorse nel 1963, di cui 12.879 a vela e 970 a motore" A parte qualche imprecisione ed omissione sulle regate, fu una grande soddisfazione per me essere fra coloro che avevano meritato tale riconoscimento, che si aggiungeva allo stesso, già meritato l'anno prima per la regata Buenos Aires - Rio de Janeiro con il *Mait II*.

Giovanni Iannucci

Milazzo, 31 ottobre 2012

Note:

- (12) *L'Annapolis - Newport è una delle più antiche regate d'altura americane. La prima edizione fu disputata nel 1871 e poi, saltuariamente, fino al 1947, quando divenne una classica biennale della costa orientale degli USA, negli anni dispari, in alternativa con la Newport - Bermuda Race, che si svolge negli anni pari. Non è una regata particolarmente veloce ed infatti ad oggi il record della regata, stabilito nel 2001 dal Farr '60 "Carrera", è di 42h 58m 12s ad una velocità media poco superiore agli 11 nodi.*
- (13) *Il "Morning Star", un ketch di 30 m, costruito nel 1927 dal cantiere Martinolich di Lussino, vincitore di numerose regate, soprattutto sulla costa occidentale degli USA, e detentore per dieci anni del record in tempo reale della regata Transpacifica (record battuto dal Ticonderoga nel 1965, proprio nell'edizione alla quale presi parte al comando del Corsaro), era in trasferimento dalla costa del Pacifico a Newport per partecipare alla regata transatlantica. Il 20 giugno andò in secca sugli scogli di un'isola al largo della costa orientale del Nicaragua ed affondò. I quattro membri dell'equipaggio si salvarono e con essi l'armatore, Fuller E. Callaway, che fece in tempo a raggiungere Newport ed imbarcare sull'Ondine per la regata Transatlantica.*
- (14) *L'Admiral's Cup (AC) fu istituita per iniziativa di Sir Myles Wyatt, Admiral del Royal Ocean Racing Club (RORC), allo scopo di promuovere le competizioni internazionali con imbarcazioni a vela d'altura. Il format, rimasto invariato nel tempo e gestito dal RORC, consisteva in quattro regate, da disputarsi negli anni dispari,*

due sulle boe nel Solent e due d'altura, la Channel race e la regata del Fastnet. Ciascuna squadra nazionale era composta da tre imbarcazioni di rating e/o di tipo che hanno subito variazioni nel tempo. La prima edizione fu corsa nel 1957 e vi parteciparono solo le squadre di Gran Bretagna e Stati Uniti. L'interesse per l'AC crebbe negli anni seguenti e nel 1963 (quarta edizione) le squadre erano già sei. Negli anni '70 e '80 si mantennero fra 14 e 19 per poi decrescere fino al 1999, anno dopo il quale la competizione fu sospesa. L'Italia ha partecipato con una sua squadra fin dal 1969 (Edizione alla quale partecipai in equipaggio su "La Meloria") ed ha vinto una sola volta nel 1995.

- (15) Si dice che Francesco II di Borbone, Re delle Due Sicilie, dovendo ricevere la visita di un alto dignitario in rappresentanza del Re di Francia, chiese al gran ciambellano quali onori spettassero al visitatore. La risposta fu che, fra l'altro, si sarebbero dovute fare le salve di cannone, ma che non era possibile. Alla domanda del Re su quale fosse il motivo, il gran ciambellano rispose: "Pe'mille e una ragione, Maestà. A'primma, nun tenimmo o' cannone."
- (16) Un famoso giornalista del settore, B. Devereux Barker III, così descrisse e commentò la partenza della Transatlantica: "Not because they were seen crossing the starting line, but because they didn't appear back in Newport, we are assuming that 14 boats, having announced their intention to do so, started A generous estimate of the visibility at the start would be 150 yards. Most witnesses would testify that the camera that took the Rosenfeld photographs saw further than any human eye."
- (17) Il Consol era un sistema di radio-navigazione militare a media frequenza e grande portata, sviluppato in Germania, perfezionando altri simili sistemi precedenti. Fu impiegato inizialmente dai Tedeschi e successivamente anche dagli Inglesi e dai loro alleati, durante la seconda guerra mondiale, per la navigazione aerea e navale in Atlantico. Dopo la guerra, il sistema fu adottato anche in altre parti del globo e fu riconosciuto dall'ICAO come ausilio per la navigazione aerea. Con l'entrata in funzione di altri sistemi più semplici e precisi, il Consol cadde progressivamente in disuso, ma rimase operativo e disponibile fino agli anni '80 per chi non poteva permettersi sistemi più costosi. L'ultima stazione, in Norvegia, cessò di operare nel 1991.
- (18) La classifica definitiva in tempo compensato (tempi inferiori a quelli reali) fu la seguente:
- | <u>Classe A</u> | | <u>Classe B</u> | | <u>Classe C</u> | |
|-----------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|-------------|
| Ondine | 12-13-40-56 | Figaro | 14-05-56-44 | Guineviere | 14-11-16-15 |
| Corsaro II | 13-11-15-13 | Windrose | 14-11-50-44 | Katama | 14-12-27-18 |
| Bolero | 13-14-17-52 | Cyane | 14-11-51-31 | Sitzmark | 15-03-18-37 |
| Dyna | 13-23-26-53 | Carina | 14-12-38-04 | China Bird | 15-07-38-29 |
| | | Baccarat | 14-13-01-04 | En Rapport | 15-16-44-39 |
- (19) Sumner A. Long (1921 - 2011), da tutti conosciuto con il soprannome di "Huey" è stato uno degli armatori e skipper di maggior successo della vela d'altura mondiale degli ultimi quarant'anni del secolo scorso. Figlio di un emigrato lituano, è stato il classico esempio di "self made man". Ufficiale della marina mercantile, poi di quella militare degli Stati Uniti durante la guerra, dopo di essa si dedicò inizialmente al brokerage di navi mercantili, che svolse con successo fino a creare la sua prima compagnia di navigazione ed arrivare a possederne dodici, costruendo in breve tempo un vero impero finanziario. Amante del mare, iniziò tardi la vela, sulla quarantina, partendo dall'altura ed in pochi anni con i suoi "Ondine" vinse tutte le maggiori regate oceaniche di quei tempi. Di carattere schietto e impulsivo, sempre determinato a vincere e pronto a rischiare, è stato uno dei più caratteristici ed indimenticabili personaggi dello yachting d'altura, non solo americano.
- (20) La regata del Fastnet è una regata d'altura di 605 miglia, organizzata per la prima volta nel 1925, sul percorso Ryde - Fastnet (isolotto a Sud della costa irlandese) - Plymouth. Alla conclusione della prima edizione, il comitato organizzatore diede vita all'Ocean Racing Club, divenuto Royal qualche anno dopo, che la organizza da allora. Fino al 1931 fu disputata ogni anno, in seguito ad anni alterni negli anni dispari. E' una regata caratterizzata generalmente da particolare durezza delle condizioni meteo. Nell'edizione del 1979 tali condizioni furono eccezionalmente proibitive nel tratto di mare a Sud dell'Irlanda, con venti che raggiunsero forza 11 e mare agitato ed incrociato. Su 304 yachts partiti, solo 86 terminarono la regata, 194 si ritirarono, 24 furono abbandonati dall'equipaggio ed una parte di questi affondarono. Nonostante un'eccezionale operazione di soccorso, che consentì il recupero di 186 naufraghi, i morti o dispersi furono 15. La regata fu vinta in tempo reale da 'Condor of Bermuda' che stabilì il nuovo record in 71h 25m 23s ed in tempo compensato da 'Tenacious', del famoso skipper americano Ted Turner. Si racconta che, arrivato a Plymouth, Ted disse, riferendosi al famoso naufragio dell'Invincibile Armada: "Se non ci fosse del tempo così ogni tanto da queste parti, parlereste tutti spagnolo!"

- (21) *Il Royal Yacht Squadron (RYS), fondato nel 1815, è uno dei più antichi, prestigiosi ed esclusivi Yacht Club al mondo. I soci possono essere solo di sesso maschile, usanza ancora diffusa in alcuni club britannici, anche se comincia a vacillare. La Patrona è oggi la Regina Elisabetta II e l'Admiral (titolo assimilabile a Presidente Onorario) è il Principe Philip. Nel 1829, l'Admiralty della Royal Navy concesse ai soci del RYS di alzare sulle loro imbarcazioni la "White Ensign" la bandiera nazionale delle unità da guerra. La concessione è in vigore ancora oggi. Per la cronaca, tale privilegio fu concesso anche in Italia alle imbarcazioni dei soci dell'allora Regio Yacht Club Italiano dal Ministro della Marina nel 1886, ma fu revocato circa un secolo dopo, negli anni '80, per il comportamento poco corretto, si dice, di un socio in crociera all'estero con la sua imbarcazione.*
- (22) *Il primo organismo nazionale dello sport della vela fu la Reale Federazione Italiana della Vela, fondata nel 1927. Fu ricostituito dopo la guerra, nel 1946, e prese il nome di Unione Società Veliche Italiane (USVI) che cambiò in Federazione Italiana Vela (FIV) nel 1964.*
- (23) *Beppe Croce (1914 - 1986) è stato senza dubbio la personalità di maggiore spicco nello sport della vela italiano come velista, ma soprattutto come dirigente sportivo in campo nazionale ed internazionale. Da velista, numerose le sue vittorie dal Campionato Italiano Universitario su di uno Star nel 1939 al titolo nazionale sul 5,5 m. S.I. nel 1969. Da dirigente sportivo, ricordando solo le cariche più importanti: Presidente dello Yacht Club Italiano, Presidente dell'USVI/FIV, membro del Comitato Olimpico Nazionale Italiano e, in campo internazionale, Consigliere dell'International Yacht Racing Union (oggi International Sailing Federation) e primo Presidente non anglosassone della stessa per un lungo periodo, dal 1969 al 1986.*
- (24) *Tutte le fotografie della regata del Fastnet, ad eccezione di quella dei Needles, sono state scattate da Beppe Croce che, con le sue consuete sensibilità e cortesia, ce le inviò al nostro rientro in Italia.*
- (25) *Romeo Bernotti (1877 - 1974), Ufficiale della Marina Militare, fece una brillante carriera, conseguendo il più alto grado di Ammiraglio d'Armata. Al termine del Servizio attivo fu nominato Senatore. E' autore di numerosi trattati di dottrina navale, ancora oggi attuali ed oggetto di consultazione e di studio.*
- (26) *Roderick "Rod" Stephens, Jr. (1909 - 1995) è stato uno dei più famosi yachtsmen ed architetti navali statunitensi. Nel 1933 si unì al fratello Olin, che aveva fondato, nel 1929, insieme a Drake Sparkman ed altri, lo studio di architettura navale Sparkman & Stephens, del quale in seguito divenne Presidente, contribuendo soprattutto alla progettazione di attrezzature e piani velici. Fra i numerosi successi agonistici, vinse, con il fratello Olin, la regata Transatlantica e quella del Fastnet nel 1931 con il Dorade, da loro progettato, ripetendo il successo due anni dopo come skipper dello Stormy Weather. Nell'America's Cup, fu in equipaggio del J-Class Ranger e dei 12 m S.I. Courageous e Columbia. Fu insignito della Medal of Freedom, per il contributo offerto durante la seconda guerra mondiale nella progettazione di mezzi anfibi, e della Blue Water Medal, il più alto riconoscimento statunitense per atti di marineria.*

CURIOSITÀ TECNICHE E SCIENTIFICHE

L'ITALIA VERSO IL.....FONDO!

di **Giuseppe Romano**

Pur essendo il nostro pianeta quasi tutto ricoperto dagli oceani, sembrerebbe proprio che la massima aspirazione dell'uomo sia stata da sempre esclusivamente quella di ...stare a galla!! In effetti la ricerca dell'uomo al di sotto del livello del mare non ha, tutto sommato, una storia molto lunga. L'approccio scientifico per scendere in mare sempre più giù, fino a raggiungerne il fondo, nasce in tempi abbastanza recenti, direi proprio moderni, nel ventesimo secolo, tanto per cambiare in Italia. Spero che non se ne abbia a male il nostro Leonardo da Vinci che con il suo scafandro aveva precorso i tempi, anche in questo caso, di mezzo millennio!

In questa storia, come dicevo, l'Italia ha avuto un ruolo da protagonista. Per chi, come me, ha abbondantemente superato la soglia degli anta, è facile avere ricordi vividi di due eventi molto importanti del contributo italiano alla ricerca nelle profondità marine. Basta porsi due facili domande: chi ha stabilito il primo record mondiale di profondità in apnea e come è nata la avventura per raggiungere il punto più profondo del mare, la Fossa delle Marianne (-11.000 metri circa).

Eccoci quindi a dare un tributo doveroso a Raimondo Bucher. Nato nel 1912, il comandante Bucher, pilota ardimentoso oltre che ricercatore degli abissi, è stato un innovatore nel vero senso della parola. Possiamo dire che è stata la prima persona ad avere un approccio tecnico alle avventure, sia in apnea che con respiratori, verso il fondo del mare. A lui si devono le tecniche di compensazione con stringinaso, pinne per

aumentare la spinta propulsiva in acqua, diversi modelli di erogatori d'aria ed altre attrezzature subacquee. Raimondo Bucher costruì anche diverse attrezzature per permettere riprese cinematografiche e fotografiche sott'acqua. Queste attrezzature permisero negli anni '50 la realizzazione dei primi documentari e film con ambientazioni sottomarine. In quegli anni furono infatti realizzati i documentari della serie "Sesto Continente" di Folco Quilici e Bruno Vailati ed anche un film, forse meno famoso, "Africa sotto i mari", ma importante per l'esordio di una bellissima attrice allora diciottenne, diventata poi famosa, della quale ora... non ricordo il nome. Ma l'impresa che lo porta sicuramente nella storia della ricerca sottomarina avviene negli anni '50 quando a Capri (e la magica isola di Capri sembra proprio ispirare i ricercatori delle profondità marine) raggiunge i -30 metri in apnea, record certificato per la prima volta da commissari. Bucher supererà più volte questo record negli anni successivi e continuerà a dare contributi "sotto il pelo dell'acqua" fino a tarda età. Nel 1992 alla età di 84 anni, partecipa alle ricerche sottomarine, alla profondità di 84 metri, della così detta "nave dei veleni" la nave Klearchos, affondata al largo dell'isola di Tavolara in Sardegna con un carico incredibile di veleni inquinanti.

Nelle acque della magica isola di Capri si svolge anche l'inizio del viaggio che porterà l'uomo, in un manufatto sommergibile costruito in Italia, a raggiungere il punto più profondo della terra, la famigerata Fossa delle Marianne.

L'idea vincente di come progettare un mezzo capace di raggiungere il fondo del mare è di uno scienziato svizzero, il Prof. Auguste Picard. Questo scienziato progettò una scafo, anzi un batiscafo, molto particolare, formato da due componenti essenziali. Il primo componente è una sfera, dedicata ad ospitare l'equipaggio dei navigatori sottomarini, capace di resistere alla tremenda pressione della colonna d'acqua sovrastante, una atmosfera ogni dieci metri di profondità; il secondo componente è, potremo dire, il motore, capace non solo di portare la sfera con il suo coraggioso equipaggio in fondo al mare ma, cosa direi ben più importante ..., di farli ritornare in superficie.

Ecco che nasce il Batiscafo Trieste, con la sua famosa forma a "banana" cui era sospesa la sfera, con la caratteristica verniciatura a strisce resa famosa dalle foto e dai cinegiornali dell'epoca che immortalarono le sue imprese. Il batiscafo utilizza una pesante zavorra metallica come "motore di discesa" e la spinta idrostatica di un fluido più leggero dell'acqua (Gasolio) come motore di risalita. La zavorra metallica era mantenuta legata al batiscafo magneticamente per cui, al momento opportuno, bastava interromper il campo magnetico per sganciarla ed assicurarsi il viaggio di ritorno verso la luce del sole.

Il nome Trieste deriva anche dal fatto che il batiscafo, o meglio la parte che conteneva il gasolio per il galleggiamento fu costruita ai Cantieri Navali di Monfalcone. La sfera utilizzata per la prima discesa al largo di Capri, che raggiunse la profondità di circa 4000 metri fu invece costruita nei cantieri navali di Castellammare.

Il Trieste misurava 18 metri in lunghezza, 3,50 in larghezza e il suo dislocamento normale era di 150 tonnellate.

L'architettura ideata da Piccard era, concettualmente, piuttosto semplice. Lo scafo era diviso al suo interno in 6 compartimenti. Quattro di questi contenevano il gasolio necessario alla spinta di galleggiamento mentre gli ultimi due erano destinati a contenere la zavorra necessaria alla fase di discesa. Per immergersi, al "Trieste" bastava imbarcare acqua marina nei serbatoi di zavorra; questa insieme alla zavorra metallica trattenuta da elettrocalamite, vincendo la spinta di galleggiamento della intera struttura, portava il batiscafo verso il fondo. Quando si voleva risalire, bastava rilasciare la zavorra metallica per permettere al batiscafo di ...rivedere la luce del sole.



Era ovviamente essenziale una costruzione meccanica di altissimo livello tecnico. La cabina che ospitava l'equipaggio, una sfera di circa due metri di diametro, era stata fusa in un sol pezzo e doveva assolutamente essere priva di qualsiasi difetto strutturale per reggere l'enorme pressione dell'acqua.

I lavori di costruzione del Trieste si conclusero nel 1953. L'aver costruito il tutto in Italia era un implicito riconoscimento dell'alto livello qualitativo dell'industria cantieristica italiana.

La prima immersione profonda, dopo alcune di prova, avvenne al largo dell'isola di Capri in direzione dell'isola di Ponza, nella cosiddetta fossa del Tirreno, nel 1953 e i Picard, padre e figlio, equipaggio del Trieste, raggiunsero la sbalorditiva profondità di -3150 metri! L'impresa durò circa 3 ore; la sfera che conteneva l'equipaggio era dotato di un microscopico oblò dal diametro di soli 7 centimetri che permise ai Picard di osservare il fondo del mare.

Il "Trieste" fece altre discese nel golfo di Napoli raggiungendo i 3800 metri. L'industria navale italiana aveva riportato un grande successo di portata mondiale.

Il Trieste abbandonò però le acque del Mediterraneo per altre avventure. Ricordiamoci che in quel periodo, anni cinquanta, in piena guerra fredda, si stava sviluppando la costruzioni di terribili armi termonucleari che dovevano garantire il così detto "equilibrio del terrore" tra le due grandi potenze USA ed URSS. I sottomarini atomici cominciarono a solcare sempre di più le profondità marine e così il Trieste, guarda caso, fu acquistato dalla Marina degli Stati Uniti d'America che lo destinò ai propri studi sperimentali.

Il "Trieste", costruito e collaudato in Italia, fu venduto alla U.S. NAVY che lo trasferì in California; avendo quindi fissato l'obiettivo di raggiungere il punto più profondo della terra, cioè il fondo della "Fossa delle Marianne", -11.000 metri, il "Trieste" fu rimesso in cantiere: bisognava irrobustire la cellula e soprattutto l'abitacolo. Fu realizzata una nuova sfera, simile alla precedente ma di maggior spessore.

Il 23 gennaio 1960 il Trieste con a bordo Picard figlio ed un ufficiale della marina americana, tenente Walsh, portarono a termine la storica impresa, completando nell'oceano pacifico il viaggio iniziato nel golfo di Napoli.

Dopo 4 ore e 48 minuti dall'inizio dell'immersione, i fari del batiscafo illuminarono il fondo: 10'917 metri di profondità; pressione esterna indicata 1.187 kg/cmq. Dopo circa mezz'ora di osservazioni sul fondo il Trieste iniziò la lunga risalita che durò più di 3 ore.

Dopo il Trieste solo un batiscafo con equipaggio ha raggiunto le profondità della fossa delle Marianne, quello pilotato da James Cameron (ricordate il Titanic?) nel marzo del 2012.

Il Trieste fu smantellato nel 1963. La sfera originale del batiscafo Trieste è visibile nel Museo Navale di Washington.



RITAGLI DI STORIA

ORSA MINORE. Un ricordo del tragico affondamento

di *Franco Maria Guerreschi*

" Si torna a Casa Gente la Nostra Terra è il Mare "

Premessa

L'affondamento dell'Orsa Minore è una tragedia che sicuramente molti ricordano, ma altri non conoscono affatto. Tra questi ultimi c'ero anch'io fino a quando non comprai e lessi il bel libro del Comandante Piero Bernotti dedicato ai primi sette anni di attività della splendida nave scuola della Marina Militare Italiana Corsaro II° dal titolo: " IL CORSARO II° sui mari del mondo ".

E fu proprio leggendo questo libro che attraverso dei rimandi a piè pagina ed alcune fotografie, seppi per la prima volta di questo affondamento.

Il fatto di non averne mai letto e sentito nulla, mi stimolò nell'iniziare e portare a termine questa breve ma non certo facile ricerca, riuscita anche grazie al prezioso aiuto dell'Ammiraglio Sergio Guazzotti (fu tra i

protagonisti di quella tragica regata essendo al comando del III^a classe R.O.R.C. Levriere) e di Don Giuseppe Longhini, parroco della parrocchia della Santissima Trinità di Garzola (CO) ove è sito il Tempio Sacratio degli Sports Nautici.

Spero che questo mio piccolo lavoro serva a ricordare ma soprattutto a non dimenticare.

III^a classe R.O.R.C. "ORSA MINORE"

Costellazione fondamentale "da sempre" nel nostro emisfero per i bravi marinai che su di essa hanno sempre contato per seguire la giusta rotta.

E fu sicuramente questa una delle ragioni che spinse nel 1949 la Marina Militare Italiana a dedicare all'Orsa Minore la barca a vela per lo sport velico (Marivela) che qui voglio ricordare.

Siamo nel maggio del 1949 allorché i vertici dello sport velico della Marina Militare Italiana (e su tutti voglio ricordare il colonnello delle Armi Navali Gianni Pera che il comandante Giancarlo Basile ebbe a definire in un suo ricordo "un ufficiale dotato di una sviscerata passione per la vela, una preparazione tecnico-velistica non comune ed una spiccata predisposizione per le relazioni sociali") sempre più convinti del buon esito dell'attività velica al fine di formare il carattere e la preparazione in mare dei propri uomini, decidono di inserire nella flotta alcune barche della terza classe R.O.R.C. (Royal Ocean Racing Club).

Viene scelto, allo scopo, il disegno del ventiquattro piedi R.N.S.A. (Royal Navy Sailing Association l'equivalente inglese del nostrano Marivela) del famoso progettista inglese Jack Laurent Giles, barca derivata da un altro famoso progetto di Giles, il "Vertue" ma, a differenza di quest'ultima l'R.N.S.A. 24 risulta più leggero e con una minore superficie bagnata, il piano velico era stato studiato da un altro grande progettista tale Cap. John Illingworth, il quale, al timone del'R.N.S.A. 24 "Samuel Pepys", vinse nella terza classe la prima edizione della più bella regata d'altura mediterranea: la "Giraglia". Era il 13 luglio 1953.

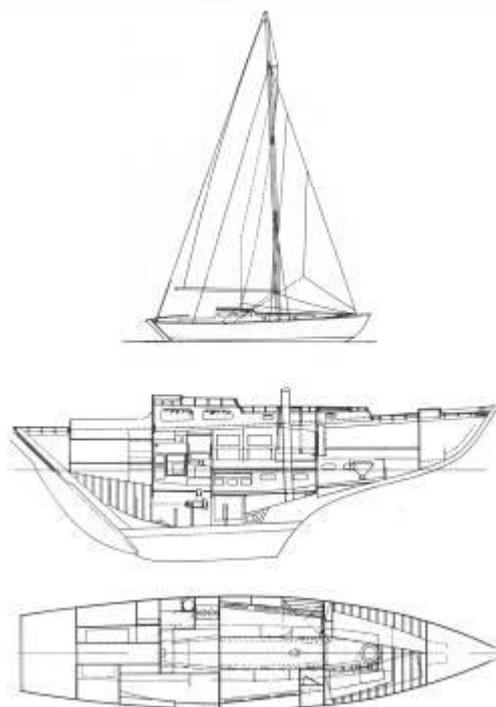
Per la costruzione di quattro di queste nuove barche (Orsa Minore, Levriere, Cigno e Chiar di Luna quest'ultima era simile alle altre, ma con slancio di poppa anziché a specchio e timone esterno, particolari curati dal colonnello Pera) venne scelta un'azienda italiana di grande prestigio con una lunga storia nelle costruzioni navali in legno, il Cantiere Sangermani di Lavagna, per la quinta (Stella Mattutina) venne scelto l'altrettanto prestigioso Cantiere della Gherardesca di Donoratico.

Le principali caratteristiche tecniche di queste barche si possono così riassumere: 5 tonnellate la stazza lorda, 9,40 m la lunghezza fuori tutto, la lunghezza al galleggiamento era pari a m 7,32, il baglio massimo m 2,28 con un pescaggio di m 1,78, la superficie velica era pari a mq 39. Vi era pure installato un motore da 12 c.v. che gli permetteva una velocità di 6 nodi. Il nome che dovrà accompagnare una delle nuove creature sarà appunto "Orsa Minore".

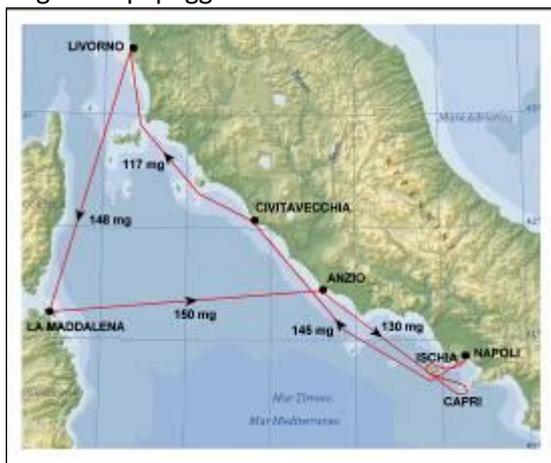
Varata a Lavagna nel giugno 1952 l'Orsa Minore viene destinata al Compartimento Marittimo Militare della Spezia. Conosce una discreta vita agonistica nelle svariate regate organizzate da Marivela nell'alto Tirreno, al comando di vari ufficiali di Marina e durante la stagione estiva, come altre barche, veniva messa a disposizione degli ufficiali che ne facevano richiesta, come barca da diporto.

Nel marzo 1966 fu iscritta alla così detta "Regata dei tre dipartimenti" (ideata e organizzata per la prima volta nel 1952 dall'Ammiraglio Lorenzo Daretto) regata divisa in quattro "gambe" alla quale partecipavano quattro barche e sedici equipaggi (un equipaggio per gamba su ogni barca).

La partenza venne fissata nel 29 marzo per la "Livorno - La Maddalena" proseguendo poi con "La Maddalena - Anzio", "Anzio - Napoli" (con circumnavigazione delle isole Ischia e Capri) e la "Napoli -



Civitavecchia” il tutto veniva concluso dalla regata finale “Civitavecchia - Livorno” disputata tra i quattro migliori equipaggi.



Il comando della barca fu affidato ad un Ufficiale tra i più promettenti, di grande capacità ed esperienza velica sia pure nella giovane età, il Tenente di Vascello Riccardo Gorla, nato a Milano il 25 dicembre 1938, già comandante in seconda sul Corsaro II° nella quinta crociera nei mari del Sud America, dall’ottobre 1964 al febbraio 1965, con il Comandante Capitano di Vascello Emanuele Junca. Fu pure in varie regate al fianco del Comandante Capitano di Vascello Agostino Straulino (attualmente Ammiraglio) sul 5.50 S.I. Grifone. Entrato in accademia nel 1957 ne uscì col grado di Guardiamarina nel 1961, il 1° luglio 1962 venne promosso Sottotenente di Vascello e nel luglio 1965 con la promozione a Tenente di Vascello venne destinato all’Accademia di Livorno come Ufficiale istruttore degli

allievi di prima classe.

Con il Comandante Gorla erano imbarcati due Ufficiali ed un Nocchiere italiani ed un Ufficiale americano. Ufficiale in seconda era il Sottotenente di Vascello Giacomo Cavaliere nato a Roma il 1 luglio 1939, entrato in accademia a Livorno nel 1958 terminò gli studi nel luglio 1962, da Guardiamarina imbarcò sul Corsaro II° dal 13 aprile al 7 settembre 1963 per la terza crociera di questa splendida barca, attraverso l’Atlantico, al comando del Capitano di Fregata Piero Bernotti. Sbarcato dal Corsaro II° col grado di Sottotenente di Vascello fu destinato allo Stato Maggiore della Divisione Navale, venne poi assegnato dall’agosto 1965 all’Accademia di Livorno quale Ufficiale Istruttore degli Allievi dei corsi di complemento.

Terzo ufficiale era il Guardiamarina Ferdinando Sanfelice di Monteforte, nato a Napoli il 18 maggio 1944, studente all’Accademia Navale di Livorno dal 1963, anch’Egli ottimo velista con alle spalle importanti esperienze nelle classi metriche in equipaggio col Tenente di Vascello Gorla ed il Comandante Straulino.

Sottufficiale era il Nocchiere di Seconda Classe Domenico Maraventano, nato a Lampedusa il 10 agosto 1946, marinaio di professione nella vita civile, era in Marina dall’ottobre del 1965 in servizio di leva. Dopo l’arruolamento venne destinato a Taranto dove frequentò con merito i vari corsi di addestramento professionale, e da qui, al Comando gruppo navi uso locale della Spezia sezione velica, assegnato da qualche tempo all’Orsa Minore.

Quale quinto membro dell’equipaggio ed ospite era imbarcato il Tenente di Vascello della U.S. Navy Louis Frank Rossi, figlio di oriundi italiani, era nato a New York il 18 dicembre 1937, entrato in Marina nel 1955 presso l’Accademia Navale di Annapolis ne uscì Guardiamarina nel 1959 e raggiunse il grado di Tenente di Vascello il 1° giugno 1963.

Dopo varie destinazioni d’imbarco su Cacciatorpediniere e Dragamine della U.S. Navy, venne destinato il 15 agosto 1964 presso l’Accademia Navale di Livorno quale insegnante di lingua inglese e nautica.

Grande appassionato di vela, chiese personalmente di poter partecipare alle regate che si stavano svolgendo a Livorno, accolta la richiesta venne inserito nell’equipaggio dell’Orsa Minore.

Come abbiamo detto la partenza della prima tappa Livorno - La Maddalena venne fissata per le ore 14 del 29 marzo, un martedì di inizio primavera freddo e piovoso ma caratterizzato

sulla banchina dell’Accademia da quel lavoro frenetico che precede le partenze di tutte le regate, con gli equipaggi intenti a risolvere l’ultimo problema od a stivare per il meglio.



Freddo e piovoso poiché il Tirreno in quei giorni venne interessato da alcune perturbazioni portatrici di piovoschi e rinforzi di vento che comunque non impensierirono più del dovuto né gli organizzatori né gli equipaggi, che furono pronti alle 14 sulla linea di partenza della regata che ebbe regolarmente inizio.

Al via di questa prima tappa della Regata dei tre Dipartimenti vi erano oltre all'*Orsa Minore* altre tre barche: il *Cigno*, la *Stella Mattutina*, ed il *Leviere*, anche queste stazzate terza classe R.O.R.C. e tutte appartenenti alla flotta di Marivela.

Partì con i quattro piccoli yachts anche la corvetta *Danaide* quale nave scorta alla piccola flottiglia. Comandante della corvetta e giudice della regata era il famoso velista e campione olimpionico Capitano di Vascello Agostino Straulino (ora Ammiraglio).

Partiti da Livorno con una forza di vento e uno stato del mare maneggevoli, i quattro yachts puntarono decisi per S.O. riuscendo a mantenere una media intorno ai sei nodi con posizioni abbastanza ravvicinate fino al calar della sera allorché gli elementi iniziarono ad incattivirsi. Mare corto e rotto, vento con forti raffiche, obbligarono gli equipaggi a ridurre la velatura, manovra lunga faticosa ma soprattutto delicata in certe condizioni meteo.

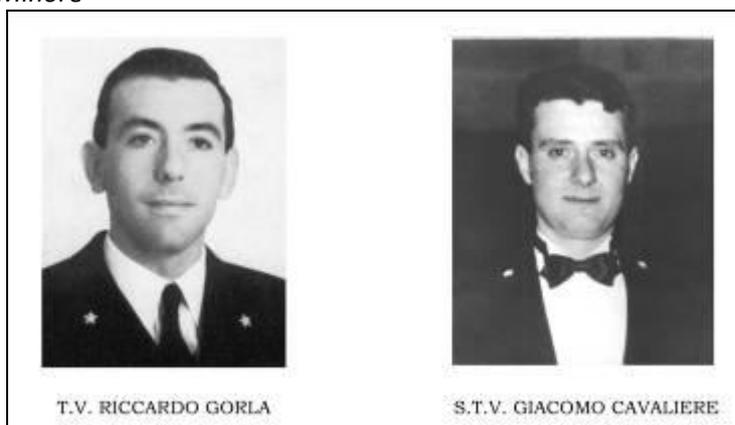
Condizioni che portarono la flotta ad allargarsi sensibilmente. Anche la *Danaide* preferì tenersi ad un paio di miglia di distanza per consentire alle barche una più agevole manovra. Ad ogni modo, nonostante le avverse condizioni, i terza classe riuscivano a mantenere una buona media passando al traverso della Capraia intorno alle 20 ed a una decina di miglia dalle coste meridionali dell'Elba intorno alle 22.30.

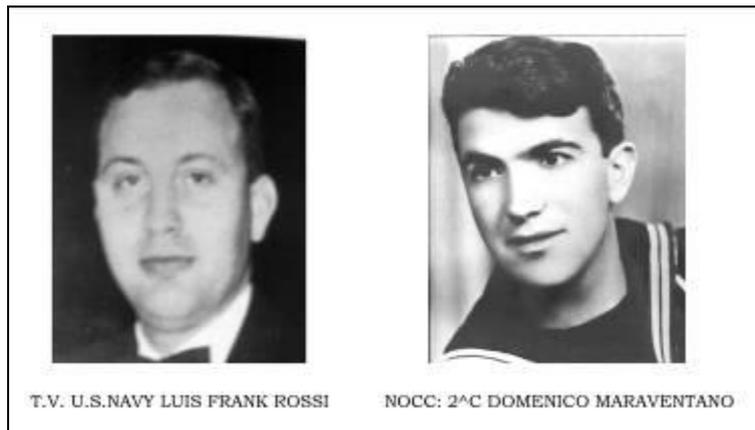
Ma fu proprio in questo punto che dallo schermo radar della *Danaide*, improvvisamente, alle 22.34, senza aver ricevuto alcun segnale di soccorso, videro sparire uno dei quattro puntini indicanti le imbarcazioni della piccola flotta, subito partì l'S.O.S. e con motori a tutta forza in pochi minuti la corvetta arrivò nel punto esatto in cui si doveva trovare l'*Orsa Minore* (l'ultimo rilevamento la poneva in 42°46' Nord 9°52' Est) ma dello yacht non vi era nessuna traccia. Iniziò subito da parte della *Danaide* la ricerca dei naufraghi, ricerca che il mare rendeva estremamente difficile, ma dopo qualche minuto, venne avvistato un uomo in mare che venne prontamente recuperato e sottoposto ad energiche cure per riprenderlo dal semi assideramento data la bassissima temperatura dell'acqua, si trattava del Guardiamarina Ferdinando Sanfelice di Monteforte (attualmente Ammiraglio).

A questo punto la regata venne immediatamente sospesa e le barche si diressero a terra. Il *Cigno* e la *Stella Mattutina* raggiunsero la Maddalena ed il *Leviere* atterrò a Portovecchio nella Corsica meridionale. Nel frattempo, subito dopo l'S.O.S. lanciato dalla *Danaide*, sul luogo del naufragio si diressero l'incrociatore *Duilio* le fregate *Fasan* e *Aldebaran*, i dragamine *Quercia*, *Vischio* e *Mandarlo* che iniziarono prontamente le ricerche dei dispersi, appoggiate per altro dagli elicotteri alzatisi in volo dal *Duilio* e dagli aerei arrivati in aiuto dal centro di soccorso aereo di Ciampino.

Le ricerche continuarono senza sosta fino al calar delle tenebre di mercoledì 30 marzo allorché gli aerei di Ciampino fecero ritorno alla propria base e gli elicotteri del *Duilio* scesero in coperta. La notte però non fermò i mezzi navali che continuarono senza sosta le ricerche con l'ausilio dei potenti fari di bordo. I mezzi aerei ripresero comunque le ricerche all'alba del giorno successivo perlustrando ulteriormente e senza sosta una vasta area di mare adiacente al punto segnalato, ma purtroppo, alla fine, tutte le ricerche risultarono vane nonostante il grande fervore profuso dalle oltre duemila persone impegnate nei soccorsi.

Il giorno 1° aprile 1966, per ordine del Ministero della Marina, vennero sospese le ricerche ed i componenti l'equipaggio dell'*Orsa Minore*





furono dichiarati dispersi in mare nel compimento del proprio dovere.

In quei giorni il Comandante in capo dell'alto Tirreno, Ammiraglio di Squadra Giulio Cipollini, ordinò una commissione d'inchiesta per cercare di stabilire le cause della tragedia.

L'inchiesta, il cui esito rimase segreto, si basò quasi esclusivamente sul rapporto redatto dall'unico superstite, il Guardiamarina Ferdinando Sanfelice di Monteforte, poiché l'*Orsa Minore* giaceva su un fondale di seicento metri (e quindi era impensabile un eventuale recupero) e gli unici oggetti ritrovati furono una paratia poppiera e l'azzurro guidone dello Sport Velico Marina Militare.

Ovviamente tutto il mondo della vela italiana, ma non solo della vela, si interrogò sulle probabili cause che portarono all'affondamento dell'*Orsa Minore* e furono avanzate alcune ipotesi.

Leggiamo dal "Corriere della Sera" di giovedì 31 marzo 1966

".....Ma è da supporre stando a una delle diverse ipotesi formulate negli ambienti marinari, che un boccaporto non fosse perfettamente chiuso. Una raffica di vento più forte delle precedenti ha sollevato una grossa ondata che ha spazzato la coperta dell'imbarcazione, allagando lo scafo. In tal modo sarebbe venuta meno la stabilità del cutter, che è stato rapidamente inghiottito dai flutti."

E da "Il Giorno" della stessa data:

"..... Con tutta probabilità ad un certo punto il cutter *Orsa Minore* dev'esser stato preso nel vortice di un groppo una specie di fortunale che nel gergo marinaro si chiama passa e via. E' un temporale improvviso con raffiche di vento impetuose che mette a dura prova gli equipaggi dei navigli leggeri. Il piccolo cutter investito da un fortissimo e improvviso colpo di vento si è rovesciato proiettando in mare l'equipaggio."

Ovviamente queste erano e restano solo delle ipotesi.

Il 14 maggio 1966 si svolse presso l'Accademia di Livorno la cerimonia conclusiva dell'annuale trofeo velico Accademia Navale durante la quale il Capo di Stato Maggiore della Marina, Ammiraglio di Squadra Michelagnoli, annunciò ufficialmente l'intitolazione delle Sezioni Veliche di Livorno, Taranto e Messina alla memoria rispettivamente del Tenente di Vascello Riccardo Gorla del Sottotenente di Vascello Giacomo Cavaliere e del Nocchiere Domenico Maraventano.

Si è quindi proceduto allo scoprimento della targa "SEZIONE VELICA LIVORNO T.V. RICCARDO GORLA".

Fu altresì murata nella cappella dell'Accademia una lapide in ricordo del T.V. Louis Frank Rossi.



Inizia con questo numero la collaborazione di Maurizio Brescia con il Notiziario CSTN. Per riportare per intero il suo curriculum, le sue ricerche e i lavori pubblicati ci vorrebbe un numero speciale del nostro giornale.

Savonese, classe 1959, pubblicista nel campo storico-navale, scrittore e ricercatore, Maurizio Brescia è uno dei massimi esperti italiani, noto anche all'estero, di tematiche tecniche, storiche e operative degli aspetti navali di entrambi i conflitti mondiali. Fa parte del Comitato di Redazione della rivista mensile "Storia militare", collabora tra l'altro con la Rivista Marittima della M.M., con il mensile dell'ANMI "Marinai



d'Italia", con le Soprintendenze per i Beni Culturali e con televisioni pubbliche e private per trasmissioni e documentari. Innumerevoli gli articoli e i volumi pubblicati sia come autore sia come traduttore. Organizza conferenze e mostre di grande successo.

Nota: Il breve articolo che segue è stato originariamente pubblicato nella rubrica "Documenti" del n. 43 (aprile 1997) della rivista mensile *STORIA militare* (Albertelli Edizioni Speciali), che ringraziamo per la collaborazione.

9 LUGLIO 1940: UN "PUNTO DI VISTA" INGLESE

di Maurizio Brescia

Mentre sono da tempo note numerose fotografie raffiguranti le navi da battaglia *Cesare* e *Cavour* inquadrature dal fuoco inglese allo scontro di Punta Stilo (9 luglio 1940), non erano sinora conosciute - perlomeno in Italia - similari immagini di navi da battaglia della Royal Navy impegnate nella stessa azione al momento dell'apertura del tiro da parte delle corazzate italiane.

Al fine di offrire una maggior conoscenza "visiva" dello scontro di Punta Stilo presentiamo questa inedita fotografia, entrata a far parte della collezione di chi scrive dopo essere stata per anni conservata nell'archivio dello studioso britannico Ron Hinchliffe, deceduto nel 1995.

Nell'immagine è raffigurata la nave da battaglia *Warspite* al momento della caduta di alcuni colpi da 320 mm: si tratta più probabilmente di una salva della *Cesare* dal momento che non è certo se la *Cavour* diresse il proprio tiro contro una delle navi da battaglia più arretrate dello schieramento britannico (*Malaya* e *Royal Sovereign*) oppure contro la stessa *Warspite*. L'immagine non può quindi essere stata scattata che tra le 15.53 e le 15.59 del 9 luglio 1940: infatti, alle 15.53 le nostre due navi da battaglia aprirono il fuoco e alle 15.59, come è noto, la *Cesare* venne danneggiata da un colpo da 381 mm della *Warspite*. Subito dopo, le unità maggiori italiane iniziarono la manovra di disimpegno dall'azione.

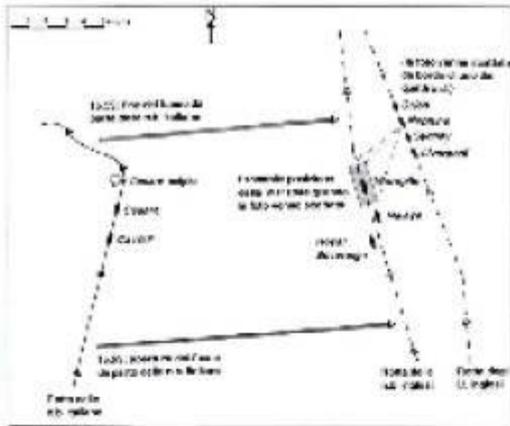
Quasi certamente la fotografia, che mostra il lato dritto della *Warspite*, è stata scattata da bordo di uno dei quattro incrociatori leggeri britannici (*Orion*, *Neptune*, *Sydney* e *Liverpool*) che, in quella fase del combattimento, si trovavano un paio di miglia a levante delle navi da battaglia inglesi, in linea di fila, con rotta parallela a quella della *Warspite* e leggermente sopravanzati rispetto a quest'ultima. (si veda la cartina)

Si tratta di una foto "operativa", leggermente mossa e non del tutto nitida ma che, anche per la sua unicità, diventa un documento dal notevole valore storico ed iconografico al quale abbiamo ritenuto giusto attribuire un doveroso risalto.

Un'ultima notazione "tecnica": la salva da 320 mm. della *Cesare* appare "lunga" e piuttosto dispersa. Mentre in una fase iniziale di aggiustamento del tiro è normale che le prime salve non cadano esattamente a cavallo del bersaglio, la fotografia evidenzia il noto fenomeno della "dispersione" dei colpi di una salva che, purtroppo, caratterizzò negativamente per tutta la durata del secondo conflitto mondiale le prestazioni delle nostre artiglierie navali.

Bibliografia:

- G. Fioravanzo: *Le azioni navali in Mediterraneo dal 10/6/1940 al 31/3/1941* - 3a ed. - Roma, USMM, 1976
- A.B. Cunningham: *A sailor's odyssey* - Londra, Hutchinson & Co., 1951
- F. Mattesini: *La battaglia di Punta Stilo* - Roma, USMM, 1990



Posizioni relative delle principali unità italiane e britanniche durante lo scontro di punta Stilo, con particolare riferimento al momento in cui fu scattata l'immagine della *Warspite* sotto il tiro italiano. (Coll. M. Brescia)



A bordo della nave da battaglia *Cesare*, il pomeriggio del 7 luglio 1940, il comandante dell'unità - c.v. Angelo Varoli Piazza - e due guardiamarina trasferiscono la bandiera di combattimento dal quadrato ufficiali alla stazione segnali poco prima dell'uscita in mare della Squadra italiana che culminerà con lo scontro di Punta Stilo (coll. E. Bagnasco)



Acque di Punta Stilo, 9 luglio 1940: una salva da 320 mm del *Cesare* (foto scattata da bordo del *Cavour*). L'immagine è stata sicuramente scattata tra le 15.53, quando le due navi da battaglia italiane aprirono il fuoco, e le 15.59 quando il contatto venne interrotto a seguito del colpo da 381 mm dell'*HMS Warspite* che danneggiò il *Cesare*. (Istituto Luce, coll. M. Brescia)



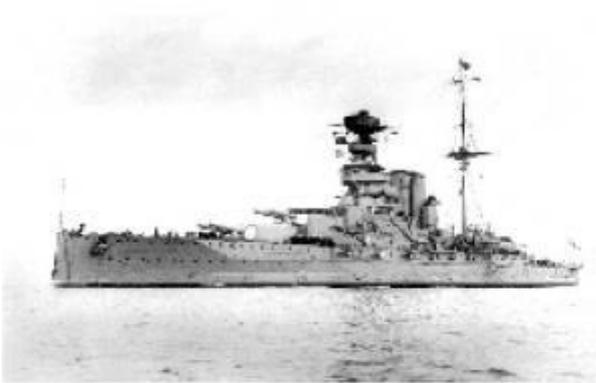
Un'altra nota immagine del *Cesare* a Punta Stilo. (Istituto Luce, coll. M. Brescia)



La nave da battaglia britannica *HMS Warspite*, con - a poppa - una salva di proiettili italiani da 320 mm. Si tratta, ad oggi, dell'unica fotografia conosciuta raffigurante un'unità inglese sotto il fuoco italiano alla battaglia di punta Stilo. (Coll. M. Brescia, già coll. R. Hinschliffe)



I danni subiti dal *Cesare* dopo essere stato colpito da un proiettile da 381 mm dell'*HMS Warspite*. (Coll. E. Bagnasco)



La nave da battaglia britannica HMS *Warspite* sul finire degli anni Trenta. (Coll. M. Brescia)



La nave da battaglia britannica HMS *Royal Sovereign* a luglio del 1936; l'aspetto dell'unità era sostanzialmente immutato a luglio del 1940, ad esclusione dell'aggiunta di una vistosa "unghia" al fumaio per meglio convogliare verso poppa i fumi di scarico delle caldaie. (Wright & Logan, coll. M. Brescia)



L'incrociatore leggero HMS *Neptune*, in uscita da Portsmouth sul finire del 1936. (Wright & Logan, coll. M. Brescia)



L'incrociatore leggero britannico *Orion*, qui in una fotografia risalente alla seconda metà del 1941. (Coll. M. Brescia)



L'incrociatore australiano HMAS *Perth* in uscita da Portsmouth a luglio del 1937. (Wright & Logan, coll. M. Brescia)

MOTONAUTICA

Con gli articoli sulla storia degli Sport della Vela e del Canottaggio, non poteva mancare la Motonautica, altra attività agonistica che vanta un'ultra centenaria tradizione con personaggi e avvenimenti che grazie all'ardimento e al genio di coloro che si sono cimentati hanno portato sempre onore all'Italia.

Ancora una volta è Franco Belloni con la sua competenza e la sua profonda conoscenza storica ad introdurci nel mondo, tutto da scoprire, della Motonautica agonistica.

AL VIA LE GARE MOTONAUTICHE

di *Franco Belloni*

Quando in Europa la prima gara motonautica? La Fédération Française Motonautique, in una pubblicazione ufficiale ricorda che a Nizza il 5 aprile 1894 è organizzata la prima gara francese. Corrono tra loro le lance degli yacht ancorati nel porto. Tra queste c'è anche quella del conte Roberto Biscaretti di Ruffia, un gentleman torinese che fa venire auto sportive dalla Francia e dalla Germania e uno dei fondatori nel 1879 del Regio Yacht Club Italiano e nel 1899 della Fiat, che l'anno prima aveva acquistato il vapore *Gipsy* di 200 tonnellate lungo 36,16 metri, ribattezzandolo *Beatrice*.

1902

9 luglio. Parte da New York la lancia *Abiel Abbot Low*, lunga 11,60 metri e larga 2,75 metri con un motore di 10 CV, costruita appositamente per la New York Kerosene Oil Engine che vuole dimostrare le possibilità del motore marino a scoppio alimentato con petrolio. Attraversa l'Atlantico, da New York a Falmouth, Inghilterra, 3080 miglia, con a bordo il quarantenne capitano di lungo corso William C. Newman e il figlio sedicenne. Compie il percorso in 35 giorni e 21 ore alla media di 3,57 nodi. È la prima traversata dell'Atlantico con un'imbarcazione a motore.

Luglio. Sul lago di Como, un motoscafo di 12,60 metri di lunghezza e 1,50 metri di larghezza con un motore di 30 CV delle Officine Volpi, raggiunge la velocità di 28 chilometri l'ora. Il motoscafo "...è a forma di torpediniera; con sezioni molto piatte, fortemente poi a poppa; è in legno di cedro il fasciame; chiglia, diritto di poppa e ruota di prua in quercia, ordinate in faggio con tiranti diagonali in acciaio; pesca cm 60 a poppa, cm 30 in media; è alto dalla linea di acqua cm 56 a prua e 45 a poppa; pesa 690 kg senza motore e a carico completo, 20 persone, pesca 6 cm di più".

1903

1° gennaio. Fondato a Carate Lario (oggi Carate Urio) l'Elice Club Italiano, la prima associazione motonautica italiana, con lo scopo di "promuovere in ogni miglior modo la Navigazione di diporto, le gare e le regate con imbarcazioni a propulsore meccanica, e studiare i migliori mezzi di salvataggio". Primo presidente Carlo Gabrio Sormani.

12 luglio. Nella Baia di Queenstown (Irlanda), prima edizione dell'Harmsworth Trophy, noto anche come British International Trophy (BIT), donato da sir Alfred Charles William Harmsworth, proprietario del quotidiano *Daily Mail*, per una gara di velocità, inizialmente per il primato mondiale assoluto, per motoscafi senza alcun limite. È vinto dall'inglese S.F. Edge con *Napier I*, un motoscafo in acciaio di 12,75 metri progettato da Linton Hope, noto anche in Italia per i suoi progetti di barche a vela da regata, con uno speciale motore di 100 CV fabbricato dalla Yarrow su brevetto della Napier, alla media di 31,482 chilometri l'ora.

5-6 settembre. Il Regio Verbano Yacht Club organizza a Stresa la prima gara motonautica italiana. Per la Fiat è l'occasione per far conoscere le Lance con i suoi motori marini di 16 e 24 CV. Non siamo in grado di sapere, i giornali del tempo non lo scrivono, se la gara è sponsorizzata dalla Fiat, ma la presenza del presidente avvocato Lodovico Scarfiotti, del direttore generale ingegner Enrico Marchesi, del cavalier Giovanni Agnelli, del conte Roberto Biscaretti di Ruffia e del marchese Alfonso Ferrero di Ventimiglia, tutti azionisti della società, fa supporre quantomeno un'attiva collaborazione, confermata anche dagli inviti a politici, tecnici e giornalisti. Sei i concorrenti: una Lancia cruiser e due Lance racer della Fiat con i suoi motori, due con i Daimler e una con un Volpi. La gara più interessante è quella del record sul miglio, dove le tre Lance Fiat si classificano ai primi posti. Il tempo del vincitore, la Lancia con il 24 CV, è di 4'33". Al

termine del banchetto di premiazione al Grand Hôtel et des Iles Borromées, l'avvocato Scarfiotti rivolgendosi all'onorevole Biscaretti lo esorta ad interessarsi presso il Ministero per fare aumentare i limiti di velocità, sono quelli di un cavallo al trotto, imposti alle automobili. Termina il suo discorso dicendo: "Sui laghi, sui mari si andrà a tutta velocità, il carabiniere non sarà là pronto a fare la contravvenzione".

1°-10 ottobre. A Carate Lario, l'Elice Club Italiano organizza, riservata ai soci, una decade "per imbarcazioni a propulsore meccanico" con gare "a compensi con partenze a cronometro e Regolamento E.C.I.". Si afferma Carlo Gabrio Sormani.

30 ottobre. Congresso a Parigi delle società motonautiche per stabilire le norme per le competizioni. I motoscafi sono divisi in racer (scafi da corsa) e in cruiser (scafi da crociera). I racer in tre classi: fino a 8 metri di lunghezza e motore fino a 7 litri di cilindrata, da 8 a 12 metri e fino a 15 litri, da 12 a 18 metri e fino a 30 litri. Per i cruiser le classi sono: fino a 6,50 metri e fino a 2,5 litri di cilindrata, da 6,50 a 8 metri e fino a 3,0 litri, da 8 a 12 metri e fino a 7,5 litri e da 12 a 18 metri e fino a 15 litri.

1904

6-21 febbraio. A Torino, alla prima Esposizione Internazionale di Automobili al Palazzo delle Belle Arti al Valentino, promossa dal settimanale *La Stampa Sportiva*, partecipano la Fiat di Torino con la Lancia con un motore a benzina di 16 CV, presente nel 1903 alle gare di Stresa, costruita dal Cantiere Aldo Taroni di Stresa, la ditta Magnano e Zunini di Savona con una lancia con motore Lozier a 2 tempi di 10 CV costruita dai Cantieri Baglietto; l'ingegner L. Morena di Torino con le imbarcazioni a vapore della Serpollet Italiana Fabbrica Automobili a Vapore di Milano; E. Wehrheim di Torino con i motoscafi Darracq e Gobron Brill, e Carlo Quagliotti di Torino con i canotti Hurtu.

Febbraio. A Bolzaneto (Genova), davanti a due ingegneri e a diversi giornalisti provato il prototipo del motore progettato dell'ingegner Enrico Roggero. "Il motore diede un rendimento di 12 cavalli, dimostrando una potenzialità che in confronto al volume di esso, perché, bisogna notare che il motore di prova venne costruito senz'altra mira che quella di dimostrare l'idea dell'inventore, è di gran lunga superiore a quella di altri".

5-12 aprile. A Monaco, prima manifestazione motonautica internazionale di rilievo: dieci giorni di gare con centomila franchi di premi e un'esposizione di barche e motori ospitata sulla Condamine in una scenografia Liberty creata dal pittore Adolfo Honenstein. È un'importante occasione per i costruttori di automobili che possono pubblicizzare con la motonautica la loro produzione. Georges Prade, redattore capo della rivista *Le Sport*, uno dei promotori con Camille Blanc, presidente della Société des Bains de Mer, dei Meeting di Monaco, scrive: "Pour la première fois, le monde entier s'intéresse à une course de canots automobile, et, pour la première fois, un programme régulier et suivi permet, d'étudier toutes les applications possibles du moteur léger à la navigation. Pour la premières fois, un canot de 10 mètres dépassa les 20 noeuds ... l'heure, ce qui est une vitesse qu'atteignent encore peu de bâtiments de grande dimension. Et par une coincidence qui ne fut au fond, elle-même, qu'un résultat logique, le moteur qui enleva la Coupe de S.A.S. le prince Albert I^{er} de Monaco devait être le même qui ramenait trois mois plus tard en France la glorieuse Coupe Gordon-Bennett, symbole caractéristique de cette application directe et immédiate du moteur de voiture au canot". Sono presenti 71 motoscafi francesi, l'inglese *Napier Minor*, l'austriaco *Mercèdès* e l'italiano *Giulia* di 12 metri con motore Fiat, costruito dai Cantieri Costaguta di Voltri.

Giugno. Negli Stati Uniti a San Lorenzo prima edizione della Gold Cup, una coppa d'oro cesellata da Tiffany di New York. Partecipano tre motoscafi: *Standard* di C.C. Riotte, *Water Lily* di Frank Seaman e *Fiat I* di C.H. Tanagerman, quest'ultimo costruito in Italia. Si afferma *Standard* con la media 23,6 nodi.

18-20 settembre. Cinque racer italiani alle gare a Stresa organizzate dal Regio Verbano Yacht Club. Primeggia *Fiat VIII* una lancia di 11,10 metri, costruita dal Cantiere Aldo Taroni simile al francese *Trèfle-à-quatre*, con un motore di 75 CV, lo stesso delle vetture Fiat che hanno partecipato alla Gordon Bennett. "Le linee dello scafo" - si legge sulla *Rivista Nautica* - "sono molto ben studiate, ed in marcia, a tutta velocità, esso sposta pochissima acqua e quasi scivola sulla sua superficie senza produrre quegli enormi baffi per cui vanno famose certe imbarcazioni estere". Il *Fiat VIII* vince la 100 chilometri impiegando 2 ore, 47 primi e 36 secondi con una velocità di 36,520 chilometri l'ora.

21-23 novembre. Indetto a Parigi, dallo Yacht Club de France un Congresso delle società nautiche per creare un nuovo regolamento per le corse dei motoscafi. Viene deciso di applicare in via transitoria per il 1905 il Regolamento del Meeting di Monaco. Il Regio Yacht Club Italiano adotta "In seguito al sorprendente sviluppo preso dalla navigazione dei canotti automobili da poco più di un anno" questo Regolamento.

Dicembre. Riuniti a Parigi, nel Grand Palais e Serres de la Ville i rappresentanti delle società nautiche francesi e straniere - l'Italia è rappresentata dal marchese Carlo Ginori Lisci e dal cavaliere Giuseppe Garibaldi Coltelletti - interessati alle gare dei motoscafi, con lo scopo di regolamentare questa nuova attività sportiva.

1905

21 gennaio-6 febbraio. A Torino alla 'Esposizione Internazionale di Automobili sono esposte otto lance a motore, tra queste tre della Società Veneziana Automobili Nautiche (SVAN) con motori Faccioli e Fafnir, una di Baglietto di 8,50 metri con un motore Fiat di 16 CV, una di Lazzati di Milano di 6,50 metri e una dei fratelli Ghigliotti di Varazze (Savona) di circa 8,00 metri con un motore Delahaye di 12 CV.

9-17 aprile. Centoquattro iscritti al Meeting di Monaco confermano il successo di questa manifestazione. Il 12 aprile il cruiser della 3ª serie, da 8 a 12 metri, *Fiat X*, affidato alla guida del corridore Emanuele Cedrino dell'èquipe Fiat, vince la gara sul percorso Monaco-Nizza-Antibes-Monaco-Mentone-Monaco, alla media di 32,580 chilometri l'ora. Le caratteristiche del *Fiat X*, progettato e costruito da Egidio Gallinari, sono: lunghezza massima e al galleggiamento 8,90 metri, larghezza massima 1,68 metri, motore Fiat di 24 CV. Costruito in cedro a doppio fasciame longitudinale con tela di seta interposta pesa 200 chilogrammi.

7 maggio. Organizzato dal giornale *Le Matin* la gara Algeri-Port Mahon-Tolone con in palio la Coppa del Mediterraneo. Sette concorrenti alla Algeri-Port Mahon (Baleari), centonovantacinque miglia, prima tappa della gara Algeri-Tolone, ciascuno scortato da una nave da guerra. Dopo 12 ore e 15 minuti, alla velocità media di 27,750 chilometri l'ora, il *Fiat X*, pilota Egidio Gallinari, taglia il traguardo di Port Mahon precedendo di 3 ore e 45 minuti *Camille*, pilota la signora Du Gast. Gran successo della barca di 8,99 metri, progettata e costruita dal Cantiere Gallinari di Livorno e del motore Fiat di 24 CV. Purtroppo, a seguito della protesta della Casa Charron fabbricante dei motori di *Camille*, il *Fiat X* è squalificato per avere, secondo la giuria, corso con un uomo d'equipaggio in meno e per essersi fermato a rifornirsi di carburante dalla sua nave di scorta. Accuse infondate secondo Gallinari che, comunque, non inficiano la bella prestazione della nostra barca. Partenza il 13 maggio della seconda tappa Port Mahon-Tolone di 207 miglia. Tutti i concorrenti si ritirano, il *Fiat X* è in testa, per le condizioni del mare nel Golfo del Leone. La gara è annullata. La superiorità del *Fiat X* è riconosciuta dagli organizzatori che consegnano ugualmente a Gallinari il più importante trofeo in palio, quello del giornale patrocinatore della corsa. Gallinari è festeggiato a Torino per iniziativa della Fiat il 24 maggio; inoltre, gli è conferita da Vittorio Emanuele III la croce di cavaliere della Corona d'Italia.

7-8 settembre. Gli organizzatori della Settimana Automobilistica di Brescia promuovono, con la prima edizione della Targa Florio, un raduno motonautico sul lago di Garda a Desenzano. Quattordici i concorrenti, si affermano: *Nina* (Volpi-Taroni) di Martinoni, *Mendelshon* (Muter-Despujols) di Despujols, *Excelsior VII* (Oicher- Moccand-Celle) di Celle, *Delahaye VI* (Delahaye-Blondeau Deschamps) di Blondeau e *Antoniette III* (Levavasseur-Pitre) di Levavasseur.

Dicembre. Per la prima volta al Salone dell'Automobile di Parigi la sezione "autoscafi". Presente la Fiat, Florentia e Gallinari. Il 31 dicembre, il canotto *Florentia IV*, della Fabbrica Automobili Florentia di Firenze, vince nella sua categoria la Coppa del Salone messa in palio dal giornale *L'Auto*. È disputata, per le cattive condizioni della Senna, dopo la chiusura del Salone. *Florentia IV*, unico concorrente italiano, è lungo 6,90 metri, largo 1,60 metri e motorizzato con un quattro cilindri Florentia di 16-24 CV. Lo scafo è di forma finissima stellata a prua e piatta a poppa.

1906

I Capitani del Genio Aeronautico Arturo Crocco e Ottavio Riccaldoni sperimentano sul lago di Bracciano un idroplano di loro invenzione. A un motoscafo con la prora estremamente affilata, ostruito dai Cantieri Baglietto, sono applicate all'estrema prora e poppa due alette orizzontali con le estremità rialzate a V senza

interruzioni per tutta la loro lunghezza. Il motore, un Clement-Bayard di 70-90 CV con 4 cilindri verticali, trasmette il moto a 2 eliche aeree controrotanti con catene tipo motociclette, sistemate all'estrema poppa, tramite 2 alberi di trasmissione provvisti di rinvii d'angolo alle estremità: Nonostante il peso rilevante, 1500chilogrammi, l'idroplano si solleva dall'acqua e raggiunge una velocità di 75 chilometri l'ora. L'idroplano Crocco-Riccaldoni anticipa per le soluzioni adottate i moderni aliscafi.

4-15 aprile. Al tradizionale Meeting di Monaco, il *Fiat XIII*, un racer di 11,00 metri disegnato e costruito da Aldo Taroni, vince la gara del chilometro e del miglio lanciato. *Seasick*, uno scafo Tellier-Gerard di 8 metri con un motore Itala di 100 CV, si afferma con 51,991 chilometri l'ora. Affermazioni anche di *Pampa*, un motoscafo di 12,98 metri con 2 motori Fiat di 40 CV, costruito da Baglietto per il barone Aaaron de Anchorene di Buenos Aires e di *Florentia IV*.

20 luglio. Un motoscafo da diporto di 10 metri con un motore di 20 CV, *San Giorgio I*, costruito dai Cantieri Fratelli Orlando di Livorno, non essendo ancora in attività quelli della San Giorgio, porta a termine la traversata Genova-Livorno con una velocità di circa undici nodi.

22 luglio. Quattordici concorrenti partecipano alla prima gara motonautica importante in Liguria organizzata dal Regio Yacht Club Italiano a Sturla (Genova). Nei racer affermazione di *Tètu* (Delahaye-Tellier Gérard) di Arturo Mosconi e nei cruiser di *Gigina* (Volpi-Taroni) di Carlo Bevilacqua.

5 agosto. Varato a Livorno il primo "autoscafo" italiano di oltre venti metri, *Chili*, costruito da Gallinari per Ottorino Zanelli di Valparaiso. Le caratteristiche principali: lunghezza fra le perpendicolari 21,00 metri, lunghezza al galleggiamento 20,00 metri, larghezza in coperta 3,60 metri, spostamento 25,00 tonnellate, due motori Fiat di 80 CV. Velocità 22 chilometri l'ora.

10 settembre. Milano, in occasione dell'inaugurazione del traforo del Sempione, 19 maggio, ospita da aprile a novembre una Esposizione internazionale. Tra le manifestazioni collaterali una gara di motoscafi a Stresa con il Gran Premio Reale di 5000 lire, da disputare sul percorso di 100 chilometri. È vinto dal *Fiat XIII* con la media di 46,250 chilometri l'ora.

18 ottobre. Partenza dalla Spezia del motoscafo *Florentia III*, vincitore alle gare di Stresa della Coppa Duca di Genova, per una crociera nel Tirreno di circa mille miglia con meta Napoli, sosta a Roma nel ritorno alla Spezia, dove arriva il 12 novembre. Il

Florentia III, costruito nel 1905 dalla Fabbrica Automobili Florentia su progetto dell'ingegnere Attilio Bisio, è lungo 12,00 metri, largo 2,15 metri, con 2 motori Florentia di 35 CV.

1907

7-14 aprile. Diciotto imbarcazioni italiane al Meeting di Monaco, dove gli scafi di Baglietto, Bisio e Gallinari con i motori Fiat, Itala e Florentia "permettono alla nascente industria motonautica italiana di affermarsi nel modo più onorevole". Il *Fiat XV*, progettato e costruito da Aldo Taroni, nella gara di apertura si classifica secondo nei racer della prima serie alla media di 52,083 chilometri l'ora. Inoltre, si distingue particolarmente il cruiser *All'Erta*, ex *Fiat XII*, una costruzione Gallinari, con motori Fiat che batte numerosi racer con oltre 41 chilometri l'ora.

28 aprile. Si disputa nella rada di Palermo una gara su circuito di cento chilometri, organizzata da Vincenzo Florio con in palio la "Perla del Mediterraneo", una targa opera dello scultore Antonio Ugo con incastonata una grossa perla. Sei concorrenti, di cui cinque reduci dal raduno di Monaco: *Flying-Fish* (11,85 metri, Wolseley-Saunders), *All'Erta* (12,20, Fiat-Gallinari), *Adele* (8,98, Delahaye-Baglietto), *New-Trèfle* (10,90, Brasier-La Sirène), *C.P. II* (Thornycroft-Pattison) e, non partito per avaria durante le prove, *Gallinari II* (Delahaye-Gallinari). Si afferma *Flying-Fish* di L. de Rothschild.

8 giugno. Una "Long distance race", la New York-Bermuda di 699 miglia, organizzata dal Motor Boat Club d'America e dal Royal Bermuda Yacht Club, con in palio la Coppa offerta da James Gordon Bennet del valore di mille dollari. Sono ammesse imbarcazioni marine di lunghezza compresa tra 11,90 e 18,30 metri. Secondo gli organizzatori per imbarcazione marina "s'intende quella solidamente costruita, avente la coperta completa da prora a poppa, con macchina e sistemazioni interne tutte al riparo, equipaggiata ed attrezzata

con tutto l'occorrente per compiere una lunga traversata d'altura". Inoltre, gli organizzatori raccomandano che nessuna persona degli equipaggi "abbia meno di 21 anni e sia nuova al mare". Due i partecipanti. Eben Stevens con *Ailsa Craig*, una imbarcazione di 18,30 metri con un motore Craig di 60 CV, È primo a Bermuda in 64 ore e 21 minuti alla media di 10,8 nodi.

15 novembre. La Deutsche Motor Yacht Verband invita a Berlino i rappresentanti delle associazioni motonautiche europee per definire e regolamentare l'attività motonautica. Nasce l'International Motor Yacht Association (IMYA).

1908

1°-8 aprile. Monaco (Principato di Monaco). Al quinto Meeting, organizzato dall'International Sport Club, un banale incendio priva il Fiat Gallinari - un motoscafo per le corse e il diporto di 16,00 metri di lunghezza, 3,10 metri di larghezza con 2 motori Fiat di 200 CV - di partecipare alle gare dei racer senza limiti. Esposti anche motoscafi dei Cantieri Baglietto-Società Italiana Cantieri Marittimi.

6 giugno. Riunione a Parigi delle associazioni aderenti all'IMYA con una partecipazione allargata. È costituita la federazione delle associazioni motonautiche con il nome di Association International du Yachting Automobile (AIYA), con sede a Parigi e a Berlino e con un primo presidente francese. Alla riunione è presente un rappresentante del Regio Yacht Club Italiano.

28-29 agosto. All'Olimpiade di Londra, per la prima e unica volta, tra gli sport ammessi anche la motonautica con le gare nella rada di Southampton. Vincono: classe A (open) il francese Emile B. Thubron, classe B (fino a 60 piedi) e C (fino a 8 metri) gli inglesi Thomas Thornycroft, Bernard Redwood e John Field-Richards. Sono gli unici concorrenti.

20-22 settembre. Crociera motonautica da Piacenza a Venezia, organizzata dalla Commissione per il Turismo Nautico del Touring Club Italiano, in concomitanza con l'inaugurazione del ponte sul Po a Piacenza. Partecipano quindici motoscafi scortati dai piroscafi *Po* e *Alessandro Volta* e dalla torpediniera *P.E 44*.

1909

31 marzo. 11 aprile. Per la prima volta al Meeting di Monaco partecipano due scafi americani: *Dixie II* (Dixie-Crane-Lawley) di E.J. Schröder e *Standard* (Standard Crane-Wood) di Mac Kinney, entrambi disegnati da Clinton Crane. Sulla *Rivista Marittima Z* scrive: "Il vero trionfatore della riunione, per potenza di motore, per bontà di scafo, per qualità nautiche e per regolarità di marcia fu Wolseley Siddeley, il campione inglese di velocità" [...] "Wolseley Siddeley ha fatto il chilometro con slancio pari ad una velocità di chilometri 63,604 all'ora. *Duc*, un idroplano, ha fatto invece nella stessa prova chilometri 66,176". Da notare che lo scafo inglese è lungo 12,20 metri e dispone di un motore di circa 600 CV mentre *Duc* (Brasier-Despujols) ha un motore di 130 CV. "Il ponte del battello" - si legge sulla *Rivista Nautica* - "ha la forma d'un ferro di lancia, ciò che a prima vista gli dà una figura di pesce, dalla testa grossa e coda sottile. Questa disposizione gli ha permesso di mettere il motore molto avanti. Subito che il motore si mette in funzione (un motore tipo Brasier-Gran Prix de l'ACF) la parte anteriore del battello si solleva completamente, dando il minimo ondeggiamento a fior d'acqua".

1910

Ottobre. A Laveno, l'idroplano dell'ingegnere aeronautico Enrico Forlanini, uno scafo metallico di 2000 chilogrammi, con a prua, al centro e a poppa dai 2 lati 3 ordini di alette metalliche, raggiunge sul lago Maggiore, con un motore Fiat di 100 CV, la velocità di 82 chilometri l'ora sollevandosi completamente dall'acqua di circa 80 centimetri restando immersa solo l'ultima fila di alette. Forlanini inizia a provare gli idroplani di suo progetto nel 1905. Nel 1914 vende il brevetto negli Stati Uniti d'America ad Alexander Graham Bell.

Novembre. A Parigi, al Congresso internazionale dello yachting automobile l'Italia è rappresentata dal conte Eugenio Brunetta d'Usseaux. Il Congresso decide di mantenere lo "status quo" per i racer e i racer-cruiser, lasciando agli organizzatori delle gare decidere per i cruiser, battelli misti a vela e a motore, se adottare la formula svedese o tedesca.

1911

Giugno. A Portorose, tre motoscafi, costruiti dalla SVAN partecipano a una riunione motonautica. Uno è il vincitore assoluto con un motore Itala di 80 CV e gli altri due si classificano primo e secondo nelle loro categorie.

1° luglio. "Il Touring Club Italiano" - si legge nelle Disposizioni generali pubblicate nel libro di presentazione della Crociera Torino-Venezia-Roma - "col concorso del Comitato Feste Commemorative 1911 in Roma, nell'intento di sviluppare in Italia il turismo nautico e per portare l'omaggio del mondo filonautico alle antiche glorie di Roma nell'occasione del Cinquantenario della proclamazione dell'Unità d'Italia, organizza per il mese di luglio 1911 una Grande Crociera Internazionale Torino-Venezia-Roma, delle corse per canotti automobili da Roma al mare, e di velocità ad Anzio, per racers". Sette nazioni, oltre all'Italia, rispondono all'invito. Complessivamente partecipano 45 imbarcazioni: 14 francesi, 3 inglesi, 3 svizzere, 2 austriache, 2 tedesche, 2 svedesi, 1 belga e 18 italiane. Il programma: 1°-3 luglio, crociera fluviale remiera da Torino a Pavia (3 tappe, 166 chilometri) con 23 imbarcazioni; 5-8 luglio, crociera fluviale motonautica da Pavia a Venezia (4 tappe, 485) con 19 motoscafi di cui 14 raggiungono Venezia; 10-21 luglio, crociera marittima da Venezia a Roma (12 tappe, 2091) 7 motoscafi; 26-29 luglio, corse da Roma al mare e di velocità ad Anzio. Al traguardo romano di Ripa Grande sono primi nelle rispettive categorie *Mimosa* (SPA 180 CV-Baglietto) di Carlo Frisone e *Marietta* (Volpi 24 CV-Baglietto) dei fratelli Massone. Ad Anzio, l'idroplano di Enrico Forlanini supera 77 chilometri orari. Alle gare di Roma e di Anzio partecipa anche *Sea Bird*, uno yawl di otto metri con un piccolo motore ausiliario di 4 CV, dell'americano Thomas Fleming Day, fondatore e direttore della rivista *The Rudder*, che con due amici ha attraversato l'Atlantico.

Dicembre. Lo Yacht Club Veneziano, l'attuale Compagnia della Vela, organizza, forse il primo in Italia, un corso di nautica con lezioni bisettimanali impartite dal capitano Cornello: "Cosicché i giovani e valenti yachtsmen veneziani potranno presto trovarsi in condizione di intraprendere una crociera di qualche importanza, possedendo alla fine del corso il necessario corredo di cognizioni nautiche".

1912

Gennaio. Il contrammiraglio Guglielmo degli Uberti propone sulla *Rivista Marittima* di gennaio "... di istituire, allo stesso modo dei corpi volontari ciclisti ed automobilisti, i quali alle manovre annuali sono sempre chiamati e che si ritiene renderanno notevolissimi servizi in guerra, un corpo simile denominato dei volontari motonautici".

2-18 aprile. Durante l'annuale Meeting di Monaco il racer italiano *Sciata*, con motore Fiat di 250 CV, compie il migliore percorso nel Premio di navigabilità a circa 70 chilometri l'ora.

2 luglio. Gli americani Thomas Fleming Day, Scott J. Matthews, costruttore dello scafo, e William E. Scripps, fabbricante del motore, partono per una crociera di oltre diecimila chilometri da Detroit, attraverso i Grandi Laghi, fiumi e canali, a New York (1157 chilometri), da New York a Queenstown, traversata dell'Atlantico (5300) e da Queenstown per la Manica, Mare del Nord, Skagerrak, Kattegat e Mar Baltico a Pietroburgo (3200), dove arrivano il 13 settembre. Il motoscafo, battezzato Detroit, è lungo 10,67 metri, largo 2,74, con un motore bicilindrico Scripps di 16 CV. L'impresa del Detroit rappresenta una importantissima pietra miliare nel progresso della motonautica.

31 agosto-4 settembre. A Huntington Harbor negli Stati Uniti, il British International Trophy è vinto da *Maple Leaf IV* di sir Tommy Sopwith. Costruito da Saunders-Fauber e motorizzato con 2 Austin di 360 CV, è l'evoluzione verso l'idroplano (con carena planante) di un motoscafo tradizionale di grandi dimensioni, è lungo 12 metri. Riporta in Gran Bretagna il Trofeo, stabilendo una velocità di 69,550 chilometri l'ora.

20 settembre. Con la tappa Vienna-Pressburg (60 chilometri), inizia la Corsa del Danubio per motoscafi, organizzata dal Motor Yacht Club austriaco e dall'Automobileclub ungherese. Le altre tappe: Pressburg-Budapest (220 chilometri), Budapest-Baja (168), Ujvidék-Bazias (188) e Bazias-Orsova (178) dove si conclude il 28 settembre. Partecipano otto imbarcazioni tedesche, una svizzera e dodici austro-ungariche, "... un insieme non numeroso, ma sceltissimo di materiale moderno, che fu diviso in 6 classi".

1913

22 gennaio. A Genova. è fondata l'Unione Nazionale della Marina da Diporto per "promuovere e sviluppare la navigazione da diporto e disciplinare le manifestazioni, coordinando l'opera delle diverse società di yachting". Partecipano alla riunione: Ettore Bocciardo e Stefano Cattaneo Adorno (Regio Yacht Club Italiano), Fazio Dal Pozzo e Carlo Nigra (Regio Verbano Yacht Club), Gerolamo Marcello e Giulio de Blaas da Lezze (Yacht Club Veneziano), Francesco Caracciolo-Picerno e Marino di Marzo (Reale Sailing Club), Emilio Cramer e Gino Giachi (Regio Regate Club Lariano) e Francesco Aponte (direttore della rivista *Vita Marinara*).

20 febbraio. Prima riunione dei rappresentanti dei circoli aderenti all'Unione Nazionale della Marina da Diporto a Genova. Nominato all'unanimità l'Ufficio di presidenza: presidente Cesare Imperiale di Sant'Angelo, vicepresidente, Gerolamo Marcello, segretario Carlo Nigra e tesoriere Giuseppe Algranati.

12 settembre. Nella Baia di Osborne (Gran Bretagna), il British International Trophy resta in Gran Bretagna grazie all'affermazione, la seconda consecutiva, di *Maple Leaf IV* che migliora il suo record portandolo a 90,383 chilometri l'ora. Il suo avversario, l'americano *Baby Reliance III* di 6,00 metri con un motore Sterling di 150 CVv, è l'archetipo dell'idroplano. Veloce ma fragile deve arrendersi alle dure acque inglesi. È l'inizio di una nuova generazione di motoscafi da competizione. Hanno bisogno, però, di motori più leggeri e più potenti. Arrivano alla fine del decennio.

1914

5-19 aprile. Ultima riunione di Monaco, l'undicesima, prima della guerra. Scrive Stefano Jacomuzzi nel libro *Gli Sport*: "Dall'aprile 1904 all'aprile 1914; per undici primavere nello specchio splendido di Montecarlo, tra gli ultimi bagliori di un'età felice e spensierata per i pochissimi che potevano godersela e i moltissimi che la sognavano come un favoloso paradiso di delizie, i motoscafi sono passati tra scie superbe di spuma, talvolta in numero anche superiore a cento, portando la velocità degli 'automobili dell'acqua' dai 40 km. orari del *Trèfle-à-quatre* (*Quadrifoglio*), nome di buon auspicio ai 100 del *Despujols*". Si può affermare che queste riunioni non hanno mancato al loro scopo.

1915

24 maggio. L'Italia entra in guerra contro l'Austria-Ungheria e il 27 agosto 1916 contro la Germania, a fianco della Francia e della Gran Bretagna. Una lunga guerra che termina con l'armistizio, 3 novembre 1918, seguito il 28 giugno 1919 dalla firma del Trattato di pace di Versailles.

In questi anni lo scrittore francese Paul Valery si chiede se "riuscirà l'Europa a restare quella che appare, e cioè la parte più preziosa dell'universo terrestre, la gemma della sua sfera, il cervello di un grande corpo". Teme che il "miracolo" cessi per qualche "minacciosa cospirazione degli eventi".

1915

26 giugno. *La Gazzetta Ufficiale* pubblica l'Atto n. 399 - Decreto Luogotenenziale n. 908, che istituisce il Corpo nazionale dei Volontari Motonautici. Nell'estate sono requisiti nei porti principali di Napoli, Cagliari, Palermo, Messina, Bari, Ancona e Venezia diversi motoscafi privati per armarli, secondo le possibilità, con cannoncini o mitragliere, e munirli di bombe da getto contro i sommergibili. Secondo il contrammiraglio Ottorino Pieroni, autore del libro *Il servizio postale nella Marina Militare 1892-1920* edito dall'Ufficio Storico della Marina Militare, almeno 27 unità hanno il loro timbro postale e la maggior parte sono in servizio a Venezia.

"La creazione di un Corpo di volontari di Marina" - scrive Cesare Imperiale di Sant'Angelo presidente dell'Unione Nazionale della Marina da Diporto nel libro *Volontari del mare* - "è certamente uno degli episodi più interessanti dell'ultima guerra marittima, combattuta nell'Adriatico e nel Mediterraneo; e la pronta ed efficace utilizzazione del personale e del materiale, offerto da un piccolo nucleo di borghesi militarizzati, costituisce un fatto che non ha riscontro nelle altre Marine, sia alleate che nemiche". Centosei volontari prestano effettivo servizio sui motoscafi o sui Mas, coi gradi rispettivi di capogruppo, di volontario di 1^a e 2^a classe, corrispondenti ai gradi di tenente di vascello, di sottotenente e di guardiamarina, e sui loro motoscafi sono imbarcati 108 secondi capomeccanici e 116 marinai. Tre volontari, con il grado di capogruppo, hanno il comando di Squadriglie di Mas, dieci comandi di sezioni, ventinove comandanti di Mas e cinque prestano servizio nelle squadriglie dell'Aeronautica.