



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° 8

NOTIZIARIO ON-LINE

30 Aprile 2013

SOMMARIO

- | | | | |
|---------------------------------|--------|----------------------------------|---------|
| - Editoriale | pag. 1 | - Longitudine e cronometro | pag. 23 |
| - Uno strumento esclusivo | pag. 2 | - Libri in vetrina | pag. 26 |
| - La grande vela | pag. 5 | - Sondaggio | pag. 27 |

EDITORIALE

Ricordiamo che è in corso il sondaggio tra i lettori per conoscere quali sono gli argomenti preferiti tra quelli trattati del nostro giornale in modo da indirizzare la nostra attenzione sulle materie, come si usa, dire "più gettonate". A pagina 27 del Notiziario trovate la scheda per dare la vostra risposta. Inoltre, il sondaggio è stato dotato di un premio (una copia del volume "Navigare" recensito sul nostro numero 2) che sarà sorteggiato tra tutti coloro che avranno inviato la loro risposta entro il 31 maggio 2013.

Continuiamo a ricevere contributi interessanti da parte dei lettori che inviano articoli per essere pubblicati. Alcuni davvero straordinari come quello dell'amm. Giovanni Iannucci che ci onora della sua firma.

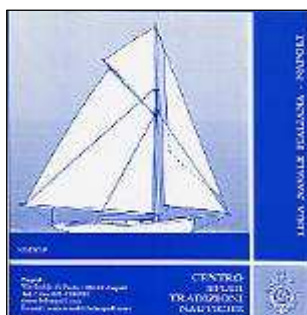
Può capitare di non trovare immediatamente pubblicato il proprio articolo: c'è un po' di attesa, ma non temete verrà il turno di tutti.

Il nostro impegno per rendere sempre migliore e più esclusivo ciò che viene pubblicato anche questa volta è stato premiato.

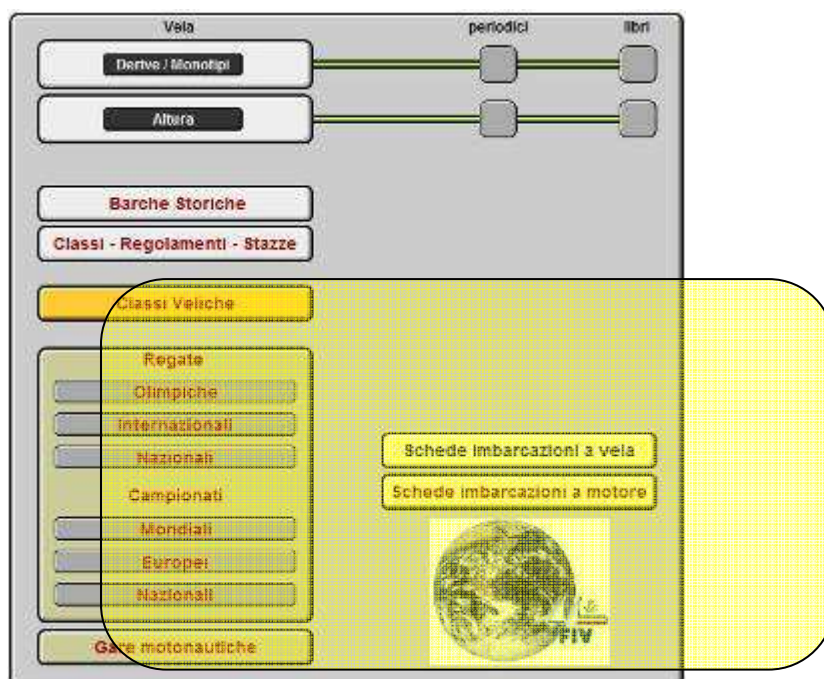


UNO STRUMENTO ESCLUSIVO NELLA STORIA DELLA NAUTICA

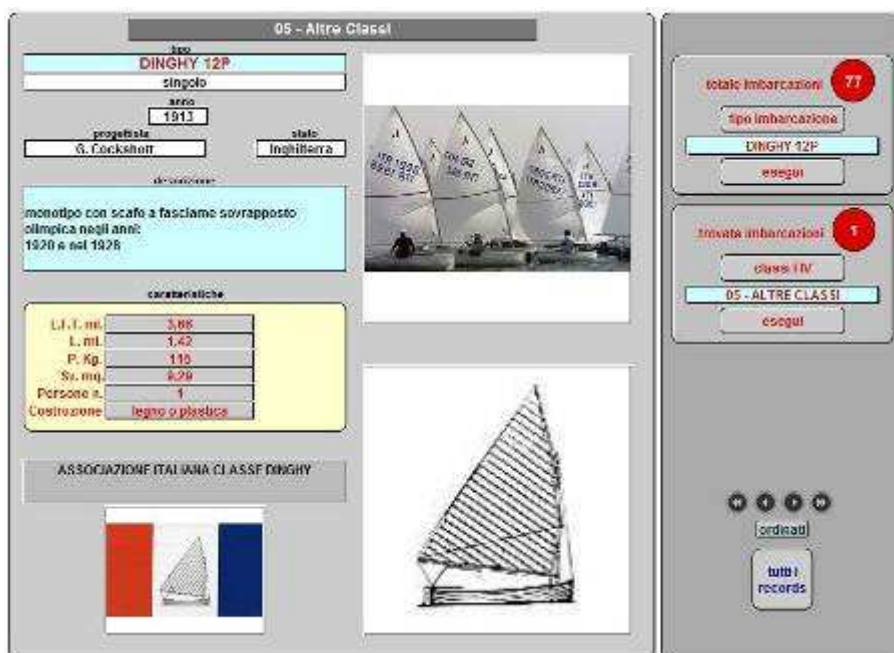
a cura di Guido Barbatì e Giancarlo Ciccarelli



Tratteremo, in questa seconda parte del settore “**imbarcazioni**”, solo delle voci evidenziate di seguito



Attivando il pulsante “**Classi veliche**” si ottiene la schermata:



Nella banda a destra attivando il pulsante “**tipo imbarcazione**” scegliendo dal menù a tendina l’imbarcazione richiesta e attivando il pulsante “**esegui**” si ottiene a schermo nell’ordine da sinistra in alto : il nome, la tipologia, l’anno di progettazione, il progettista ed il relativo stato d’appartenenza, la descrizione dello scafo, le sue caratteristiche fisiche,

l'associazione, il simbolo di classe. Al centro della schermata una immagine fotografica ed il disegno. Attivando il pulsante della **“associazione di classe”** si accede alla schermata:

ECCITANTI 8	Eccitanti - settore				doc. a - sport. n. - scalf. sig.	altre fonti
	1	1° DINGHY MATCH RACE - 1990			08 22 15 0	
notiziari 20	Notiziari				scalf. sig.	altre fonti
	1	IL DINGHY	1997	2-5-10-12	1 0	
volumi 13	Volumi				scalf. sig.	altre fonti
	1	LA GUIDA DEL DINGHY 12 PEDI			181 88 8	
video e filmati 5	Video e filmati				scalf. sig.	altre fonti
	1	SA CAMPIONATO ITALIANO DINGHY - LORO			042 62 2	
articoli 54	Articoli				scalf. sig.	altre fonti
	1	LA GUIDA DEL DINGHY 12 PEDI			181 88 8	

Nella quale è presente a video tutto ciò che il Centro è riuscito, fino ad ora ,a mettere insieme per l'imbarcazione richiesta nei documenti, nei notiziari, nei volumi, nei video e filmati, negli articoli ed in altre eventuali fonti.

Sempre nella banda a destra attivando invece il pulsante **“classi FIV”** e scegliendo dal menù a tendina una delle classi definite dalla Federazione Vela, per esempio **“classi olimpiche”** e attivando il pulsante **“esegui”** si ottiene la finestra:

LISTA FIV			
1	470	classe a doppio maschile	
2	470	classe a doppio femminile	
3	490	classe a doppio misto	
4	490	classe a doppio misto	
5	490	classe a doppio misto	
6	490	classe a doppio misto	
7	490	classe a doppio misto	
8	490	classe a doppio misto	
9	490	classe a doppio misto	
10	490	classe a doppio misto	
11	490	classe a doppio misto	
12	490	classe a doppio misto	
13	490	classe a doppio misto	
14	490	classe a doppio misto	
15	490	classe a doppio misto	
16	490	classe a doppio misto	
17	490	classe a doppio misto	
18	490	classe a doppio misto	
19	490	classe a doppio misto	
20	490	classe a doppio misto	
21	490	classe a doppio misto	
22	490	classe a doppio misto	
23	490	classe a doppio misto	
24	490	classe a doppio misto	
25	490	classe a doppio misto	
26	490	classe a doppio misto	
27	490	classe a doppio misto	
28	490	classe a doppio misto	
29	490	classe a doppio misto	
30	490	classe a doppio misto	
31	490	classe a doppio misto	
32	490	classe a doppio misto	
33	490	classe a doppio misto	
34	490	classe a doppio misto	
35	490	classe a doppio misto	
36	490	classe a doppio misto	
37	490	classe a doppio misto	
38	490	classe a doppio misto	
39	490	classe a doppio misto	
40	490	classe a doppio misto	
41	490	classe a doppio misto	
42	490	classe a doppio misto	
43	490	classe a doppio misto	
44	490	classe a doppio misto	
45	490	classe a doppio misto	
46	490	classe a doppio misto	
47	490	classe a doppio misto	
48	490	classe a doppio misto	
49	490	classe a doppio misto	
50	490	classe a doppio misto	

che mette a video le classi richieste.

Nel settore **“REGATE”** le informazioni sono omogenee, ovvero l'interrogazione che estrae i dati sono comuni a tutte le tipologie delle regate siano esse solo regate che campionati riferite ad eventi internazionali, europei o nazionali. La stessa procedura vale anche per il settore riguardante le **“gare motonautiche”**.

ARTICOLI sull'argomento sono stati trovati: n. 15 articoli

Periodico	Anno Mese - Anno	Titolo Autore	Art. - Pg.
1 YACHTING ITALIANO	1995	CAMPIONATO D'EUROPA E DEL MONDO DELLA "STAR CLASS"	5 6
2 YACHTING ITALIANO -	1997	MEXICO 98 - CANTO DEL CIGNO DELLA STAR CLASS ?	5 6
3 YACHTING ITALIANO	1995	IL CAMPIONATO DEL MONDO "STELLE" ALL'AVANA - STAR	5 6
4 YACHTING ITALIANO -	1992	NUOVI CAMPIONE DEL MONDO "STAR"	5 1
5 YACHTING ITALIANO -	1999	"112" CAMPIONE DELLA STAR CLASS	5 1
6 VELA E MOTORE	1998	CAMPIONATO DEL MONDO STAR	5 A
7 VELA E MOTORE	1998	CAMPIONATO DI FRANCIA STAR	5 A
8 VELA E MOTORE	1998	OLIMPIADI 1996 NAPOLI - CLASSE STAR (RISULTATI)	5 A

DOCUMENTI sull'argomento sono stati trovati: n. documenti

Titolo	Autore	Doc. con. - Scat. - Pg.

VIDEO E FILMATI sull'argomento sono stati trovati: n. video/filmati

Titolo	Autore	Gen. - Imp. - Formato - Durata	Vol. - Scat. - Rip.

[Archivi CSTN](#)
[Archivi Privati](#)
[Archivi Rivista Marittima](#)

Scegliendo, in basso a sinistra, l'“**imbarcazione richiesta**” nel menu a tendina, compaiono nella parte superiore tutti gli articoli, i documenti ed i video relativi all'imbarcazione richiesta sempre con le indicazioni riguardanti il periodico, l'anno-mese e pagina, il titolo, l'autore, il commento se presente e l'ubicazione.

Il tasto in basso a destra “**ricerca in....**” rimanda ad una schermata dove sono evidenziati i volumi che riguardano l'imbarcazione richiesta e presenti o fisicamente o virtualmente negli archivi del CSTN.

CSTN sull'argomento sono stati trovati: n. 32 libri

Titolo	Autore	Commento	PG.	CSTN	Scat.	Rip.
1 ADMIRAL'S CUP	WATTS P., BOTTINI M.	STORIA DELLA REVISTA "ADMIRAL'S CUP" 1991	32	06	0	1
2 ADMIRAL'S CUP 1995 - LA VITTORIA ITALIANA	BORGONARI C.	FOTOGRAFIE DI CARLO BORGONARI	150	06	0	1
3 BARCOLANA '91 - 2001 - ALBO D'ORO	EVYR JOT. PAVLI	ALBO D'ORO	28	06	0	1
4 BARCOLANA '91 - 2001 - ALBO D'ORO	EVYR JOT. PAVLI	ALBO D'ORO	86	06	0	1
5 BARCOLANA - RACCONTI DI MARE	MOLINATO LEO	BARCOLANA 1969 - 2002	160	06	0	1
6 CENTOBREGIA DEL LAGO DI GARDA	SPICOLI VELA	LA STORIA (20 ANNI FOTO DIPOCA)	40	06	0	1
7 CENTOBREGIA - MAGAZINE - SUPP. DIC. 1991	SPICOLI VELA	MAGAZINE 90 DICEMBRE 1991	48	06	0	1
8 CENTOBREGIA - MAGAZINE - SUPP. SET. 1991	SPICOLI VELA	MAGAZINE 90 SETTEMBRE 1991	48	06	0	1

PRIVATI sull'argomento sono stati trovati: n. 1 libri

Titolo	Autore	Commento	Provenienza
1 BARI YACHT INTERIO AL MONDO (MINT-BREAD ROUND)	PAOLI DORIS	FOTO SARCA E SKIPPERS - PLAT	RAFFINELLI PIRELLA

RIVISTA MARITTIMA sull'argomento sono stati trovati: n. 1 libri

Titolo	Autore	Commento	Vol. - Pg.
1 GIGLIA	BELLONI		20 87

I pulsanti “**scheda imbarcazioni a vela**” e “**scheda imbarcazioni a motore**” consentono di evidenziare una schermata con le informazioni sulle schede tecniche del tipo di imbarcazione richiesta.

PERIODICI		Anno Mese Giorno	Titolo Autore Commento	Scad.	Tip.
1	ARTE NAVALE	2001	1. LIGHE DEL "PILUSSEN"		4 E
		2001	2. MONTES A		
		40	ROYAL CLIPPER NAVE A VELA A CINQUE ALBERI		
2	ARTE NAVALE	2004	1. RAGAZZI DEL LAGO		4 E
		1020	LUZZATTO G.		
		61	RICOSTRUZIONE DI UN 7 M SCL DEL 1812 PROGETTO ANDERSEN		
3	ARTE NAVALE	2005	ARMO VECCHIO VITA NUOVA		4 E
		031	PIRELLA G.		
		55	"PIRELLA" 7000 ARII TESO		
4	ARTE NAVALE	2006	1. L'ULTIMO DEI BIG-FARVE		4 E
		430	ROSA A.		
		12	IL CUTTER AURICO "WALWORTH" TORNA A GALLEGGIARE DOPO 50 ANNI		
5	ARTE NAVALE	2008	IL CUCULLO DI NEVILLE		4 E
		832	CONCORSO C.		
		74	IL M40 ALFA ROMEO A ALL'ASSALTO DI RECORD		
6	ARTE NAVALE	2009	1. IL COZZO NEL ROMBO DI SAN PIETRO		4 E
		837	DEL FINO A.		
		100	IL SOCCO A VELA LATINA - COSTRUZIONE GIOVATTA PAGO		
7	ARTE NAVALE	2007	IL CLIPPER DEL TERZO MILLENNIO		4 E
		240	MANFREDI N.		
		7	"MILITARY RACE" COME CAUSE E EFFETTI DI UNO STABILIMENTO ITALIANO		
8	ARTE NAVALE	2007	"WALLY E SENSE 143"		4 E
		240	REDAZIONE		
		22	LA LUNA CRUISING SLOOP DELLA WALLY YACHTS		
9	ARTE NAVALE	2007	"SPIRIT OF TUNGA"		4 E
		240	REDAZIONE		
		20	CONCORSO DI UN ANNO DI ATTIVITA DI "SPIRIT OF TUNGA"		
10	ARTE NAVALE	2007	1. SULLI ACQUILI E INFINITI		4 E
		427	MADEIRA R.		
		36	IL "MALTESE PALDOM"		

DOCUMENTI		Titolo	Autore	Scad.	Tip.	pag.	scad. esp.
1	LINEA SOLARIS 1993	10 - CANAL COMAR	CB	17	E		
2	SINAI 46 MK II	10 - CANAL COMAR	CB	21	C	17	C
3	IMBARCAZIONE "FRANCHINI 41.5"	10 - CANAL COMAR	CB	21	C	17	C
4	IMBARCAZIONE "FRANCHINI 41.1"	10 - CANAL COMAR	CB	21	C	17	C
5	MIRANDA II - 3 MSL	10 - BANCHE STORICHE	CB	20	C	17	C

imbarcazione richiesta: VELA

in periodo totale schede 3258 - sull'argomento 1972
 in documenti sull'argomento totale schede 14

NOME DELL'IMBARCAZIONE RICHIESTA

Nel riquadro in basso a sinistra, è possibile scegliere nel menu a tendina, per le imbarcazioni a vela tra vela e motorsailer, per le imbarcazioni a motore tra cabinati e day-cruiser. Compiono inoltre le informazioni sui documenti presenti presso il CSTN. Un ulteriore pulsante in basso **"nome dell'imbarcazione richiesta"** consente di operare la ricerca digitando il nome dell'imbarcazione.

nome dell'imbarcazione:

valori	periodico-titolo	autore-commento	anno	messe (n.)	pag.	scad. esp.
1	05 NAUTICA PHOENIX COMAR	FLIA S. SCHEDA DELL'IMBARCAZIONE	1991	1	136	3 A
2	05 IL GIORNALE DELLA VELA NUOVA AMMIRAGLIA DELLA COMAR - COMET 14	CICCARONE L. SCHEDA DELL'IMBARCAZIONE	1982	9	116	2 F
3	05 BOLINA GRANDE COMAR (700 - 800 - 850 - 860)	BORRELLI G. CANTIERI COMAR	1985	41	80	2 G



LA GRANDE VELA.....raccontata dai protagonisti

Grazie al Presidente Carlo Rolandi, che segue e sostiene il CSTN e le sue attività con la grande passione che lo contraddistingue, abbiamo il piacere di aggiungere alle "firme illustri" del nostro "Notiziario CSTN" quella dell'ammiraglio Giovanni Iannucci che dello sport velico della Marina è stato un grande protagonista. Il racconto che ha scritto per noi è preceduto dalla presentazione che lo stesso Presidente Rolandi fa dell'autore.

Vi presento Giovanni Iannucci...

Giovanni Iannucci, a me legato da antica amicizia consolidatasi dall'aver partecipato insieme a numerose Giurie Internazionali di importanti regate quali le "Vele d'Epoca" e la "Tre Golfi" di Napoli, la "Rolex Middle Sea Race" di Malta, ed altre ancora in Costa Smeralda, nelle acque della Liguria e dell'Isola di



Wight, mi ha offerto la possibilità di mettere a disposizione del "Notiziario" del nostro Centro Studi Tradizioni Nautiche alcune sue "memorie" (ne saranno quattro o cinque) che ha sintetizzato dopo aver partecipato a regate oceaniche di alto livello con prestigiose barche prevalentemente di proprietà della nostra Marina Militare. Non mi sono lasciata sfuggire questa golosa opportunità che trasporta il lettore, sfogliando il "Notiziario", a bordo di queste barche prestigiose quasi come se fosse anche lui un membro dell'equipaggio. Tra le barche che incontreremo ricordo "Artica II", "Mait II", "Corsaro II", barche che ancora oggi solcano i mari partecipando a regate e raduni molto importanti: tra questi ultimi quelli delle "Vele d'Epoca". Nella prima puntata delle "memorie" di Giovanni Iannucci saliremo a bordo di "Artica II", progettata dall'indimenticabile John Illingworth, raffigurata nel quadro ad olio di Rudolf Claudus con lo scafo rosso - che all'epoca era il colore che distingueva tutte le barche da regata della Marina Militare italiana - nella partenza della regata Torbay-Lisbona del 1956. Altra puntata ci descriverà, anch'essa con dovizia di particolari, la regata Buenos Aires-Rio de Janeiro del 1962 a bordo del "Mait II" di proprietà dell'indimenticabile Italo Monzino, appassionato velico ed artefice, nel quotidiano, della grande catena di distribuzione "Standa". Molto interessanti saranno i commenti alla regata del Monzino il quale, a causa di imprevisti ed improrogabili impegni dell'ultimo momento, dovrà rinunciare a far parte dell'equipaggio del "Mait II". La regata Los Angeles-Honolulu del "Corsaro II" del 1965 darà spazio alla descrizione del trasferimento della barca da Rio de Janeiro a Los Angeles risalendo le coste del Sud America, il passaggio del Canale di Panama, la navigazione nell'Oceano Pacifico lungo le coste dell'America Centrale e Settentrionale, fino Long Beach (Los Angeles) da dove prenderà il via la regata transpacificca. L'allenamento dell'equipaggio ed il suo affiatamento, avvenuti proprio durante questa lunga trasferta che ha preceduto la regata, saranno descritti nei minimi particolari. Nei miei ricordi vi è la precedente partecipazione di "Corsaro II" a questa regata transpacificca quando Tino Straulino ne era al comando e dell'equipaggio faceva parte Beppe Croce, allora Presidente dello Yacht Club Italiano, della Federazione Italiana Vela e dell'IYRU (International Yacht Racing Union). In altre successive puntate potremo ancora leggere di importanti regate e tra queste quella dalle Canarie a Puerto Rico. Iannucci non soltanto è stato un grande militante della Marina Militare italiana, guadagnandosi le spalline dorate di Ammiraglio di Squadra, ma è stato anche un provetto uomo di mare ed un Comandante seguito con affettuoso rispetto dagli equipaggi da lui dipendenti. Mi fa piacere poter divulgare questi suoi scritti dai quali traiamo conferma che la nostra Marina Militare non opera soltanto a tutela della nostra Patria, ma altresì svolgendo all'estero una penetrante azione promozionale inviando intorno al mondo le sue splendide barche, onore e vanto dello Yachting italiano, con equipaggi altrettanto splendidi. Affido al curriculum che segue il compito di fornire una dettagliata disamina della vita militare e sportiva di Giovanni Iannucci, Classe 1933, oggi felicemente sposato con la cara Marilena, anche lei coinvolta nei Comitati di Regata della nostra Vela.

Carlo Rolandi

Giovanni Iannucci - Curriculum

Nato a Napoli il 2 febbraio 1933, figlio di Ufficiale di Marina, ha trascorso l'infanzia e l'adolescenza in varie località d'Italia, sempre sul mare. Conseguito il Diploma di Maturità Classica presso il Liceo Classico "Archita" di Taranto, entrava in Accademia Navale nel 1951 - Corso "Australi"- e ne usciva, con il grado di Aspirante Guardiamarina, nel 1955.

Dopo un periodo di imbarco su Unità di Squadra, si trasferiva negli U.S.A. per il Corso di Pilotaggio della U.S. Navy e conseguiva il brevetto di Pilota Militare nel 1958.

Rientrato in Italia, veniva assegnato ai Reparti Aerei Antisommergibile, allora dotati del velivolo Grumman S2F. Effettuava successivamente il passaggio sul successore

dell'S2F, il Breguet 1150 Atlantic.

Nel corso della carriera, oltre ai periodi in attività di volo, ha ricoperto vari incarichi nazionali e NATO, a bordo ed a terra, in Italia ed all'estero. Fra di essi, è stato Comandante alla Classe del Corso "Grifoni" in Accademia Navale dal '65 al '67. Ha comandato i Dragamine *Betulla* ed *Acacia*, la Corvetta *Alcione*, la Fregata *Castore* e le Navi Scuola a vela *Corsaro II*, *Stella Polare* ed *Amerigo Vespucci*.

Promosso Contrammiraglio nel 1983, ha frequentato il Centro Alti Studi della Difesa, ha comandato la 4ª Divisione Navale ed il Centro Addestramento Aeronavale, è stato Capo Divisione presso il Comando delle Forze Navali NATO in Mediterraneo e Comandante Militare Marittimo Autonomo in Sicilia, concludendo in tale incarico il servizio attivo nel dicembre del 1991, con il grado di Ammiraglio di Squadra.

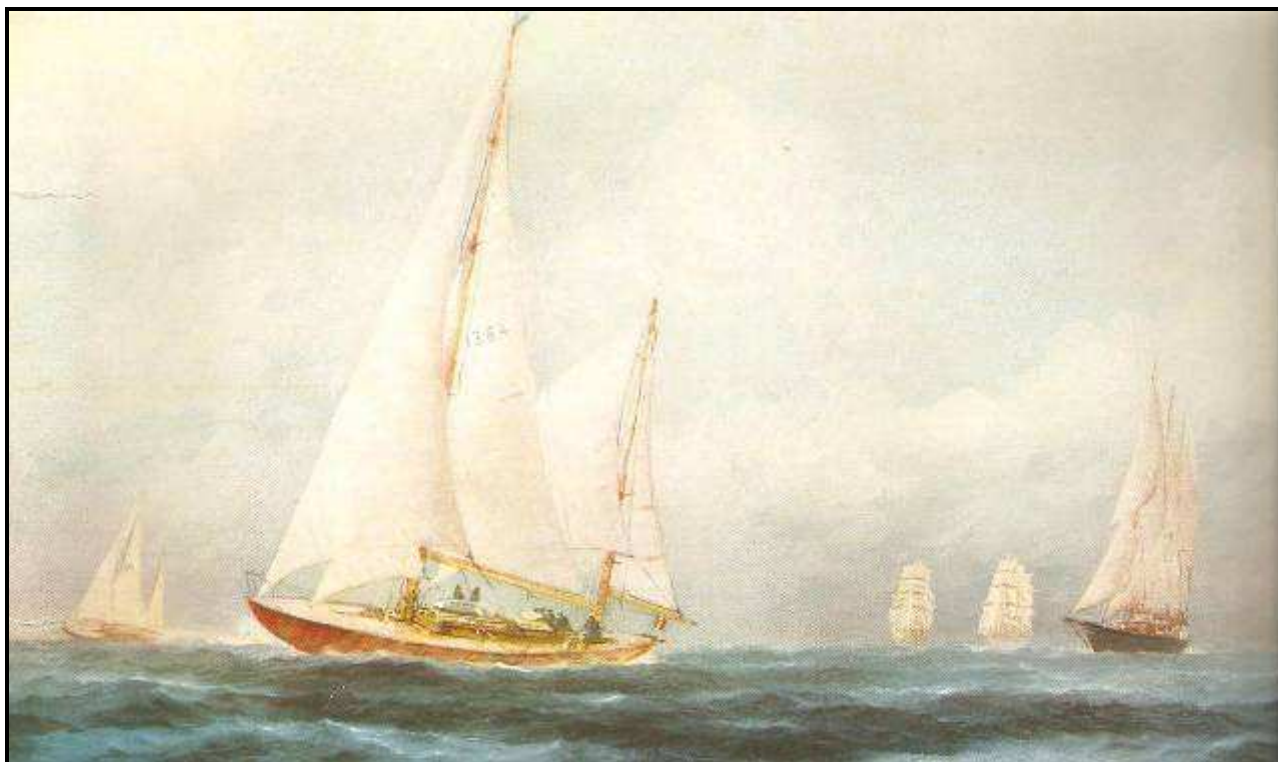
Da allora si è dedicato, esclusivamente a titolo volontario, a varie attività connesse con il mare ed in particolare con la vela. E' stato per molti anni membro di vari comitati dell'International Sailing Federation e della Federazione Italiana Vela ed è attualmente Congressman dell'Offshore Racing Congress. E' stato collaboratore della Sail Training Association Italia e, per dodici anni, Delegato Regionale per la Sicilia della Lega Navale Italiana. E' Ufficiale di Regata Nazionale.

La pratica della vela, iniziata a tredici anni, nel 1946, si è svolta inizialmente su imbarcazioni dello Sport Velico Marina Militare quali la Star, il Dinghy 12 p. S.I., lo Snipe ed il 5.5 m. S.I.. Nel 1956 ha partecipato alla regata Torbay – Lisbona su *Artica II* e da allora si è dedicato prevalentemente alla vela d'altura, partecipando a numerose regate oceaniche quali la Buenos Aires – Rio de Janeiro sul *Mait II*, la Transatlantica, la Transpacific, l'Annapolis – Newport, il Fastnet e la Channel Race sul *Corsaro II*, la Coruña – Portsmouth sulla *Stella Polare* e, in Mediterraneo, a numerose edizioni della Giraglia e della Middle Sea Race su varie imbarcazioni. Nel 1969 ha fatto parte, su *La Meloria*, di Gianni e Mary Pera, della prima squadra italiana all'Admiral's Cup. Ha inoltre praticato la vela, per diporto, con le sue quattro imbarcazioni da crociera che si sono succedute nel tempo.

Per il successo delle iniziative intraprese per la rinascita e la promozione dello sport della vela su derive ed imbarcazioni d'altura nella Sicilia Nord Orientale, è stato insignito dal CONI, nel 2004, della Stella di Bronzo al Merito Sportivo



1956 - Artica II



Artica II alla partenza della Torbay – Lisbona (Olio di Rudolf Claudus)

Anche se me lo aspettavo, la notizia che ero stato scelto per far parte dell'equipaggio di *Artica II* (1) fu motivo di grande soddisfazione e gioia. Era un'occasione unica! Il mare aperto, il mutare delle condizioni meteo, la notte in mare, la condotta della navigazione, il cambio delle vele, l'organizzazione di bordo e tutte le altre componenti che caratterizzano la vela d'altura esercitavano su di me, nonostante quella sola breve esperienza vissuta quando ero aspirante della terza classe in Accademia, un fascino notevolmente superiore a quello delle brevi uscite in mare o anche delle regate con la *Star* o le derive.

Ci trovammo tutti a Genova. Lo skipper, Capitano di Fregata Emanuele Junca, i due capi guardia, Capitano di Corvetta Aldo Macchiavelli e Tenente Colonnello Commissario Enrico Giaume, noi giovani, tutti compagni di corso d'Accademia, Gigi Giannitrapani, Giancarlo Basile e Alberto Francesconi, aggregato come riserva nel caso fosse stato necessario sostituire qualcuno. L'unico che non conoscevo ancora era il Nocchiere di leva, Mario Giolfo. Mi fece subito un'ottima impressione che sarebbe stata poi pienamente confermata. *Artica*, ormeggiata alla banchina dello Yacht Club Italiano (YCI), il prestigioso circolo del quale ero socio da un paio di anni, fu più che una sorpresa. Così spartana, così diversa da tutte le imbarcazioni d'altura di quei tempi, con il suo scafo rosso sembrava una Ferrari del mare! Ma come era nata l'idea di dotare lo Sport Velico della Marina Militare (Marivela) di una imbarcazione da regata di quelle caratteristiche?

L'iniziativa che portò alla nascita di *Artica* trae origine da un incontro che avvenne nel 1954 a Cowes, nell'Isola di Wight, il più importante e prestigioso centro della vela europea, fra il Tenente Colonnello delle Armi Navali Gianni Pera e John Illingworth, uno dei più famosi progettisti di imbarcazioni d'altura da regata di quei tempi (2). Gianni, che negli anni seguenti, nonostante la differenza di età, sarebbe divenuto uno dei miei migliori e più cari amici, si trovava a Cowes per partecipare alle regate della "Cowes Week" con il *Chiar di Luna*, un terza classe RORC (Royal Ocean Racing Club) di Marivela, che aveva già ottenuto notevoli successi in Mediterraneo. Era stato progettato e costruito nel 1950 da

Cesare Sangermani ed era stata una delle prime costruzioni, la N. 36, del suo cantiere (3). L'anno seguente era stato venduto alla Marina.

Accanto al *Chiar di Luna* era ormeggiato un piccolo yacht celeste, il *Wista*, di proprietà di John Illingworth, che si distingueva in regata per le straordinarie doti di tenuta in condizioni di tempo duro e per la sua velocità anche con poco vento. Fra John e Gianni iniziarono lunghe discussioni sulle caratteristiche di un moderno yacht da regata che sfruttasse al meglio le opzioni offerte dalla formula di stazza RORC e fra di loro nacque un rapporto di amicizia e reciproca stima. Tornato in Italia, Gianni mise al corrente delle sue esperienze il Direttore di Marivela, Capitano di Vascello Giulio Figarolo di Gropello, gran gentiluomo, dedito con passione al suo incarico, e propose la costruzione di una nuova imbarcazione di Marivela per regate d'altura, affidando a John Illingworth la progettazione. La proposta di massima fu accolta con entusiasmo anche dal Capo di Stato Maggiore della Marina, dal quale allora Marivela dipendeva direttamente, e la collaborazione con Illingworth divenne operativa. Vi erano, tuttavia, ancora incertezze sulle scelte da fare.

L'anno seguente Gianni fu invitato da John a far parte del suo equipaggio nella regata del Fastnet sulla sua nuova barca, il *Mouse of Malham*. La regata, caratterizzata da venti leggeri o moderati e una discreta quantità di andature al lasco, fu un successo per *Mouse*, che vinse agevolmente nella sua classe, la terza RORC, dimostrando di avere eccellenti qualità marine e di essere capace di velocità ben superiori a quelle necessarie per primeggiare in tempo compensato, nonostante la sua limitata lunghezza al galleggiamento, in particolare nelle andature portanti. La decisione fu presa: *Artica* sarebbe stata un *Mouse* pantografato, un seconda classe RORC lungo quasi 13 metri che potesse ospitare, anche se molto spartanamente, un equipaggio di sette persone. Le principali caratteristiche di *Artica*, tratte da uno scritto di Marivela, sono riportate nelle note (4) e negli allegati a questo capitolo (Allegati 1 e 2).

Uno dei fattori che accelerò le consuete lungaggini burocratiche fu l'istituzione di una regata per navi e imbarcazioni con equipaggi composti per almeno il 50% da giovani allievi, i "trainees". La regata doveva svolgersi nel luglio del 1956 da Torbay a Lisbona, su di un percorso di circa 800 miglia marine (5). La gara per la costruzione della barca fu vinta dal Cantiere Sangermani (costruzione N. 83) ed il 20 aprile 1956 *Artica* fu varata dalla spiaggia di fronte al cantiere e scivolò in mare su di un'invasatura, con i metodi di quei tempi. I travelift non esistevano ancora.

Ma torniamo a noi. I pochi giorni che trascorremmo a Genova furono densi di attività. Non c'era molto tempo e tante cose da fare per completare l'allestimento e uscire in mare per conoscere la barca e provare le vele, tutte della famosa veleria britannica Ratsey & Lapthorn, arrivate da Cowes accuratamente piegate nei loro sacchi. Alcune di esse, fra le quali le rande di maestra e mezzana, erano ancora in cotone, altre rappresentavano le prime esperienze con il terylene, il nome inglese del dacron. Conoscemmo John Illingworth che trascorse qualche giorno con noi, controllando nei minimi particolari la barca e dandoci utili consigli. Ebbi occasione di rivederlo in seguito, ma fu sufficiente quel primo contatto perché mi rendessi conto che avevo avuto il privilegio di conoscere una persona eccezionale, al di là della sua fama. Il suo fisico imponente, il carisma che emanava, la disinvoltura con cui si muoveva in barca e la chiara percezione di tutto quanto avveniva intorno a lui rimarranno sempre impressi nei miei ricordi.

Quando all'ormeggio, fra un'uscita in mare e l'altra, eravamo oggetto di notevole curiosità da parte dei soci dello YCI, che venivano numerosi a vedere la nuova barca della Marina. In genere, i commenti erano positivi ed esprimevano soddisfazione per le prospettive di successo in regate internazionali. Ci furono, tuttavia, anche voci discordi. Le imbarcazioni d'altura di allora erano ben diverse. Coperta in teak, sovrastrutture in mogano massello, sistemazioni interne concepite per la massima comodità senza pensare al peso, tutte caratteristiche che su *Artica* erano state accuratamente bandite. Qualcuno fece osservare - e

non credo fosse un giudizio del tutto privo di fondamento - che una barca come quella avrebbe esercitato un'influenza negativa sulle caratteristiche delle imbarcazioni da regata d'altura, costringendo a ricercare solo le prestazioni a scapito delle qualità crocieristiche che avrebbero dovuto invece coesistere.

Fin dall'inizio, la nostra vicenda ebbe anche una componente "politica" non insignificante. Qualche giorno dopo il nostro arrivo a Genova, ricevemmo tutti una lettera dallo Stato Maggiore della Marina nella quale si diceva perentoriamente che durante la nostra permanenza in Portogallo avremmo dovuto evitare di recarci a Cascais "quale località". In altre parole, non avremmo dovuto metterci assolutamente piede. Il motivo era che l'anno precedente, in occasione della premiazione di un campionato internazionale della classe Star, il Comandante Straulino era stato fotografato in uniforme mentre stringeva la mano ad Umberto di Savoia, in esilio a Cascais. La fotografia, apparsa su di un quotidiano sotto il titolo "La Marina Monarchica", aveva suscitato non poche reazioni nel mondo politico e si voleva evitare che vi fossero altri "incidenti" del genere. L'arrivo della regata era proprio a Cascais, ma noi avremmo dovuto proseguire al più presto con la barca per Lisbona.

La fase finale, la più importante della preparazione, fu una lunga navigazione di una decina di giorni nei quali percorremmo circa ottocento miglia, più o meno la distanza che avremmo dovuto percorrere poi in regata. Lo scopo era naturalmente addestrativo, ma non solo. A Marivela vi erano ancora dubbi sulla possibilità di vivere per giorni e giorni in sette persone in un ambiente così ristretto, ma soprattutto così spartano. In quella occasione poi eravamo addirittura in otto perché venne anche Alberto, la riserva.

Da Genova dirigemmo per Ischia, dove era previsto un rendezvous con i quattro 24 piedi RNSA di Marivela. Era in corso una delle gambe della "Regata dei Tre Dipartimenti" (6) da Napoli a La Maddalena e avremmo dovuto intercettarli e procedere insieme verso la Sardegna. Il rendezvous avvenne al largo di Ischia, ma insieme rimanemmo poco. *Artica II* prese ben presto il suo passo e in un paio d'ore li perdemmo di vista di poppa. Il tempo era buono, la navigazione e la vita di bordo proseguivano senza problemi, nonostante la ristrettezza e la spartanità delle sistemazioni sotto coperta. Tutto era studiato con tale razionalità che, con il passare del tempo, la barca cominciò perfino a sembrarci più comoda e spaziosa di quanto in effetti non fosse. (A destra: *Artica di bolina*)



In coperta ci mettemmo un po' di più ad abituarci alla complessità delle manovre. Essere armati a cutter significava avere quattro scotte che arrivavano ai verricelli in pozzetto e due coppie di sartie volanti che in pratica diventavano tre quando si doveva strambare con la vela di strallo armata. Per fortuna tutte le volanti erano azionate da leve che rendevano la manovra più rapida ed agevole. Un particolare che ci meravigliò fu che le lunghe scotte dello Yankee erano in cavo d'acciaio e solo la parte finale che arrivava al verricello era in dacron. Non c'erano ancora materiali a basso "stretch" e il cavo d'acciaio aveva lo scopo di mantenere la vela a segno, evitando che vi fosse un eccessivo allungamento delle scotte quando sotto sforzo.

Anche le rande di maestra e mezzana, in cotone, avevano le loro peculiari esigenze. Quando bagnate o solo umide per la pioggia o per la "guazza" notturna si restringevano ed era necessario lasciare il caricabasso del boma ed il tiro a poppa per evitare che potessero deformarsi o addirittura strapparsi in casi estremi. Poi, cessata la pioggia o fattosi giorno, mentre si asciugavano, bisognava rimettere gradualmente in forza le due manovre. Erano

vele che avevano il loro peggior nemico nell'umidità. Esattamente il contrario delle vele di oggi, il cui nemico è il sole, con i suoi ultravioletti, micidiali per i tessuti ed i laminati sintetici.

Un numero infinito di viramenti in prora, strambate con lo spinnaker, cambio di fiocchi e presa di terzaroli affinarono sempre di più tutti gli accorgimenti per essere rapidi e precisi. Dopo poco più di una settimana di mare, mentre ci avvicinavamo alla Sardegna, cominciammo a sentirci del tutto a nostro agio. Fino allora il tempo era stato buono e non potevamo immaginare cosa ci attendeva.

In vista di Tavolara, il vento cominciò ad aumentare e ben presto ci trovammo nel bel mezzo di una classica ponentata delle Bocche. Riducemmo vela e cominciammo a bolinare mentre il sole tramontava. Con una serie di corti bordi, entrammo dal passo delle Bisce e continuammo a bordeggiare mentre il vento andava aumentando e fischiava sempre più forte nel sartame. Ormai era buio pesto e intorno a noi non si vedevano che qualche luce sulla costa, a quei tempi quasi deserta, ed una quantità di segnalamenti luminosi. Prima di ogni viramento in vicinanza della costa, pur nell'oscurità, appariva una fuggevole immagine dei tipici scogli di granito della Sardegna nord orientale. Per fortuna gli anziani di bordo conoscevano bene la zona e non ci furono mai apprensione o incertezze, ma il peggio doveva ancora arrivare. Eravamo ormai a poche miglia da La Maddalena su di un bordo con mure a sinistra, pronti a virare a qualche decina di metri dalla costa meridionale dell'Isola di Santo Stefano quando fummo investiti da una raffica ben più forte delle altre. Il viramento non riuscì, non c'era più lo spazio per riprendere velocità sulle stesse mure e non rimaneva che puggiare, ma per farlo era necessario filare o meglio addirittura ammainare la randa. All'ordine, Giancarlo ed io ci precipitammo all'albero e riuscimmo a mollare e filare rapidamente la drizza. Mentre riprendevamo fiato e la barca correva in poppa, vedemmo distintamente gli scogli a pochi metri dal nostro fianco sinistro. L'avevamo scampata per un pelo!

Il Comandante decise di non insistere e di portarsi a ridosso sottovento all'Isola di Santo Stefano, dove c'erano installazioni della Marina che ci consentirono un comodo ormeggio affiancati alla banchina e ben ridossati. Dopo una rapida e frugale cena, andammo finalmente a dormire. Mai sonno fu più profondo e gradito! La mattina dopo avemmo una sorpresa che doveva diventare in seguito una costante: le batterie erano quasi del tutto scariche ed il motore non partiva. Una motobarca della Marina ci rimorchiò a La Maddalena, dove ci fermammo solo un giorno, ma potemmo ricaricare le batterie, consumare due pasti seduti a tavola e fare una doccia, quanto mai necessaria. Eravamo già di nuovo in navigazione quando incrociammo il primo dei 24 piedi in procinto di concludere la regata. Anche se non era il caso di paragonare barche così diverse in tipo e dimensioni, *Artica* aveva certamente camminato bene. Una breve sosta a Bastia e poi in rotta per Genova dove si concluse la fase di ambientamento ed addestramento. Lasciammo la barca a Marietto che avrebbe fatto con lei il lungo viaggio in autotreno per carichi speciali fino a Portsmouth e avrebbe provveduto a rimetterla a mare e ad armarla.

C'erano intanto stati sviluppi sul piano "politico". Qualche giorno prima di separarci per una breve licenza, avevamo ricevuto il Bando di Regata dal quale avevamo appreso che anche la cerimonia di premiazione sarebbe stata a Cascais. Il Comandante Junca chiese istruzioni a Roma e gli fu risposto che erano in corso contatti con la Marina portoghese perché fosse spostata a Lisbona e che comunque non era detto che avremmo dovuto ricevere premi. Evidentemente, non vi era molta fiducia nella possibilità di un nostro successo.

Ci ritrovammo il 25 giugno a Marivela, che allora era in una villetta di fronte al Ministero della Marina, dall'altra parte del Tevere. Il Comandante di Gropello ci accolse calorosamente ed ascoltò con evidente interesse e partecipazione il resoconto del Comandante Junca su quella prima esperienza da poco conclusasi. Gli chiese poi se fosse

veramente convinto delle qualità marine della barca e delle sue capacità di affrontare qualsiasi tempo. La risposta affermativa e senza esitazione sembrò non convincerlo del tutto. Era evidente che le caratteristiche di *Artica*, così originali e tanto diverse da quelle delle imbarcazioni d'altura italiane di quei tempi, destavano ancora non poche perplessità.

Il giorno dopo partimmo per Londra dall'aeroporto di Ciampino con un aereo della LAI (Linee Aeree Italiane). L'aeroporto di Fiumicino e l'Alitalia non esistevano ancora. Rimanemmo a Londra poco più di una mezza giornata che trascorremmo girando in lungo e in largo, incuriositi da tanti particolari assolutamente nuovi per noi. Rimasi affascinato dagli autobus a due piani, dalle rosse cabine telefoniche, dal "Tube" con le sue linee contrassegnate da diversi colori, dai taxi neri senza lo sportello anteriore sinistro per agevolare l'imbarco dei bagagli, dai "Bobbies" con le loro uniformi impeccabili e da tanti altri particolari, ma soprattutto dalla maestosità di tanti edifici e dall'atmosfera cosmopolita presente ovunque. Sebbene fossimo in estate e gli impianti di riscaldamento fossero presumibilmente spenti, regnava una nebbiolina che avvolgeva tutto, quello "smog" scomparso solo anni dopo con l'addio al carbone.

La mattina seguente, Gigi ed io facemmo una rapidissima scappata in centro per comprare un bel maglione – ancora oggi nel mio guardaroba – che avevamo visto la sera prima nella vetrina di un negozio già chiuso e poi raggiungemmo gli altri alla stazione e proseguimmo in treno per Portsmouth. Trovammo Marietto ad attenderci e la barca riarmata, ordinata e pulita alla perfezione, pronta per il trasferimento a Dartmouth, dove si stavano riunendo le venti navi ed imbarcazioni che avrebbero partecipato alla regata. Rimanemmo a Portsmouth un paio di giorni, dedicati a sistemarci di nuovo a bordo ed all'acquisto e stivaggio di una parte dei viveri, poi di nuovo in mare, un mare tanto diverso dal nostro Mediterraneo, ma con un suo fascino particolare. Cominciammo subito ad avere a che fare con correnti e maree di intensità e dimensioni significative rispetto a quelle di casa nostra. Per la nebbia dovevamo ancora attendere qualche giorno, ma saremmo stati serviti a dovere.

Dopo una breve navigazione di trenta miglia con tempo buono e vento favorevole, giungemmo alla foce del fiume Dart ed iniziammo a risalirlo a motore in bonaccia. La costa, alta e rocciosa in prossimità della foce, assumeva poi gradualmente le caratteristiche tipiche dei paesaggi del Devon. Dolci colline, prati verdissimi, animali al pascolo, boschi e piccole case con il tetto spiovente. Passammo davanti al grazioso villaggio di Kingswear sulla riva sinistra, accostammo, seguendo l'ansa del fiume e lo scenario che andava aprendosi ci lasciò senza fiato. Ormeggiati su due file ad una serie di boe in mezzo al fiume c'erano i nostri avversari. Dalle maestose navi a tre alberi, alle golette, alle piccole imbarcazioni, tutte meno una, la francese *Sereine*, più grandi di *Artica*. Fra di esse si muovevano una quantità di natanti, per lo più di visitatori, a vela, a motore ed anche a remi. Sullo sfondo il paese di Dartmouth e, sulla collina alle spalle, l'imponente edificio del Britannia Royal Naval College (BRNC), l'Accademia Navale del Regno Unito dall'inizio del secolo.

Ci ormeggiammo fra due boe, rassettammo la barca e ci recammo a terra dopo aver chiamato una delle motobarche del BRNC che facevano la spola fra le unità della "Torbay to Lisbon Fleet" e l'imbarcadero di Dartmouth. C'erano ancora tante cose da fare, ma dovevamo prima trovare dove alloggiare. Rimanere a bordo sarebbe stato praticamente impossibile con tutte le manifestazioni sportive, sociali e turistiche in programma che richiedevano, fra l'altro, tenute diverse e quindi la possibilità di lavarsi e cambiarsi più volte al giorno. Trovammo sistemazioni, che definirei di fortuna, in modestissimi "Bed & Breakfast" che tuttavia si dimostrarono adeguati alle nostre esigenze. Furono giornate piene. Da regate a vela con i dinghy del BRNC in un'ansa del fiume più a monte, a gite turistiche, al tradizionale "Crew Party", una bolgia infernale con fiumi di birra. Fra un

impegno e l'altro c'era anche da completare i viveri e dare gli ultimi ritocchi alla preparazione della barca.

Una sera, Giancarlo, Gigi ed io, tornando a bordo per controllare l'ormeggio prima di notte, invitammo i tre giovani dell'equipaggio della motobarca che ci aveva traghettato ad ormeggiarla a fianco di *Artica* ed a venire a bordo a bere un bicchiere di vino. Era ovvio che non sarebbe stato loro consentito, ma dopo un momento di esitazione, rinfrancati dal buio ed attratti non solo dal vino, ma anche dalla curiosità per una barca così originale, accettarono l'invito. Mentre sorseggiavamo il vino, versato molto prosaicamente in bicchieri di plastica da un bidone di plastica – il vetro a bordo non esisteva proprio – ci dissero che erano entrati in accademia meno di un anno prima, avevano seguito un primo stage di sei mesi, erano poi stati imbarcati per tre mesi, in piccoli gruppi, su unità operative ed erano da poco tornati in accademia per un altro periodo di sei mesi. Il giovane allievo che svolgeva l'incarico di padrone ci spiegò brevemente i loro compiti e ci fece vedere gli "orders". Erano su di un piccolo foglietto di carta e dicevano di prendere in consegna l'imbarcazione con Tizio prodiere e Caio motorista e fornire da tale ora a tale ora assistenza ai partecipanti alla Torbay – Lisbona secondo la pertinente direttiva del BRNC. Concludevano dicendo che in ogni circostanza non contemplata dalla direttiva avrebbe dovuto agire "according to your own best judgement".

Era un chiaro stimolo all'iniziativa ed alla capacità di prendere decisioni, doti per le quali nei primi cinque anni trascorsi in Marina, in Accademia ed a bordo, solo raramente mi era capitato di esercitare. Un episodio che potrebbe sembrare insignificante, e tale mi sembrò allora, ma che rimase impresso nella mia memoria e che ebbe notevole influenza sul mio comportamento futuro e sull'azione formativa ed educativa di allievi e giovani ufficiali che avrei esercitato in più occasioni nel prosieguo della mia carriera.

Prima di lasciare Dartmouth c'era da stabilire cosa avrebbe fatto Alberto, la nostra riserva. Una possibilità che potesse venire con noi per sostituire Giaume, in Italia per la nascita di una figlia, sfumò al suo ritorno in tempo, padre felice. Si cercò un imbarco su uno dei partecipanti e la prima occasione l'offrì il turco *Ruyam*, una soluzione che tuttavia non piaceva ad Alberto e credo non sarebbe piaciuta a nessuno di noi in quanto, a parte le difficoltà della lingua, l'equipaggio del *Ruyam* non si era quasi mai visto nelle tante manifestazioni sociali e sportive e si pensava che l'atmosfera di bordo potesse non essere delle migliori. Per fortuna, un giorno prima della partenza arrivò l'offerta dell'argentino *Juana* che fu accolta con sollievo da tutti noi. Alberto raccolse le sue cose e si trasferì a bordo del nostro avversario più qualificato.

Il sei luglio, vigilia della partenza della regata, tutta la flotta si trasferì a Torquay, dove ci ancorammo nella baia, dopo una breve navigazione di una dozzina di miglia. La cittadina, graziosa e tipicamente turistica, è nota per il suo microclima, reso particolarmente mite dall'orografia e dalla Corrente del Golfo che ha come primo punto di arrivo in Europa proprio la costa sud occidentale del Devon. Le palme che ornano la passeggiata sul mare, rare a quelle latitudini, ne sono un segno evidente. Il giorno dopo salpammo con molto anticipo sull'ora della partenza, che per noi piccoli era prevista per le 14.30. La Torbay era già gremita di imbarcazioni di spettatori che si avvicinavano, spesso pericolosamente, salutandoci a gran voce e scattando fotografie. Un caos indescrivibile che cessò solo poco prima della partenza, quando le imbarcazioni ufficiali riuscirono a fatica a liberare l'area dove avremmo dovuto manovrare.

C'era una bella brezza da ponente e ci godemmo la partenza delle grandi navi, mezz'ora prima della nostra. Uno spettacolo indescrivibile, che si sarebbe ripetuto in un numero sempre crescente di occasioni e con una partecipazione in continuo aumento negli anni seguenti, ma che a Torbay quell'anno era una "prima" assoluta. Arrivò il momento della nostra partenza, preceduta da una serie di rapide manovre che ci impedirono quasi di seguire quello che accadeva intorno a noi. Il nostro skipper fu eccezionale e ci portò sulla

linea per primi, insieme a *Juana* e *Marabu*. Partire qualche secondo prima o dopo, purché non si rischi una partenza anticipata, potrebbe sembrare insignificante quando si affronta una regata di 800 miglia e certo lo è agli effetti pratici, ma il valore psicologico è notevole ed è qualcosa che carica un equipaggio e non solo per le fasi iniziali della regata.

Subito dopo la partenza si verificò un inconveniente che tuttavia non ebbe alcuna conseguenza significativa. Una signora inglese che avevamo conosciuto la sera prima era venuta a salutarci e ci aveva portato una torta che avevamo la malaugurata idea di gustare poco prima della partenza. Era buona, ma fuori dalla baia, appena cominciammo ad incontrare un po' di mare, alimentato dal vento di ponente, cominciammo a sentirci male. Per fortuna durò poco, ma nessuno si salvò. Chi più chi meno ne risentimmo tutti, ma riuscimmo a non perdere la concentrazione e la barca continuò ad andare al massimo. Scherzando, lo giudicammo un originale tentativo di sabotaggio.

Un'oretta dopo la partenza, il vento andò calando gradualmente e all'improvviso fummo avvolti da una nebbia fittissima, come non avevo mai visto prima. Dal pozzetto a stento si scorgeva la prora. Dopo le correnti e le maree, era l'elemento caratteristico di quei posti che ancora mancava ed era naturale che l'avessimo incontrato. Non tanto naturale fu che in quella nebbia ci rimanemmo quasi due giorni e due notti, senza soluzione di continuità. A parte qualche breve periodo di bonaccia, il vento rimase leggero da ponente, poi girò a SW e ci costrinse a qualche bordo. Ci furono momenti di apprensione tutte le volte che il suono della sirena di un piroscalo si avvicinava. In più di un'occasione sentimmo anche lo sciacquo delle eliche ed il rumore dei motori senza vedere assolutamente nulla e solo l'allontanarsi di quei rumori era finalmente motivo di sollievo. Del resto, eravamo in un tratto di mare fra i più trafficati al mondo ed era quanto meno aleatorio che la nostra eco fosse chiara ed evidente, specialmente con un po' di maretta, sui radar di quei tempi con frequenze relativamente basse ed un modesto potere di definizione. Per non parlare dei nostri segnali acustici, affidati ad una trombetta a fiato di ottone che sembrava più un oggetto ornamentale che un mezzo efficace per farsi sentire ed evitare collisioni nella nebbia.

Un altro motivo di disagio, questa volta fisico, fu l'inadeguatezza delle tenute cerate che avevamo acquistato in Gran Bretagna e che ci erano state garantite come il meglio che si potesse trovare a quei tempi. A parte il colore, una discutibile tonalità di grigioverde, invisibile se qualcuno fosse malauguratamente cascato in mare, soprattutto di notte, erano di una specie di tela cerata grassa che emanava un odore tutt'altro che gradevole. Come se non bastasse, avevano una fodera in pesante cotone e la giacca non era aperta sul davanti e si doveva infilare dalla testa, operazione sconsigliabile ed alquanto pericolosa su di una piccola imbarcazione, soggetta ai bruschi movimenti del moto ondoso. La nebbia, che sotto alcuni aspetti è peggiore della pioggia o degli spruzzi, mise subito a nudo i loro difetti. Bastò la prima guardia in coperta perché l'umidità e la traspirazione bagnassero letteralmente il rivestimento interno che così rimase fino a che, giorni dopo, una bella giornata di sole ci permise di farle asciugare, anche se non del tutto. Fu per me la prima importante lezione su come non ci si deve vestire in barca.

Con il persistere della nebbia, alla preoccupazione per il pericolo di collisioni, si affiancava quella per la condotta della navigazione. Con le forti correnti, teoricamente prevedibili ma soggette ad un margine non indifferente di incertezza, e l'impossibilità di servirsi della navigazione astronomica, non era da escludere che avremmo potuto trovarci fuori rotta, anche in misura considerevole. Fu quindi motivo di grande sollievo, quando finalmente uscimmo dalla nebbia, poco prima dell'alba dell'otto luglio, il riconoscimento del faro di Ouessant esattamente dove l'eccellente condotta della navigazione stimata aveva previsto. L'avvistamento, solo un paio di miglia di prora, del *Juana*, che ci pagava più di 24 ore in tempo compensato, confermava che anche la velocità era stata più che soddisfacente.

Avevamo brillantemente completato la prima fase della regata, l'attraversamento della Manica.

Un bordo verso il largo ci evitò di trovarci nel peggio della corrente sfavorevole in prossimità di Ouessant e ci permise anche di ricevere prima la brezza tesa che stava mettendosi da ponente. Il Golfo di Biscaglia fu una galoppata esaltante! Il vento, di media intensità, si mantenne prima da nord ovest e poi da nord est, consentendo di sfruttare al massimo le potenzialità della barca con spinnaker e vela di strallo. Mentre il *Juana* spariva di prora, avvistammo altri concorrenti. Prima il *Marabu*, che rimase a lungo di poppa senza guadagnare, poi *Creole*, *Moyana* e *Flying Clipper*, questi ultimi tutti della Classe "A". Si avvicinò anche la Fregata di scorta *Venus* e fummo sorvolati da un aereo di assistenza alla regata. Nel pomeriggio dell'undici, al traverso di Capo Finisterre, con velatura un po' ridotta per un groppo di vento, grazie al quale avevamo percorso quasi quaranta miglia in quattr'ore, completavamo la seconda fase della regata, l'attraversamento del Golfo di Biscaglia.

Passato il groppo e dopo un breve periodo di bonaccia e venticelli leggeri, una bella brezza da ponente ci dette il benvenuto all'inizio della terza ed ultima fase lungo le coste, per poche miglia ancora spagnole, poi portoghesi, fino al traguardo di Cascais. Il vento da ponente andò scemando durante la notte, la mattina dopo girò da sud, come preannunciato dai bollettini, e ci costrinse a bolinare tutta la giornata. La notte seguente cercammo di avvicinarci alla costa, sperando di trovare un po' di brezza da terra. Invece della brezza, trovammo una quantità impressionante di pescherecci e il problema non fu tanto quello di vederli quanto quello di essere visti. Infatti le batterie, come già avvenuto durante la breve crociera addestrativa, erano completamente scariche e dovemmo arrangiarci usando la luce di una torcia elettrica che diventava rossa o verde grazie alla sovrapposizione della parte del colore richiesto della bandiera nazionale.

Per fortuna i bollettini meteo prevedevano una rotazione del vento da ponente che si verificò puntualmente nelle prime ore del tredici e consentì di tornare in rotta ed allascare gradualmente le scotte. Purtroppo non durò a lungo ed a sera abbonacciò quasi del tutto. Girata la punta, ci rimanevano solo cinque o sei miglia per l'arrivo che tuttavia richiesero ore, un tempo che ci parve interminabile. La leggerissima brezza spirava sempre da ponente e tenere lo spinnaker gonfio richiedeva non solo scotte superleggere, ma soprattutto una concentrazione incredibile. Alle 01.47 del 14 luglio tagliavamo il traguardo nella baia di Cascais. La regata era durata quasi sei giorni e mezzo e la velocità media sulla rotta diretta era stata di 5,37 nodi (3).

Alla tensione delle ultime ore di regata subentrò il desiderio di conoscere il risultato. Non dovemmo attendere a lungo. Un'imbarcazione ufficiale si avvicinò mentre davamo fondo all'ancora e gli applausi del suo equipaggio ci confermarono che eravamo primi della nostra classe della quale era arrivato solo l'argentino *Juana*, ma circa sedici ore prima di noi, avendo un handicap di quasi venticinque. Il piccolo francese *Sereine*, al quale pagavamo parecchie ore era ancora molto lontano dal traguardo e non sembrava avesse la possibilità di insidiare il nostro successo (4). Della classe maggiore erano arrivati solo il norvegese *Christian Radich* ed il britannico *Moyana*. Quest'ultimo, primo della sua classe ed in assoluto, sarebbe naufragato durante una tempesta nella traversata di ritorno in Gran Bretagna. Tutti i 23 membri dell'equipaggio furono tratti in salvo.

Nonostante la stanchezza, l'eccitazione per aver concluso la mia prima vera regata d'altura e la soddisfazione per il successo ottenuto non mi permisero di dormire molto quella notte sui sacchi di vele nell'angusto locale di prora che dividevo con Marietto. Essendo i due più giovani di bordo, non avevamo diritto ad una cuccetta al centro, ma per fortuna gli spinnaker erano morbidi e, purché fossero asciutti, bastava avere l'accortezza di metterli sopra alle altre vele. Ma l'insonnia di quella notte era alimentata anche da un profondo taglio ad una mano che mi ero fatto la sera prima nell'aprire una scatoletta. Una

medicazione di fortuna, con le scarse risorse della nostra cassetta dei medicinali, non era stata risolutiva ed il dolore si faceva sentire sempre con più insistenza.

Appena alzatomi detti un'occhiata fuori e vidi il maestoso *Creole* (7), con il suo inconfondibile scafo nero, alla fonda ad un centinaio di metri da noi. Pensai che a bordo ci dovesse essere un dottore che avrebbe potuto disinfettare per bene la ferita e sostituire la medicazione di emergenza con una più adeguata. Con Gigi Giannitrapani, mettemmo a mare il tender, che era più o meno simile ad un Optimist di oggi, ma naturalmente in legno e che portavamo rovesciato in coperta al centro, e Gigi vogò fino al barcarizzo del *Creole*. Un giovane di guardia in coperta ci accompagnò in quadrato mentre ci guardavamo intorno, ammirati ed increduli, dopo una settimana sulla spartanissima *Artica*. Lucido mogano, teak immacolato, ottoni scintillanti e, svettanti su tutto, tre alberi alti quasi quaranta metri sulla coperta. Quando poi entrammo in quadrato rimanemmo di stucco. Era qualcosa di indescrivibile, sembrava di aver fatto un salto indietro ai tempi della nascita del *Creole*, i famosi anni venti.

Eravamo stati annunciati e quando entrammo fummo accolti dai complimenti per la vittoria da parte di quattro gentiluomini in blazer e cravatta che conversavano, seduti al grande tavolo in lucido mogano. Uno di essi era John Illingworth che aveva presieduto la giuria della regata. Ci riconobbe e ci chiese se volevamo "Join them for breakfast". Ci sentivamo un po' a disagio nella nostra tenuta più che casual e temevamo anche, anzi ne eravamo certi, di non emanare un odore gradevole dopo quasi una settimana senza possibilità di lavarci. Mentimmo dicendo che avevamo già fatto colazione, ma per cortesia non potemmo rifiutare la successiva offerta: "Have a scotch then!" Con il nostro scotch, ci sedemmo un po' in disparte e parlammo della regata, in attesa del dottore. Arrivò poco dopo, mi condusse nella sua cabina, esaminò la ferita, giudicò non necessario dare dei punti e rifece la medicazione. Lo ringraziai, tornai in quadrato, salutammo Illingworth e gli altri e tornammo a bordo di *Artica*, dove fervevano già i preparativi per il trasferimento a Lisbona.

Le batterie erano morte e dovemmo chiedere assistenza per mettere in moto il motore. Non c'era un alito di vento, il cielo era plumbeo e veniva giù una fastidiosa pioggerellina che imponeva di indossare le odiose tenute cerate. Eravamo un po' delusi per aver dovuto lasciare Cascais e le altre barche, ma in quella breve navigazione ci fu, tuttavia, un episodio che ci rinfrancò ed inorgogliò. Poco prima di arrivare a Lisbona scorgemmo una nave militare con la White Ensign britannica, ormeggiata di fianco ad una banchina sulla riva destra del fiume. Avvicinandoci, vedemmo che si trattava del *Venus*, la fregata che ci aveva scortato durante la regata. Notammo che l'equipaggio si stava schierando lungo la fiancata e ci schierammo anche noi. Quando arrivammo al traverso, un ufficiale, presumibilmente il Comandante, si affacciò dalla plancia, alzò in alto il berretto, mentre l'equipaggio lo imitava, ed urlò in un megafono "Well done!" Avvertii una forte commozione ed un groppo alla gola. Nella sua semplicità e spontaneità, fu il più bel riconoscimento della nostra impresa.

Ormeggiati a Lisbona, rassettammo con cura la barca, che sarebbe stata imbarcata su di un piroscafo per tornare in Italia, sempre accompagnata da Marietto, sbarcammo le nostre cose e ci sistemammo in albergo. Quello stesso pomeriggio il Comandante Junca ci riunì per metterci al corrente degli ultimi sviluppi dell'affair politico. I negoziati con la Marina Portoghese per lo spostamento della sede della premiazione a Lisbona non avevano avuto successo. Il motivo ufficiale era che non sarebbe stato agevole rivoluzionare i programmi già consolidati. Motivo certamente logico, ma non vi era dubbio che nella decisione avevano giocato un ruolo non indifferente i rapporti fra le due Marine, che non erano dei migliori in quanto non vi era Addetto Navale presso l'Ambasciata italiana a Lisbona e le mansioni erano svolte dall'Addetto Navale a Madrid. La richiesta portoghese di designarne

uno esclusivamente per il Portogallo, motivata dalla comune appartenenza alla NATO e dalle tradizioni marinare del Paese, non aveva trovato accoglimento.

Le nuove disposizioni dello Stato Maggiore erano che dovevamo rientrare in Italia al più presto e comunque prima della premiazione, motivando la "fuga" con imprevisti urgenti motivi di servizio. A nulla valse la notizia, data subito verbalmente a noi da un funzionario di Casa Savoia, che seguiva discretamente tutta la vicenda, e poi riportata anche dalla stampa locale, che Umberto di Savoia era in partenza per la Gran Bretagna, dove si sarebbe trattenuto qualche giorno, compreso proprio quello della premiazione. Una decisione che denotava grande sensibilità, ma che non servì allo scopo. Ormai era diventato un braccio di ferro fra la Marina Militare italiana e quella portoghese! Un altro aspetto "politico" riguardò personalmente il Comandante Junca. Fra i tanti messaggi di congratulazioni, ne aveva ricevuti due con la firma priva del cognome. Uno era di "Philip" di Edimburgo, patrono della regata, l'altro di "Umberto" di Savoia. Rispondere al primo non era certo un problema, ma per farlo con il secondo era necessario trasgredire le disposizioni ricevute da Maristat. Il Comandante mostrò un certo imbarazzo, ma non ci pensò molto sopra e concluse con: "Prima di essere un militare, sono un gentiluomo!" Fu una decisione che il suo equipaggio apprezzò molto.

Mentre si cercava affannosamente un volo che ci riportasse a Roma, partecipammo ad un simpatico party a bordo del *Juana*. L'equipaggio, pur non avendo vinto, era più che soddisfatto per essersi guadagnato i "Line Honours" il primo posto assoluto in tempo reale. Il loro arrivo, nella tarda mattinata di una domenica, aveva avuto più pubblico e risonanza del nostro nel pieno della notte. Alberto, la nostra riserva, che da buon toscano si era distinto anche per la scelta dei vini dei quali era piena zeppa la sentina del *Juana*, era stato anche citato dalla stampa. Gli invitati al party erano solo gli equipaggi di *Artica* e di *Sereine*. Eravamo le uniche tre barche non nordiche della nostra Classe e ci eravamo piazzati nei primi tre posti. I simpatici Argentini dicevano che era il party dei "Latinos",

che avevano battuto tutti gli altri che loro definivano "Los Balticos". Non eravamo tutti uomini. C'erano anche due ragazze francesi, entrambe graziose, dell'equipaggio del *Sereine*. Non eravamo ancora abituati alla presenza femminile nella vela d'altura, quasi inesistente in Italia, e ci meravigliò la loro femminilità, accentuata dai vestiti che indossavano, immacolati e stirati alla perfezione, nonostante vivessero a bordo di quella barchetta.

Finalmente il volo fu trovato, ma i posti ancora disponibili non erano sufficienti per tutti. Due di noi – i designati furono Gigi ed io – avrebbero dovuto partire due giorni dopo, a premiazione avvenuta. Per evitare qualsiasi possibile problema, dovemmo addirittura cambiare albergo e ci fu raccomandato anche di farci vedere il meno possibile in giro per Lisbona in quei due giorni, per il timore che potessimo essere riconosciuti.

La paura di Cascais

LISBONA, 17

L'Associated Press ha diramato la seguente notizia che integralmente riportiamo:

«Parte oggi per Roma (LAI volo 506) l'equipaggio della Marina Militare Italiana «Artica II» che ha vinto la regata velleica Torbay-Lisbona per le imbarcazioni della sua categoria.

Gli italiani non potranno pertanto prendere parte alla premiazione che ha luogo a Cascais. L'«Artica II» sarà inviata in Italia col primo transatlantico italiano che farà scalo a Lisbona.

In questi ambienti si dice che l'equipaggio italiano (comandante Junca, F. Giannone, G. Tannucci, L. Giannitrapani, A.F. Mancosconi e G. Basil) non presenzierà alla cerimonia della premiazione perché essa si svolge a Cascais dove, come è noto, vive in esilio Umberto II di Savoia.

L'entourage dell'ex Re d'Italia non ha confermato tali voci, ma ha ammesso che la partenza di Umberto per Londra avvenuta ieri può essere messa in relazione all'avvenimento sportivo. Le stesse fonti hanno aggiunto che «vi sono già stati precedenti casi in cui il Ministero della Difesa italiano ha dato disposizioni al personale della Marina Italiana di non assistere a Cascais».

Davvero, al Ministero della Marina hanno tanta paura di Cascais? E passi quando l'Esule è presente, che gli italiani potrebbero considerarsi in Patria, dinanzi a Lui, e mettere in imbarazzo Roma e Lisbona; ma quando Egli è assente (poiché tutti sanno che in questi giorni S. M. è a Londra) di che cosa temono? Che gli italiani ne sentano ancora di più la mancanza? veramente questa Repubblica dimostra di avere fragilità.

Un'appendice della vicenda politica si verificò mentre eravamo in procinto di rientrare in Italia. Sul quotidiano di tendenza monarchica "Corriere della Nazione" del 18 luglio apparve, al centro della prima pagina e ben evidenziato, l'articolo riportato a fianco, con la notizia diramata dall'"Associated Press". In essa, il resoconto particolareggiato e sufficientemente corretto di tutta la vicenda, a parte errori ed omissioni nella composizione dell'equipaggio e nessun accenno alla divergenza con la Marina portoghese. La notizia era seguita da un ironico commento sulla paura della Marina, anche in assenza di Umberto II. Da dove fosse arrivata la "soffiata" non sono mai riuscito a sapere.

La bella coppa che avevamo vinto, d'argento massiccio, come si usava a quei tempi, la ritirò per noi il Comandante del *Juana*. Ci giustificò con i presenti alla premiazione con la "bugia" dell'improvviso richiamo in Italia per motivi di servizio. Vidi la coppa solo anni dopo, in occasione di una mia convocazione presso Marivela.

Il successo di *Artica* ebbe vasta risonanza nell'ambiente sportivo, non solo della vela, e fu motivo di soddisfazione ed orgoglio per la Marina Militare. Numerosi furono gli articoli che apparvero sulla stampa quotidiana e sulle riviste del settore. Il pittore Rudolf Claudus, noto per le sue opere ambientate al mare ed alle unità militari, le dedicò un quadro (*riportato in prima pagina*). Tutto l'equipaggio fu ricevuto dal Ministro Giulio Andreotti, e non ci fu concessa l'onorificenza di Cavaliere della Repubblica solo perché la consuetudine entrò in vigore anni dopo.

Il comandante Junca, che ci aveva salutato dicendoci che se si fosse presentata un'altra occasione del genere avrebbe scelto lo stesso equipaggio, in un'intervista così descrisse lo spirito col quale avevamo affrontato l'avventura, spirito che definì conforme a quello della nota massima: "L'oceano che abbraccia la terra è il maestro degli uomini che navigano le sue acque". Aggiunse di essere stato: "... onorato per aver comandato uomini che, in un'epoca nella quale, grazie alla tecnologia, si può andare sulla luna o emergere sotto il Polo Nord, sono stati educati a sfidare la natura libera e primitiva". Concluse augurando ai giovani: "... di apprendere, dalla dura vita del marinaio e del velista, i valori che guidano alla vittoria ed a ideali forti e concreti, obiettivi che in regata e nella vita si possono raggiungere con spirito di sacrificio, di sopportazione e di abnegazione".

Giovanni Iannucci

Milazzo, 2 dicembre 2010

Note:

- (1) *Il nome scelto per l'Artica II trae origine da quello del 10 tonnellate Artica, ordinato nel 1902 dal Duca degli Abruzzi ai cantieri Ugo Costaguta di Genova Voltri, per lanciare la sfida nella famosa Coupe de France, vinta dopo un'epica serie di regate, disputate in condizioni meteo estremamente difficili, battendo il campione francese difensore " Suzette ". Una copia della splendida Coppa, che rappresenta una divinità marina su di uno scafo idealizzato, è ora custodita in una teca presso lo Yacht Club Italiano.*
- (2) *John Illingworth (1923 – 1980), ufficiale della Royal Navy ed ingegnere navale, è stato uno dei più brillanti ed innovativi progettisti dagli anni quaranta ai settanta ed uno degli animatori più attivi dello yachting d'altomare. Aveva imparato ad andare in barca a vela da ragazzo, sul laghetto di Malham, nello Yorkshire. Nel 1937 iniziò la sua collaborazione con Jack Laurent Giles, altro famoso architetto navale, ed insieme progettarono Maid of Malham. Sua l'idea di adottare in questa barca un fiocco in testa d'albero, idea che scandalizzò a tal punto il velaio Chris Ratsey che si rifiutò addirittura di realizzarlo. Ebbe ragione Illingworth: la sua barca vinse nel 1938 il campionato RORC, proprio utilizzando quel piano velico. Nel dopoguerra, lui e Giles furono tra i primi progettisti a disegnare barche a dislocamento leggero, chiglia corta, timone staccato dalla chiglia e piani velici*

rivoluzionari. Fu l'avvento della moderna barca da regata d'altura ed anche un successo, consacrato con il Mith of Malham, dalle vittorie alla regata del Fastnet nel 1947 e nel 1949. Nel 1945 aveva "inventato" la regata Sidney – Hobart che vinse. In seguito, si associò con Angus Primrose, altro noto architetto. Uscì dalla sua matita il famoso Maica che provocò un'altra rivoluzione nel campo della progettazione. Tra le sue barche più illustri, ricordiamo, oltre a Maid e Myth of Malham, Outlaw, Minx of Malham, Mouse of Malham, Artica II e Gipsy Moth IV, lo yacht col quale Sir Francis Chichester navigò intorno al globo in solitario. Autore di libri di successo, tra i quali "Offshore", "Venti sfide per la Coppa America" e l'autobiografico "The Malham Story", è stato Commodoro del RORC dal 1950 al 1953.

- (3) Il cantiere Sangermani, nato a Lavagna nel 1946, s'impose ben presto nella costruzione di imbarcazioni a vela d'altura, soprattutto da regata, fino a diventare leader indiscusso nel settore in Italia. Nei primi cinquant'anni di attività, dal suo scalo sono scese in mare ben 225 imbarcazioni, molte delle quali si sono distinte nettamente in campo agonistico e sono ancora oggi attive fra le barche d'epoca nelle manifestazioni organizzate dall'Associazione Italiana Vele d'Epoca (AIVE). Fra le più famose, vale la pena ricordare Calypso, Sumbra, Gitana IV, Susanna II, Mabelle, Chaplin e Guia. Per lo SVMM, il cantiere ha costruito, oltre al Chiar di Luna ed Artica II, Orsa Minore, Levriere, Cigno e Stella Polare.
- (4) Le forme di Artica II sono originali e molto interessanti, concepite per la navigazione d'altura. La costruzione, a struttura mista, è molto robusta ed estremamente leggera. Fasciame, chiglia e timone sono in mogano; costole, madieri e bagli in lega d'alluminio anticorrosione, di ispirazione aeronautica. Le sovrastrutture sono in mogano, acajou, compensato marino e spruce, la coperta in compensato marino ricoperto in tela, la chiodagine in lega leggera e acciaio zincato. Tre paratie assicurano la rigidità dell'insieme. La stabilità è assicurata da un fin-keel in ghisa e piombo di circa 2,5 tonnellate. Il timone è separato dalla chiglia, una soluzione rivoluzionaria per quei tempi. La lunghezza fuoritutto è di quasi 13 m, mentre la larghezza, di 3,05 m, assicura una buona stabilità anche di forma. Il bordo libero è moderato, ma verso prora prende forma un accentuato cavallino. Il dislocamento è di circa 7 tonnellate, molto inferiore a quello di uno yacht convenzionale di uguale lunghezza. La propulsione ausiliaria è fornita da un motore Fiat 500 a benzina adattato all'impiego marino, con elica a due pale pieghevoli. Quanto al piano velico, esso è ispirato al Mouse of Malham e concepito per ottenere numerose combinazioni. Randa alta e stretta, due stralli e due fiocchi a prora, albero di mezzana la cui funzione è soprattutto quella di poter aumentare la forza di vele nelle andature portanti con la vela di strallo. Gli alberi sono in spruce, con l'interno vuoto, eccetto che nelle intersezioni con le crocette ed un puntale d'acciaio riporta sulla chiglia lo sforzo di compressione dell'albero di maestra. Questo originale piano velico permette alla barca, in andatura di bolina ed in condizioni di vento medio o forte, di comportarsi come un cutter, perfettamente equilibrata senza utilizzare la randa di mezzana, che si può portare efficacemente in bolina solo con vento leggero. Le andature al lasco ed in poppa sono le più congeniali alla barca in quanto, come già accennato, l'albero di mezzana offre la possibilità di alzare anche la vela di strallo, (carbonera) che aumenta la superficie velica totale di un buon 40% e non comporta penalizzazione nella stazza. La superficie velica di base è di circa 200 m². Tutte le sistemazioni interne sono improntate alla massima

leggerezza, spartane, ma molto razionali ed efficienti. Le cuccette sono in tela, i materassini in gomma piuma spessi solo pochi centimetri, gli impianti igienici in plastica. Oltre al boccaporto principale, non vi sono altre aperture e la ventilazione é stata studiata con particolare attenzione per evitare infiltrazioni d'acqua e nello stesso tempo assicurare il ricambio dell'aria, con soluzioni ben collaudate, a suo tempo ideate per Mith of Malham da questa parte dell'Atlantico e per Dorade dall'altra.

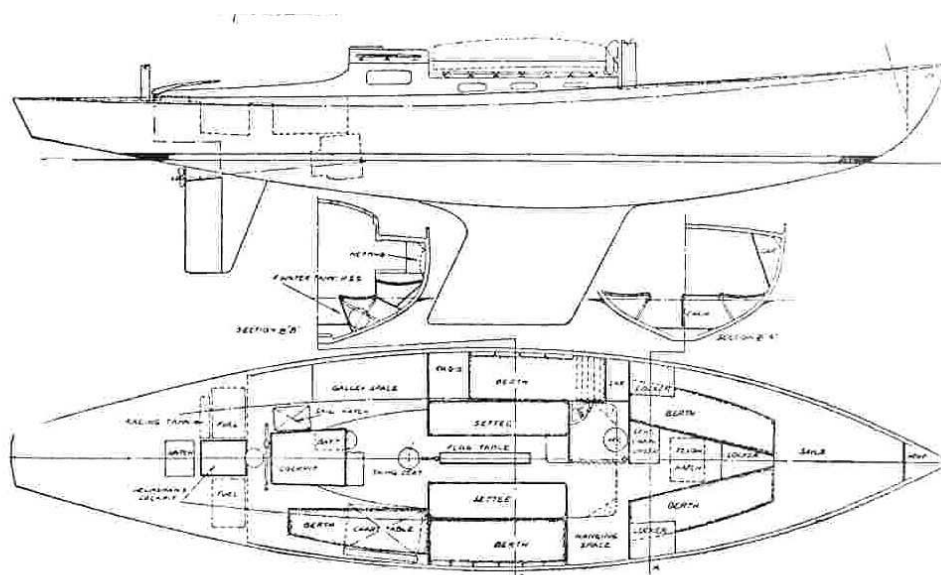
- (5) L'iniziativa di organizzare una regata internazionale di navi scuola a vela, con equipaggi di giovani allievi e marinai in addestramento, nacque nel 1953. L'avvocato britannico in pensione Bernard Morgan sognava di riunire un'ultima volta le poche navi a vela ancora in linea come navi scuola in un'amichevole competizione. Sarebbe stata una maniera adeguata per dare risalto a quella che era considerata la fine dell'era della vela. L'idea incontrò il favore dell'Ambasciatore portoghese nel Regno Unito, Dott. Pedro Theotonio Pereira, che riteneva la regata una valida iniziativa per promuovere la conoscenza, le buone relazioni e la comprensione fra giovani di paesi diversi. L'idea di Morgan e Pereira si diffuse, stimolando l'immaginazione di molti, fra i quali il Conte Mountbatten, Primo Lord dell'Ammiragliato, e Sua Altezza Reale il Duca Filippo di Edinburgo. Fu istituito il "Sail Training International Race Committee" e fu pianificata una regata da Torbay a Lisbona, da disputarsi nel luglio del 1956. Dopo la regata nacque la Sail Training Association (STA), oggi Sail Training International (STI), che organizza ogni anno una serie di regate alle quali partecipa un numero sempre crescente di navi ed imbarcazioni con il 50% dell'equipaggio composto da giovani "trainees". Alla STI sono affiliate analoghe associazioni nazionali. In Italia, la STA Italy è stata istituita nel 1996, congiuntamente dalla Marina Militare e dallo Yacht Club Italiano, presso il quale si trova la sede.
- (6) La "Regata dei Tre Dipartimenti" è una competizione che si svolse annualmente negli anni '50 e '60 fra i quattro 24 piedi RNSA di Marivela – così chiamati in quanto di 24 piedi di lunghezza al galleggiamento e progettati in Gran Bretagna da Laurent Giles per la Royal Naval Sailing Association (RNSA) – Cigno, Levriere, Orsa Minore e Stella Mattutina. Consisteva in quattro regate d'altura di un paio di centinaia di miglia ciascuna ed in una regata finale alla quale partecipavano i quattro equipaggi vincitori delle precedenti regate. Qualche anno dopo il naufragio dell'Orsa Minore nel 1966, proprio nel corso di una gamba di tale regata, l'iniziativa fu abbandonata ed un tentativo di riprenderla negli anni novanta non ebbe successo.
- (7) Il Creole è il più grande yacht a vela in legno ed è oggi di proprietà della famiglia Gucci. Fu costruito nel 1927 con il nome di "Vira", su progetto di Charles Nicholson per Alexander Smith Cochran che era noto come il più ricco scapolo di New York, avendo ereditato un'enorme somma di denaro, derivante dagli utili di quella che era considerata la più grande fabbrica di tappeti al mondo. Dopo Cochran, lo yacht ebbe vari proprietari e cambiò nome prima in "Magic Circle" poi in "Creole". Nel 1948, ridotto in pessime condizioni, fu acquistato dall'armatore greco Stavros Niarchos che spese un'ingente somma di denaro per riportarlo alle condizioni di origine. Nel 1977, dopo una serie di tragici avvenimenti familiari, Niarchos vendette il Creole al governo danese che lo impiegò

come comunità galleggiante per il recupero di tossicodipendenti fino a doverlo rivendere, per gli eccessivi costi di manutenzione, alla famiglia Gucci nel 1983. Il Creole non ha una buona fama per le disgrazie che hanno colpito le famiglie di quasi tutti i suoi proprietari, ma soprattutto Niarchos e Gucci.

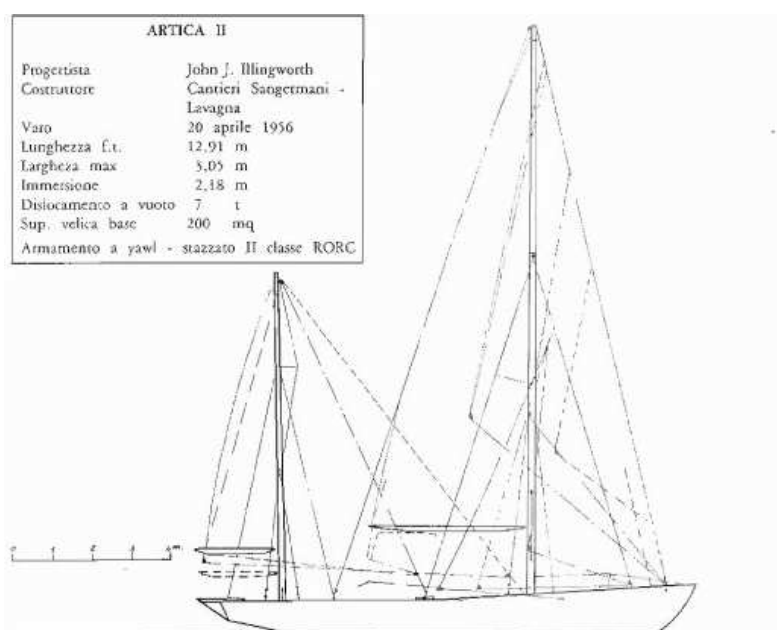
Allegati:

1. Piani (laterale, sezioni, interni).
2. Piano velico.
3. Rotte regata.
4. Classifica regata.

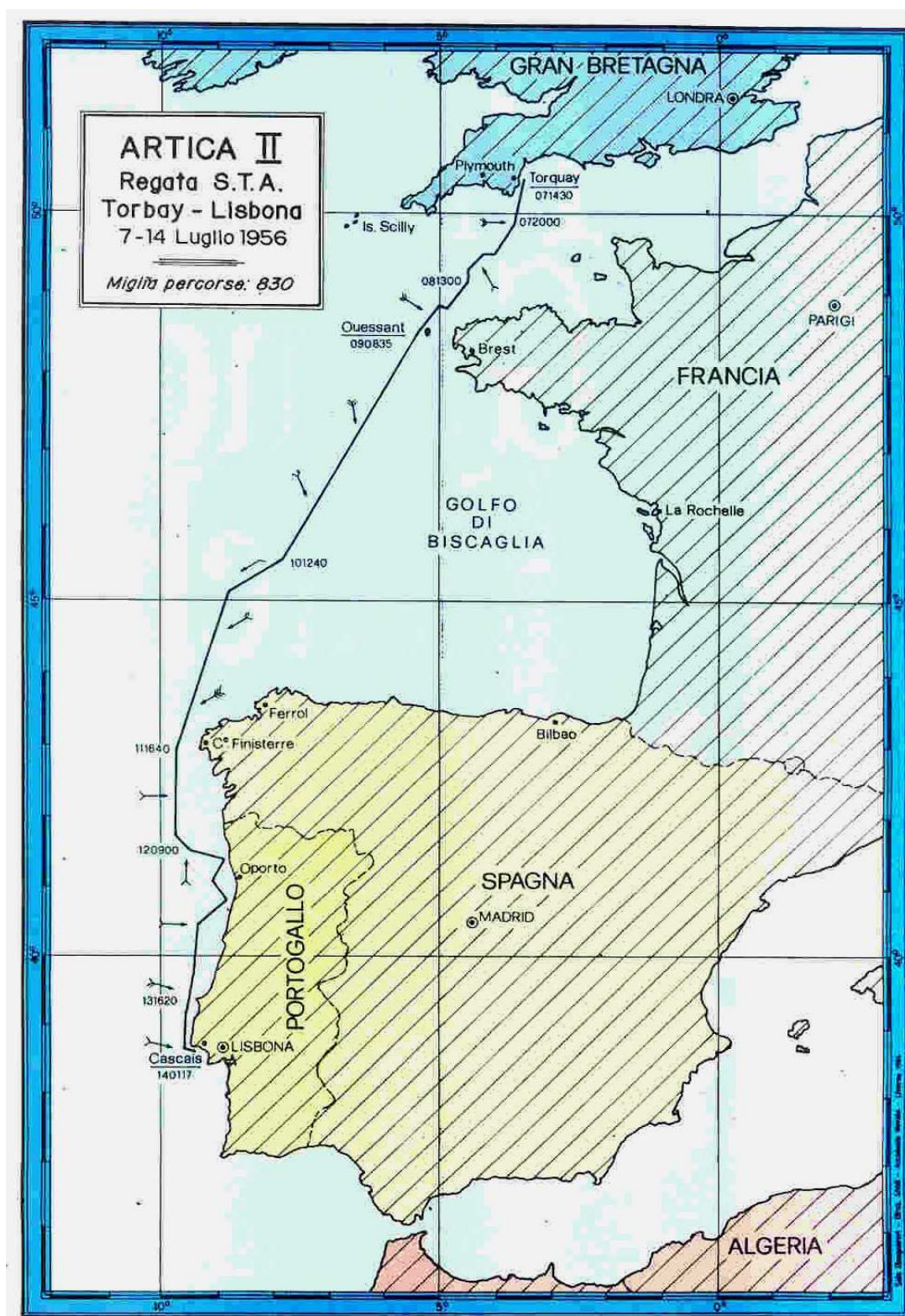
Allegato 1 – Piani (laterale, sezioni, interni)



Allegato 2 – Piano velico



Allegato 3 – Rotte regata



Allegato 4 – Classifica regata

Regata Torbay Lisbona 1956 Classifica in tempo compensato

Nome	Nazione	g	h	m	s
Classe A					
Moyana	Regno Unito	5	06	21	37
Christian Radich	Norvegia	5	07	24	15
Ruyam	Turchia	5	07	34	26
Falken	Svezia	5	14	26	53
Maybe	Olanda	5	14	57	25
Gladan	Svezia	5	17	43	38
Flying Clipper	Svezia	5	22	21	00
Creole	Regno Unito	5	25	30	20
Sorlandet	Norvegia	6	06	30	52
Georg Stages	Danimarca	6	13	00	27
Sagres	Portogallo	6	13	14	00
Mercator	Belgio	6	23	18	47
Classe B					
Artica II	Italia	5	10	23	35
Juana	Argentina	5	19	28	11
Sereine	Francia	6	02	04	30
Marabu	Regno Unito	6	12	53	26
Bellatrix	Portogallo	7	04	59	15
Theodora	Regno Unito	7	10	22	12
Provident	Regno Unito	9	00	29	05
Berenice	Regno Unito	10	07	18	04

CURIOSITÀ TECNICHE E SCIENTIFICHE

Terza ed ultima parte dell'interessante tema trattato dall'ingegnere Giuseppe Romano.

La prima e la seconda parte si trovano sui numeri 6 e 7 del "Notiziario CSTN" scaricabile dal sito www.cstn.it.

La determinazione della longitudine e la storia del cronometro marino.

di Giuseppe Romano

Un orologio in crociera

Nei due articoli precedenti, avevamo visto come la realizzazione di un orologio abbastanza preciso non sembrava più una chimera, anche se la strada da percorrere per il nostro orologiaio Harrison era ancora lunga.

Infatti, quando l'orologio H4 fu pronto, non era pronto il Board of Longitudes per provarlo. Ormai abituati ai grandi ritardi di Harrison, questa volta gli autorevoli membri del comitato furono presi alla sprovvista. I maligni potrebbero insinuare che la cosa fu deliberatamente voluta, dal momento che, nel comitato, era presente almeno

una persona, che voleva vincere il premio utilizzando il metodo alternativo delle distanze lunari. Venne organizzato un nuovo lungo viaggio transatlantico e gli Harrison furono mandati a Portsmouth ad attendere la nave che li avrebbe portati nelle Nuove Indie, insieme con l'orologio. William Harrison si preparò a salpare al posto del padre John ormai troppo vecchio. Quando arrivò il momento della partenza, su una nave allestita a tale scopo venne caricato l'orologio, regolato con il tempo di Portsmouth dal direttore della locale accademia navale. Dopo 10 giorni di navigazione la nave si trovava alla latitudine di Madeira, ma a bordo non sapevano se l'isola era a Est o ad Ovest. Il capitano stabilì, in base al punto stimato, che si trovavano molto a Est dell'isola e che ci sarebbero voluti ancora giorni di navigazione per raggiungerla. William Harrison invece, utilizzando l'orologio e le osservazioni astronomiche, riteneva che erano molto più vicini e che il giorno dopo avrebbero avvistato le coste e così fu. Il 19 Gennaio 1762 la nave raggiunge Port Royal in Jamaica. All'arrivo, Harrison e John Robinson, che era stato mandato dal Board of Longitudes per fare le misure astronomiche necessarie, cominciarono a compiere, le misure astronomiche per stabilire con sufficientemente precisione il tempo di Port Royal e per confrontarlo con quello segnato dall'orologio. Si trattava sostanzialmente di determinare la longitudine del porto, utilizzando le configurazioni dei satelliti di Giove. (vedi parte prima di questo articolo).

Si rende disponibile per il viaggio di ritorno una piccola nave, la "Merlin": il viaggio fu un vero incubo per William Harrison, il mare spesso fu molto mosso, le ondate entravano fino nella sua cabina e grandi furono i suoi sforzi per mantenere asciutto l'orologio. Racconterà poi di aver dormito nelle coperte bagnate, per asciugarle con il calore del suo corpo e poterle quindi utilizzare per proteggere il prezioso orologio. Quando la nave finalmente toccò terra, le misure astronomiche indicarono che l'orologio aveva perso 1 minuto e 54.5 secondi in 147 giorni, dall'Inghilterra alla Giamaica e ritorno. Pertanto l'errore in longitudine derivante dall'errore dell'orologio sarebbe stato di circa mezzo grado. Gli Harrison reclamarono il premio intero in considerazione della durata doppia del viaggio (andata e ritorno) ma su questo cavillo, non influente, si svolgerà una lunga battaglia tra gli Harrison, padre e figlio e l'Astronomo reale, che aveva tutto l'interesse che l'orologio non vicesse. E' bene notare che l'Astronomo Reale concorreva anche lui all'aggiudicazione del premio in quanto perfezionatore del metodo delle distanze lunari. (Il conflitto di interessi è sempre esistito....) quindi ostacolò fino alla fine il possibile successo di Harrison.

Si arrivò a proporre un nuovo viaggio con grande disappunto di William Harrison. Dapprima gli Harrison, padre e figlio fecero resistenza, ma diverse considerazioni fecero cambiare loro idea. Tra queste non doveva essere stato influente il fatto che il metodo delle distanze lunari per determinare la longitudine in mare, era stato molto perfezionato e quindi poteva essere un rivale pericoloso per l'orologio. Ci vollero due anni per prendere la decisione, e fu cambiata la destinazione, non più la Jamaica, ma bensì le Barbados.

Finalmente l'orologio partì, a bordo della nave Tartar il 28 di Marzo del 1764, in compagnia di William Harrison. Il viaggio fu una copia conforme del primo, la sosta a Madeira e l'arrivo alle Barbados il 13 di Maggio. Secondo l'orologio, la differenza in longitudine tra Portsmouth e Bridgetown, nelle Barbados, era pari a 3 ore, 54 minuti e 18.15 secondi. Gli astronomi, con il metodo dei satelliti di Giove determinarono una differenza di longitudine di 3 ore, 54 minuti e 57.27 secondi. Una differenza di meno di 39.1 secondi che, tradotta in gradi, equivaleva a 0.16 gradi, cioè un po' meno di dieci miglia nautiche e quindi ben al di sotto del limite posto dal Board of Longitudes per vincere il premio.

Non appena fu chiaro a tutti che H4 aveva soddisfatto ogni condizione imposta dal bando del Board of Longitudes, ecco che sorsero nuove difficoltà. Ci si domandava: ma se si fa una copia di H4, questa si comporterà come l'originale? Oppure: quanto costerà costruire altri esemplari di "H4"? Non è che saranno così costosi che nessuno si potrà permettere di comprarli? Così il Board of Longitudes decise di cambiare le regole del premio quando già vi era un vincitore! Fu chiesto al Parlamento di deliberare sulla materia del contendere e il risultato della discussione fu una nuova legge, pubblicata nel 1765. Il premio sarebbe stato diviso in due parti di 10.000 sterline ciascuna. La prima parte sarebbe stata assegnata ad Harrison solo alla condizione che rendesse pubblici i disegni di "H4", in modo da mettere in grado orologiai esperti di replicarlo. Harrison dovette piegarsi e il 14 Agosto del 1765, gli orologiai Larcum Kendall, Thomas Mudge, William Mathews, il filosofo John Michell, il matematico William Ludlam, il costruttore di strumenti John Bird, si incontrarono a casa di Harrison e sottoposero il padrone di casa ad un fuoco di fila di domande sull'orologio e sui disegni che lui aveva preparato. Otto giorni dopo Harrison ebbe un certificato in cui si dichiarava che aveva risposto in maniera soddisfacente a tutte le domande. Con questo certificato poté riscuotere 7500 sterline (2500 le aveva già ottenute come anticipo), però veniva contemporaneamente costretto a consegnare tutti gli orologi costruiti da "H1" a "H4".

Nonostante tutte le difficoltà Harrison, aiutato dal figlio, costruì un altro orologio, detto "H5", che fu pronto nel 1772.



L'orologio "H5"

Il re Giorgio di Inghilterra, dopo aver provato l'orologio di Harrison nel proprio osservatorio privato con risultati per l'epoca stupefacenti, chiese ed ottenne dal Parlamento l'autorizzazione a liquidare ad Harrison altre 8.750 sterline. In totale, quindi, il geniale orologiaio inglese ricevette 23.065 sterline dall'erario per 45 anni di appassionato lavoro.

L'assegnazione del premio al Mastro Harrison mette fine alla nostra breve storia del cronometro marino, facendo nel contempo iniziare l'era moderna della costruzione di apparecchi sempre più precisi, fino ad arrivare ai 5 orologi sincronizzati perfettamente sulla stessa ora, così come detto nella prima parte della nostra storia.

Ed il nostro Pulcinella? Rassicuratevi, non è morto, nonostante la sua previsione perché è riuscito a raggiungere ugualmente l'immortalità (almeno a Napoli e dintorni) per meriti artistici!

Fonte: "Il cielo dei navigatori" U.A.I. (Unione Astrofili Italiani).

LIBRI IN VETRINA...(raccomandati)



EDUARDO de MARTINO

Da ufficiale di marina a pittore di corte
di Luigina de Vito Puglia

**con-fine edizioni, Monghidoro (BO),
2012, pag. 158, € 20.00**

Un nuovo gradevole volume interamente dedicato al cittadino più illustre di Meta di Sorrento: Eduardo de Martino che pur girando il mondo prima per la sua vita di ufficiale di marina e poi come pittore, non ha dimenticato mai la sua terra d'origine.

Eduardo De Martino passa alla storia

come uno dei più grandi interpreti della pittura marinista moderna. La sua opera artistica che risente della nobile scuola pittorica di Posillipo dell'800, ha saputo cogliere le forme mutevoli del mare con i suoi colori cangianti intrecciandoli con la massima scrupolosità nella resa dei particolari: da qui la definizione di marinaio-pittore. La sua produzione artistica s'intreccia con la sua interessante esperienza di vita che la portò ad essere amico di potenti regnanti come l'imperatore del Brasile, il Re Eduardo VII e sua moglie Alessandra di Danimarca che gli attribuì il prestigioso riconoscimento di *Marine Painter in Ordinary to the Queen*.

Al seguito del duca di Yoirh, poi Re Giorgio V, fece il giro del mondo a bordo del piroscafo *Ophir*.

Un libro piacevole da leggere, dalla grafica accattivante, con disegni e tavole che riproducono alcuni dipinti che aiutano a scoprire un artista che ha fatto del mare una ragione di vita.



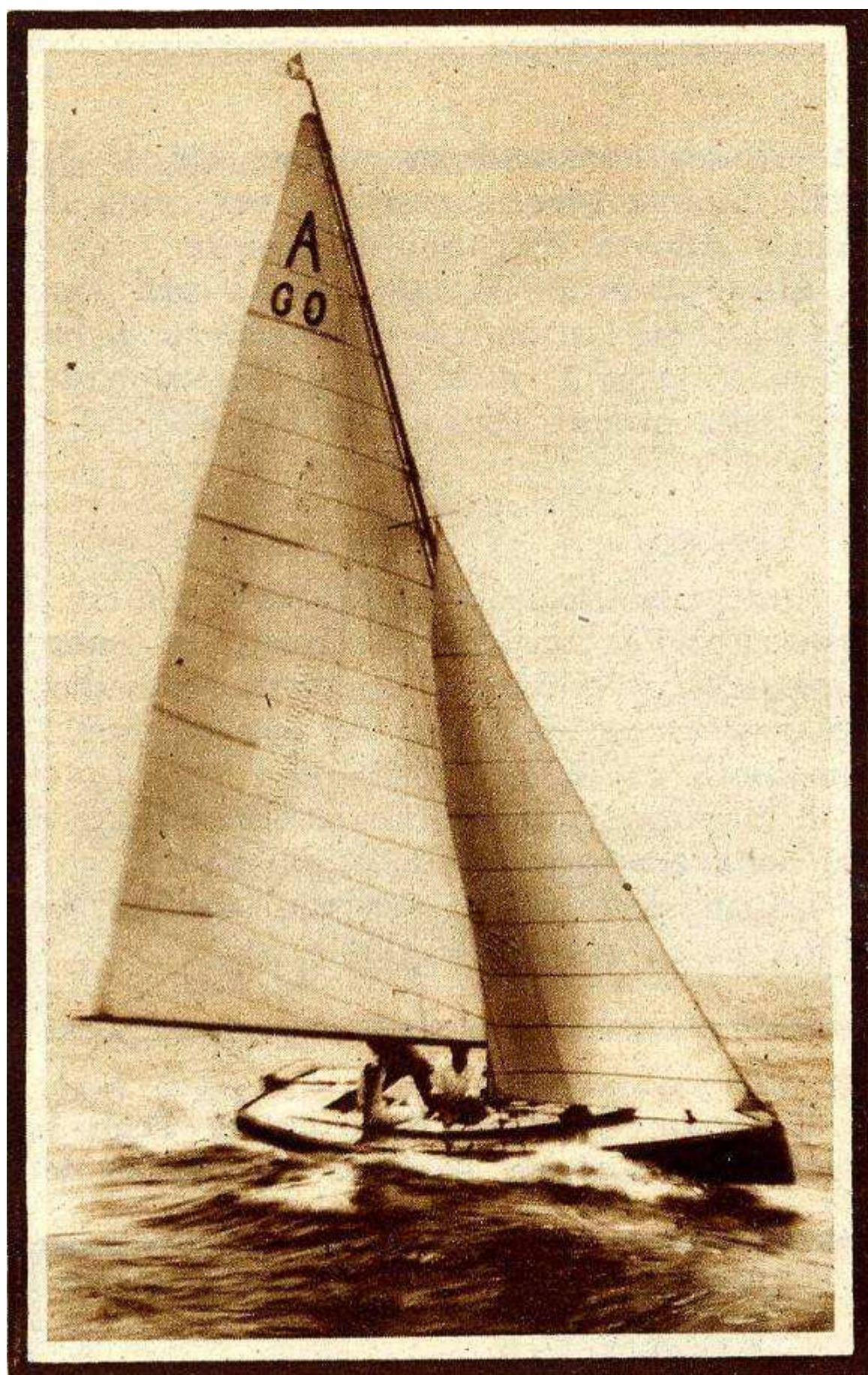
SONDAGGIO TRA I LETTORI



VI CHIEDIAMO QUALCHE MINUTO
PER MIGLIORARE IL NOSTRO “NOTIZIARIO CSTN”.
BASTA INFATTI CLICCARE SU “VAI AL QUESTIONARIO”
E POI CLICCARE ANCORA SU UNA DELLE TRE OPZIONI PRESELTE
PER CIASCUNA DELLE SINGOLE DOMANDE.

GRAZIE PER LA VOSTRA CORTESE COLLABORAZIONE

PER COLLABORARE CON IL “NOTIZIARIO CSTN” INVIARE SCRITTI, RACCONTI, NOTIZIE, CURIOSITÀ, FOTOGRAFIE E QUANTO ALTRO D'INTERESSE STORICO GENERALE A: info@cstn.it



6 metri Stazza Nazionale, poderosa deriva con le sue linee avveniristiche protagonista delle regate degli anni '30