



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](mailto:info@cstn.it)  
I NUMERI ARRETRATI DEL "NOTIZIARIO CSTN" SONO SCARICABILI DAI SITI:  
[www.cstn.it](http://www.cstn.it) - [www.leganavale.it](http://www.leganavale.it)

**ANNO II - N° 9**

**NOTIZIARIO ON-LINE**

**31 Maggio 2013**

## SOMMARIO

- |                                   |         |                                   |        |
|-----------------------------------|---------|-----------------------------------|--------|
| - Editoriale .....                | pag. 1  | - Curiosità "Il clinker" .....    | pag.23 |
| - La grande vela .....            | pag. 2  | - La nave più grande del mondo .. | pag.17 |
| - A proposito di "Artica II"..... | pag. 11 | - Libri in vetrina.....           | pag.20 |

## EDITORIALE

*È costantemente in crescita l'interesse per il nostro "Notiziario CSTN" e con piacere riceviamo consensi dai lettori e nuovi indirizzi da aggiungere alla nostra mailing list che diventa così sempre più consistente (siamo a oltre mille nominativi). Anche le firme degli articoli che vengono pubblicati crescono d'importanza e su questo numero ospitiamo, per la prima volta, un prezioso contributo di Franco Belloni, giornalista e storico della Vela italiana, tra i fondatori del "Centro Studi" e generoso donatore di materiale Prezioso.*

*Proseguono alacremente nella prestigiosa struttura della Base Navale i lavori di ristrutturazione dei locali ceduti dalla Marina per la realizzazione della nuova sede del Centro Studi.*

*Sarà questo un traguardo molto importante per la crescita e la diffusione del "Centro Studi" che nel contesto del Molosiglio potrà avere certamente maggiore visibilità e più facile accesso per il pubblico e per i Soci della Sezione.*



## LA GRANDE VELA.....raccontata dai protagonisti

*Continua la collaborazione dell'ammiraglio Giovanni Iannucci che dopo l'avventura di Artica II racconta espressamente per il "Notiziario CSTN" le sue pioneristiche regate oceaniche che lo hanno visto protagonista a bordo delle più belle e famose barche dello yachting italiano.*

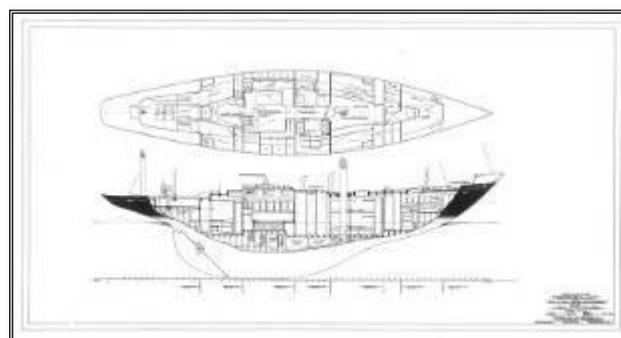
### **1962 - Mait II - Buenos Aires / Rio de Janeiro** *di Giovanni Iannucci*



*Il Mait II di bolina*



*Piano velico*



*Scafo e interni*

Nell'estate del '61 avevo partecipato alla regata dei Tre Golfi sul *Susanna* ed avevo consolidato la relazione di buona amicizia e reciproca stima che mi legava all'armatore, Giuseppe (Ciro) Brainovich, ed a sua moglie Alba Maria. Alla fine della regata, Ciro mi confidò un suo ambizioso progetto: voleva partecipare con il *Susanna* alla Buenos Aires - Rio de Janeiro (B.A. - Rio) (1) nel febbraio dell'anno successivo ed avrebbe avuto piacere che io facessi parte del suo equipaggio, soprattutto con il compito di ufficiale di rotta. Era un invito molto allettante ed avevo assicurato la mia adesione. L'87° Gruppo Antisom, al quale ero assegnato - al momento non sembrava vi fossero motivi perché non continuassi

ad esserlo anche l'anno seguente - svolgeva la sua attività ininterrottamente, senza pause estive, ed era facile ottenere la licenza annuale in inverno poiché quasi tutti preferivano prenderla in estate ed erano agevolati da coloro che ne usufruivano nel periodo invernale. Del tutto inaspettatamente, a fine settembre fui trasferito sul *Flora*, una corvetta della Scuola Comando, con l'incarico di ufficiale in seconda, e due settimane dopo passai sulla gemella *Danaide* con lo stesso incarico ed anche quello di controllore aereo della Flottiglia.

Al momento non pensai alla regata, per partecipare alla quale avrei dovuto ottenere una licenza, praticamente impossibile, in particolare con i miei incarichi, nel periodo di attività della Scuola Comando. Me lo ricordò, qualche giorno dopo con una lettera, nella quale mi diceva di aver rinunciato al suo progetto, ma che avrebbe partecipato ugualmente alla regata sul *Mait II* (2) del suo amico, il Cavaliere del Lavoro Italo Monzino (3). Gli aveva parlato di me e Monzino gli aveva chiesto di estendermi l'invito a nome suo. Con notevole dispiacere, gli risposi che purtroppo la nuova, inattesa destinazione m'impediva di allontanarmi, anche per un breve periodo, e che quindi ero costretto, a malincuore, a rinunciare.

A metà ottobre, ricevetti una lettera di Monzino che mi diceva di tenere moltissimo alla mia presenza a bordo del *Mait* e mi chiedeva a chi avrebbe potuto rivolgersi, fra gli alti gradi della Marina Militare, per farmi ottenere una licenza che mi consentisse di partecipare alla regata. Sebbene sicuro che non vi fosse la minima possibilità di successo, prima di rispondere, telefonai - sulle linee telefoniche militari ci si riusciva, con un po' di pazienza - al Direttore dello Sport Velico della Marina Militare (Marivela), il Capitano di Vascello Giulio Figarolo di Gropello, gran gentiluomo e molto impegnato nella crescita della flotta di Marivela, in particolare quella d'altura. Da un anno era entrato a farne parte il *Corsaro II*, che aveva completato la sua prima crociera e stava per iniziare la seconda.

Lo informai dell'invito che avevo ricevuto e si mostrò subito entusiasta: riteneva fosse un'occasione unica e che valesse la pena di fare tutto il possibile per non lasciarsela sfuggire. Mi suggerì di far sapere a Monzino che avrebbe dovuto scrivere una lettera al Segretario Generale (ammiraglio di squadra il cui incarico, poi abolito, era assimilabile all'attuale Sottocapo di Stato Maggiore), mettendo in risalto l'importanza della regata, alla quale per la prima volta partecipava un'imbarcazione italiana. Era certo che sarebbe stato chiesto il parere di Marivela e mi assicurava il suo appoggio. Nonostante l'ottimismo del Comandante di Gropello, la mia sicurezza che non vi fosse nulla da fare si trasformò solo in una debole speranza. Per diventare certezza avrei dovuto attendere ancora una settimana, quando Monzino mi fece sapere che il Segretario Generale aveva accolto la richiesta ed aveva dato disposizioni al mio comando che mi fosse concessa una licenza di venti giorni per motivi sportivi.

Qualche giorno dopo mi mandò a chiamare il Capo Squadriglia, che mi informò dell'esito positivo della richiesta di Monzino e degli accorgimenti presi per la mia assenza. Sarei stato sostituito a bordo dall'ufficiale in seconda dell'unità di riserva e, per il controllo aereo, da un pilota dall'87° Gruppo A/S di Sigonella che sarebbe imbarcato per le uscite in mare. Seguì una lettera di Monzino, che si diceva soddisfatto e lieto che sarei stato a bordo e mi suggeriva di prendere contatto con il Comandante Luigi (Gigi) De Manincor (4), che sarebbe stato lo skipper del *Mait*, per concordare con lui quanto sarebbe stato necessario per la condotta della navigazione: carte nautiche, portolani, tavole per il calcolo del punto astronomico e strumenti.

Con Gigi, iniziò subito una fitta corrispondenza, che durò tutto dicembre e gennaio, sulle dotazioni nautiche che ritenevo fossero necessarie. A quei tempi la posta era, in pratica, l'unico mezzo di comunicazione in quanto tutte le chiamate telefoniche extra urbane erano tramite centralino. Da bordo non era possibile telefonare sulle linee civili e ad Augusta bisognava andare alla centrale telefonica nel centro cittadino e spesso attendere a lungo. Se si era chiamati, un ragazzo della centrale veniva ad avvertire a bordo, dando un appuntamento. Con la nave in banchina e se ci si poteva allontanare da bordo, bisognava andare alla centrale ed attendere che la persona richiamasse. E' vero che sono passati cinquant'anni, ma se si racconta ai nostri nipoti, oggi forniti di tutti gli ultimi gadget per le comunicazioni, è difficile che possano crederci!

Gigi, esperto di navigazione ed agevolato dall'essere a Genova, sede dell'Istituto Idrografico della Marina, ed in contatto con compagnie di navigazione e capitani di lungo corso, trovò tutto quello che

riteneva fosse necessario e tutto quanto gli avevo chiesto io. Fra queste ultime esigenze, ebbe qualche difficoltà solo per procurarsi le tavole dell'Istituto Idrografico degli Stati Uniti, HO 214 ed HO 249, le seconde a soluzione diretta per la navigazione aerea, entrambe particolarmente utili in barca in quanto semplificavano notevolmente la preparazione delle osservazioni stellari e rendevano il calcolo molto più rapido, consentendo una mezz'oretta di sonno in più.

Durante questa fase di preparazione, si verificò un imprevisto che avrebbe potuto addirittura impedire la nostra partecipazione alla regata. Lo Yacht Club Argentino, co-organizzatore, insieme allo Iate Clube do Rio de Janeiro, aveva assicurato che il piroscampo argentino *Rio Primeiro* avrebbe imbarcato il *Mait* a Genova per trasportarlo a Buenos Aires in tempo utile per partecipare alla regata. Solo a metà dicembre si seppe che viaggiava con un ritardo di venti giorni, che non avrebbe consentito di arrivare in tempo. Monzino interessò subito il Dott. Beppe Croce, Presidente dell'Unione Società Veliche Italiane (oggi Federazione Italiana Vela) e dello Yacht Club Italiano, che si rivolse al Ministro del Turismo e dello Spettacolo ed al Presidente del CONI. Grazie al loro interessamento, la Società di Navigazione "Italia" offrì il trasporto gratuito sulla nave passeggeri *Augustus*. Il *Mait* fu sistemato a bordo su di una robusta intelaiatura, costruita su di una delle piscine e l'otto gennaio partì da Genova con i due marinai professionisti della barca, che facevano parte dell'equipaggio di regata. La stampa diede notevole rilievo all'originale soluzione, pubblicando, su alcuni quotidiani, anche le fotografie delle operazioni d'imbarco. I due marinai, che fecero una piacevole traversata, ci raccontarono poi che il *Mait* era stato un'attrazione per tutti i passeggeri.

Gigi era il coordinatore di tutta l'operazione, con l'ausilio di Paolo Cravenna, che s'interessava della cambusa, preoccupandosi che avessimo a bordo non solo quanto necessario, ma anche che tutto fosse di ottima qualità ed in linea con la cucina italiana. Perfino l'acqua minerale in lattine era italiana! Gianni Figari, il medico, si prese cura dei medicinali ed anche di tutto il necessario per un semplice intervento chirurgico. Una settimana prima della partenza, arrivarono due lettere. Con la prima, Gigi mi inviava i biglietti aerei Catania – Buenos Aires e Rio de Janeiro – Catania, entrambi via Roma, e mi informava che l'appuntamento dell'equipaggio (5) era presso l'agenzia della compagnia aerea Panair do Brasil, in Via Bissolati alle otto di sera di domenica 4 febbraio, due giorni dopo il mio ventinovesimo compleanno. La seconda era di Monzino: mi informava che la Marina gli aveva fatto sapere che, durante la mia licenza, non sarei stato coperto da alcuna assicurazione a carico loro, ma che aveva provveduto lui con due polizze, una di settanta milioni di Lire per il viaggio e l'altra di cinquanta milioni per la regata. Facendo tutte le scaramanzie del caso, con il valore della Lira di allora, mi sentii ben tutelato.

All'agenzia della Panair incontrai i componenti dell'equipaggio e conobbi i pochi che non avevo avuto occasione di incontrare prima sui campi di regata. Partimmo poco prima della mezzanotte e la mattina dopo eravamo a Buenos Aires (6). La notizia del nostro arrivo, dopo quello spettacolare del *Mait*, si era diffusa nell'ambito della numerosa comunità italiana e fummo accolti, in aeroporto, da molti connazionali, alcuni dei quali amici di Monzino. La calorosa accoglienza mi ricordò, anche se in tono minore, quella ricevuta dieci anni prima dall'*Amerigo Vespucci* nella campagna d'istruzione alla quale partecipai come allievo della prima classe. Nei sei giorni che seguirono, prima della partenza della regata, fummo letteralmente subissati da manifestazioni sociali: oltre a quelle ufficiali (Ambasciata, Consolato e Casa degli Italiani) e quelle per la regata allo Yacht Club Argentino, quasi tutti gli Italiani, in particolare gli amici più intimi di Monzino (Segre, Preve (7), Bronzini e Marino), avrebbero voluto averci ospiti. Con le tante cose che c'erano da fare a bordo, quei giorni furono un vero tour de force, reso più pesante dal caldo perché laggiù, nell'altro emisfero, era come se fossimo nel pieno del nostro mese di agosto.

Riuscimmo a fare anche due brevi uscite nelle limacciose acque del Rio de la Plata, soprattutto per mettere a punto l'attrezzatura, ed incontrammo alcuni dei nostri avversari (8). Mi accorsi subito che c'era qualcosa che li differenziava da noi nelle dimensioni dei genoa da vento leggero e medio: erano molto più grandi dei nostri in quanto la base arrivava molto più a poppa. Inoltre, alcuni avevano la randa che non arrivava in testa d'albero, ma alla marca che era situata anche un metro o più sotto di essa. A quei tempi non avevo ancora una conoscenza sufficientemente approfondita delle stazze, pur sapendo che erano due, quella del Royal Ocean Racing Club (RORC), adottata in Europa, in Asia e in Oceania, e

quella del Cruising Club of America (CCA), in uso nelle Americhe. Non sapevo, tuttavia, quali fossero le differenze fra le due, anche perché era la mia prima regata con la stazza CCA.

Ne parlai con Gigi, che mi mise al corrente di quanto si sarebbe dovuto fare e dei motivi per i quali non era stato fatto. Dopo un tentativo, non riuscito per vari motivi, di far stazzare il *Mait* in Italia secondo il regolamento CCA, erano stati presi accordi con lo Yacht Club Argentino per stazzare la barca subito dopo il suo arrivo a Buenos Aires ma, per contrattempi e ritardi, si era provveduto solo nei due giorni prima della partenza della regata ed il certificato era stato consegnato la sera della vigilia, quando ormai non si poteva più prendere alcun provvedimento. Fu possibile solo rettificare a nostro vantaggio, peraltro modesto, il peso del piombo in chiglia, dichiarato con un telegramma dai Cantieri Baglietto.

Gli svantaggi, che sarebbero stati facilmente sanabili, riguardavano tutti il piano velico. Innanzi tutto la randa, la cui area poteva essere ridotta, accorciando la base, ma soprattutto la ralinga, mettendo nuove marche sull'albero e sul boma ed accorciando le stecche di 15 cm. circa. Poi i genoa per venti leggeri e medi, che potevano avere una base e quindi un'area, molto maggiore, con un incremento insignificante del rating e compensando abbondantemente la riduzione della superficie della randa. A saperlo, sarebbe stata sufficiente meno di una settimana ad un velaio, opportunamente sollecitato, per modificare la randa e per tagliare e cucire un paio di genoa. Fra i nostri avversari, l'*Ondine* aveva ridotto la ralinga della randa di circa tre metri. Gigi fece in seguito dei calcoli, dai quali risultò che in quella regata avremmo potuto guadagnare almeno due ore e mezzo sul tempo compensato, senza pregiudicare, ma addirittura migliorando, le nostre prestazioni, soprattutto nelle condizioni che incontrammo nella prima parte della regata. Come vedremo, il risultato avrebbe potuto essere ben diverso!

Durante la sosta a Buenos Aires feci un incontro tanto imprevisto, quanto piacevole. Mentre percorrevo a piedi una delle strade principali, diretto al Consolato per ottenere il Visto per l'entrata in Brasile, sentii uno stridore di freni e vidi un'auto sportiva fermarsi in mezzo alla strada a poca distanza da me. Ne scese una persona, che al momento non riconobbi. Alzando le braccia al cielo, si mise ad urlare: "Mi amigo! Mi amigo!". Guardandolo meglio mi accorsi che era Roberto Mieres (9), che avevo conosciuto durante l'Olimpiadi di Roma del '60 (a Napoli per la vela) nelle quali aveva rappresentato l'Argentina nella classe Star. Prima che iniziassero le regate olimpiche aveva partecipato con la sua barca, il *Chamuyo* alla regata Cannes - Ischia, nella quale ero su *Artica II*. Come ho scritto nel capitolo che tratta di quella regata, ci aveva battuto per pochi minuti e ci eravamo dovuti accontentare del secondo posto. Ci abbracciammo e ci sedemmo in un bar vicino dove, sorseggiando un whiskey, parlammo della regata B.A. - Rio che avrebbe fatto anche lui con il suo *Chamuyo*. Avrei voluto rimanere più a lungo con lui e saper e di più sulla regata, ma temevo che il Consolato chiudesse e ci separammo.

Con la frenetica attività di preparazione alla regata e di partecipazione alle manifestazioni sociali, i sei giorni di Buenos Aires volarono ed arrivò la domenica della partenza. Facemmo colazione presto allo Yacht Club Argentino e poi subito a bordo, dove indossammo l'uniforme (magliette bianche con il collo tricolore) mollammo gli ormeggi ed uscimmo dalla Darsena Norte. Il frangiflutti era gremito di spettatori, fra i quali molti Italiani che ci salutavano commossi, agitando bandiere e fazzoletti, mentre tutti gridavano "Buena suerte Italia!".

Appena fuori dalla darsena, la scena che ci attendeva sul Rio de la Plata era da mozzare il fiato: centinaia e centinaia di imbarcazioni a vela e a motore, di tutti i tipi e dimensioni che convergevano dai vari sorgitori del fiume verso l'area di partenza al Km 9,5 del canale di accesso al porto di Buenos Aires. L'impressione che mi aveva fatto, sei anni prima, la quantità di imbarcazioni alla partenza della Torbay - Lisbona impallidiva al confronto. Era una bella giornata di sole con una leggera brezza e la nave con a bordo il Comitato di Regata, insieme ad altre unità da guerra delle Marine argentina, brasiliana ed uruguaiana erano già alla fonda. Uno spettacolo veramente indimenticabile! Da ogni barca applausi, saluti ed auguri per lo più in italiano ai quali rispondevamo commossi mentre cominciava ad avvertirsi a bordo il leggero nervosismo e la tensione che precede la partenza.

*Le pagine che seguono sono state tratte dal mio diario, redatto al presente, ed integrate da alcuni particolari della relazione finale a cura di Monzino per la parte a terra e di De Manincor per la regata, anch'esse entrambe al presente. Ho preferito lasciarle così com'erano, anche perché ritengo che per la*

*cronaca di una regata, il tempo presente renda meglio l'idea dell'atmosfera, delle azioni e degli stati d'animo di chi li ha vissuti da bordo di un'imbarcazione partecipante.*

### 11 febbraio

Finalmente, puntualissimo alle 14.50, il primo colpo di cannone della fregata *Sarandi* annuncia i "10 minuti", il segnale di avviso. Il genoa, giuncato sullo strallo, viene sparato e si comincia a manovrare per portarsi in posizione opportuna in un indescrivibile groviglio di imbarcazioni che la Guardia Costiera non riesce a tenere lontano dalla linea di partenza. Segue, alle 14.55 il segnale preparatorio e al colpo di cannone delle 15.00, la partenza, ci troviamo in ottima posizione di poco sottovento al *Fortuna* e sopravento al *Royono*. Non riusciamo a distinguere gli altri, dietro di noi, in mezzo alle barche di spettatori che gremiscono la zona, molte delle quali a vela.

Il vento è leggero da NE e si procede di bolina lasca con mure a sinistra in rotta. A poco a poco le barche non in regata rimangono indietro e possiamo renderci conto meglio della situazione: *Royono* e *Fortuna* guadagnano poco, ma costantemente, *Stormvogel* si è portato dietro di noi, sottovento si vedono *Ondine* e *Germania* e, dietro di loro, molte altre vele ormai troppo lontane per poterle riconoscere. Il vento rinfresca e gira lentamente fino ad ENE, costringendoci ad avvicinarci alla costa. Il fondale, che prima si manteneva intorno ai 7/8 metri, diminuisce lentamente e temiamo di dover fare un bordo. Per fortuna si stabilizza e, pur navigando solo con un paio di metri d'acqua sotto la chiglia, riusciamo, con l'aiuto dell'ecoscandaglio, ad evitare di virare. Lo *Stormvogel*, più veloce di noi, cerca di passare da sottovento senza successo, poi puggia decisamente, togliendosi dal nostro rifiuto e ben presto mostra la poppa non solo a noi, ma anche al *Fortuna* ed al *Royono*, piazzandosi in testa e continuando a guadagnare. A sera le posizioni sono invariate mentre il vento aumenta ancora e comincia a mettersi mare.

Tutta la notte si continua di bolina mentre la condotta della navigazione diventa sempre più difficoltosa per scarsità di punti di riferimento e per la presenza di corrente, influenzata da marea e vento in maniera non facilmente determinabile. L'attraversamento del banco Ortiz, dove in alcuni punti il fondale è meno di un metro e mezzo - il *Mait* pesca 2 metri e ottanta - ci preoccupa un po' ma, anche in questa occasione, l'ecoscandaglio si rivela utilissimo. Ben presto siamo dall'altra parte del banco e non ci pare vero di navigare finalmente in dieci metri d'acqua.

### 12 febbraio

Dalle 02.00 il vento comincia a diminuire e girare verso Nord, permettendoci di assumere rotta per Punta de l'Este. Alle prime luci dell'alba siamo al traverso di Montevideo, che s'intravede nella foschia mentre il vento gira dal terzo quadrante diminuendo ancora e noiosi piovoschi si susseguono a brevi intervalli. Per Gigi e per me è stata una nottataccia ed avremmo bisogno di riposo ma, con gli avversari in vista, la tensione ci tiene svegli. Di prora a noi, sempre *Stormvogel*, *Royono* e *Fortuna*, che hanno continuato a guadagnare. Di poppa due vele molto lontane, forse *Ondine* e *Germania*. Tutto il giorno passa con continui salti di vento e conseguenti frequentissimi cambi di vele, fra le quali anche lo spinnaker. La squadra di guardia, integrata quando necessario da quella di comandata, reagisce bene e la barca cammina sempre al massimo. L'acqua, che ieri era decisamente marrone, ha assunto una colorazione verdastra che va mano a mano tendendo sempre di più all'azzurro.

Alle 18.00 siamo a poche miglia da Punta de l'Este e ci viene incontro un yacht argentino carico di belle figliole che agitano la bandiera italiana e ci augurano un "buena suerte" che, nonostante gli scongiuri, non ci porta fortuna. Infatti, poco dopo subiamo un brutto scherzo da parte del vento: con un salto improvviso, ci costringe a fare un lungo bordo "a perdere" per doppiare la punta mentre vediamo i nostri tre avversari di testa, ormai in Atlantico, sparire all'orizzonte. Questa sarà l'ultima volta che avremo in vista altre imbarcazioni in regata. Durante la notte continua lo stesso regime di venti leggeri e incostanti, prevalentemente dai settori poppieri. Sembra siano le tipiche condizioni atmosferiche che precedono il "Pampero", sul quale durante la sosta a Buenos Aires abbiamo cercato di imparare tutto.

### 13 febbraio

Verso le 02.00 il vento cala quasi del tutto ed una nuvola scura a forma di sigaro a Sud desta le preoccupazioni della guardia. Per fortuna, nulla accade che turbi il sonno della squadra di comandata. La notte trascorre con venti leggeri e periodi di bonaccia. All'alba, la giornata si preannuncia meravigliosa e

ci riserva due gradevoli sorprese: il mare è finalmente diventato azzurro ed il vento sembra essersi stabilizzato in direzione da ENE e rinfresca gradatamente. Ogni tanto bagniamo il trincarino e la velocità si mantiene intorno ai sette nodi. Riceviamo la visita di un aereo della Marina argentina e della fregata brasiliana *Babitonga*.

L'appetito non manca e la cucina di Nino che, esentato dalla guardia, s'impegna tutto il giorno nella sua funzione di cuoco, dando anche una mano in coperta quando necessario, è sempre ottima e varia. Nel pomeriggio il vento rinfresca ancora, ma purtroppo comincia anche a "dare scarso". Cambi di vele di prora, terzaroli alla randa ed ammainata della mezzana. La sera il cielo è di nuovo coperto e non si può osservare. L'apparato radio ricetrasmittente, che aveva già dato segni di malfunzionamento, ora tace del tutto ed abbiamo motivo di ritenere che non accada nulla anche in trasmissione.

#### 14 febbraio

Il vento comincia a calare e, poco dopo la mezzanotte, siamo costretti a virare in fuori a poche miglia dal faro di Chui, al confine fra Uruguay e Brasile. Sulle nuove mure non si fa una buona prora, ma del resto era nostra intenzione portarci al largo. Infatti, dallo studio preliminare sui regimi dei venti e delle correnti e sulle rotte seguite dalle imbarcazioni meglio classificate nelle precedenti cinque edizioni della regata, era apparso evidente che, sebbene la rotta diretta fosse a randeggiare la costa fino all'Ilha de Santa Catarina, a circa 400 miglia da Rio, conveniva portarsi gradatamente al largo fino ad una distanza di almeno cento miglia dalla costa.

Questa strategia era suggerita dai seguenti motivi:

- la corrente del Brasile nel mese di febbraio è di SW - quindi in prora per chi risale verso Rio - con una velocità media di 1,5 nodi che diminuisce d'intensità allontanandosi dalla costa;
- il vento prevalente sarebbe stato da NE con forza media da 4 a 6 fino all'altezza dell'Ilha de Santa Catarina, per poi girare da E con intensità in continua diminuzione ed ampie zone di calma in prossimità di Rio dove, a causa anche di una corrente di W di circa un nodo, non sarebbe stato facile bolinare con poco vento e quasi contro corrente, qualora si fosse optato per la rotta diretta.

Il suggerimento degli esperti era che bisognava arrivare a Rio "derivando" in bonaccia o quasi, con rotta del quarto quadrante. Naturalmente, tutto stava nel trovare il compromesso ideale nell'allontanamento dalla costa, per non allungare eccessivamente il percorso.

Per tutta la giornata il vento salta da N a NE con intensità variabile che ci costringe a cambiare continuamente le vele di prora ed a prendere e togliere i terzaroli. Anche il mare comincia a diventare fastidioso pur non riuscendo a scoraggiare il cuoco, che continua a preparare ottimi pranzetti, camuffando sapientemente lo scatolame. Comincia a preoccuparci il fatto che, fin dalla partenza, non siamo riusciti ad intercettare nessuno dei numerosissimi bollettini delle navi di scorta. Non tanto per le previsioni meteo, quanto per gli stop orari poiché il cronometro non ha una marcia delle più regolari e la stazione radio di Montevideo comincia a sentirsi veramente male. Le altre due o tre stazioni brasiliane che riusciamo a ricevere pare non diano segnali orari ed i lunghi ascolti sono sempre infruttuosi. Al crepuscolo il cielo è coperto e non si può osservare. La meridiana, che ci poneva cinque miglia avanti, è ancora recente e si procede alla stima. L'apparato ricetrasmittente continua a non funzionare e tutti i tentativi per trovare la causa continuano a non avere successo. Stanchi e scoraggiati abbandoniamo definitivamente l'impresa, evitando di perdere altro tempo.

#### 15 febbraio

Tutta la notte piovoschi, temporali e vento da Nord che al mattino, contrariamente a tutte le previsioni, gira prima ad Est, poi a SE permettendoci di alzare spinnaker, vela di strallo e bolero e navigare in rotta con la barca finalmente quasi dritta. Non ci pare vero! Purtroppo nel pomeriggio un piccolo incidente viene a turbare la pace di bordo. Il vento ha continuato a girare a Sud e poi a SW, costringendoci a strambare. Nella manovra, lo spinnaker prende alcune volte nello strallo, sebbene vi fosse la rete (10) che avrebbe dovuto impedirlo. Nino lascia i fornelli e va subito a riva con il bansigo incocciato all'altra drizza dello spinnaker. Nonostante le ampie rollate ed il beccheggio, arriva fino in cima, scoccia la drizza e scende lungo lo strallo fino alle volte, che riesce a sbrogliare, consentendoci di recuperare lo spinnaker in coperta senza uno strappo e rialzarlo senza perdere molto tempo. E' stata una prodezza personale, a

dimostrazione che Nino, oltre ad essere un provetto cuoco, è anche un ottimo e coraggioso marinaio. Tutta la scena si svolge alla presenza di due navi di scorta e di un aereo dell'Aeronautica brasiliana.

Al crepuscolo, cielo ed orizzonte sono finalmente visibili ed osservo le classiche cinque stelle - peccato che non ci sia la Polare! - ma ho qualche dubbio sulla precisione del cronometro. Montevideo non si sente più e le stazioni brasiliane si sentono male. Per fortuna, appena buio, il *Babitonga* si avvicina, con un'orchestrina in coperta che, naturalmente, suona a ritmo di samba. Con segnali morse a lampi di luce, ci chiama ed augura la buona notte allo skipper. In mancanza del radiotelefono, prendo un flash, lo ringrazio con lo stesso sistema e gli chiedo uno stop orario che mi trasmette, dopo aver concordato la procedura. Al controllo, il cronometro risulta quasi esatto e della stima non mi posso lamentare: dopo più di ventiquattro ore dall'ultimo punto astronomico, siamo molto vicini al punto stimato.

Anni dopo, quando avevo ormai acquisito una sufficiente conoscenza anche di quelle parti del regolamento di regata non esclusivamente dedicate alle precedenze in mare, mi sono domandato se, chiedendo lo stop orario al *Babitonga*, avessi contravvenuto a quella che oggi è la Regola 50 del Regolamento di Regata, "Aiuto da parte di terzi". Non ho saputo darmi una risposta certa, anche perché non ho trovato un regolamento di quei tempi e quindi non so se vi fosse già quella regola e, in caso affermativo, come fosse formulata. Del resto, le navi di scorta si avvicinavano a tutti i concorrenti e, se qualcuno l'avesse chiesto, si sarebbero certamente comportate come aveva fatto con noi il *Babitonga*. Inoltre, con un VHF funzionante, come era legittimo pensare avessero tutti gli altri, non sarebbe stato nemmeno necessario essere vicini ad una nave di scorta. Si poteva quindi considerare un aiuto a disposizione di tutti, su richiesta.

#### 16 febbraio

Il vento ha ripreso a soffiare dal quarto quadrante e siamo di nuovo di bolina. Al crepuscolo mattinale cielo ed orizzonte sono visibili ed il punto conferma ancora una volta la stima. Il *Babitonga*, che ha pendolato tutta la notte poco distante, si avvicina di nuovo a darci il buongiorno, questa volta a bandiere con il codice internazionale. Tiriamo fuori la nostra serie di bandiere, il codice e ringraziamo prontamente. E' una splendida giornata estiva di sole e, nel pomeriggio, il vento gira di nuovo dai settori poppieri e ci consente di rialzare lo spinnaker. L'inefficienza del VHF ci impedisce di conoscere la posizione dei nostri avversari, ma non ci lamentiamo anche perché, in presenza di distanze per lo più notevoli e velocità relativamente basse, sapere dove sono servirebbe solo a soddisfare la curiosità e potrebbe addirittura influire sulla concentrazione, senza offrire alcun vantaggio concreto. A tarda sera, il *Babitonga* si avvicina ancora una volta. Non ce ne sarebbe bisogno, ma ormai, visto che la procedura è stata stabilita ed ha funzionato egregiamente, mi faccio dare un altro stop orario e controllo il cronometro, riscontrando che si è comportato bene e non è necessario correggere gli stop presi per il punto astronomico al crepuscolo serale.

#### 17 febbraio

All'alba il vento gira in prora, mentre il tempo peggiora, e si ammaina lo spinnaker, che era su da ieri pomeriggio. Vento e mare sono in aumento, il cielo si copre quasi del tutto ed ogni tanto arriva un piovasco. La mattina si è potuto ancora osservare e poi prendere anche la meridiana in una provvidenziale schiarita, dopo di che il cielo si è coperto definitivamente. Il vento si mantiene sui 20 nodi ed abbiamo su yankee, trinchetta e randa con una mano di terzaroli. Il tempo non cambia tutto il giorno, ma a sera i piovaschi diventano più frequenti e più violenti. A volte la visibilità è ridotta a meno di un miglio per la pioggia. Naturalmente, niente punto astronomico al crepuscolo serale e ne approfitto per andare a dormire presto.

#### 18 febbraio

Verso le tre del mattino mi sveglia una strana condotta della barca, che si ripete a brevi intervalli. La sento venire all'orza, sento lo sbandamento diminuire, lo yankee fremere ed iniziare quasi a sfileggiare e subito dopo avverto la correzione alla puggia, che zittisce lo yankee e ristabilisce lo sbandamento iniziale. Metto la cerata e vado in coperta. Di guardia c'è la seconda squadra ed al timone c'è Angelo, il marinaio. Gli chiedo se vuole che lo rilevi al timone. Mi risponde che ci sta ancora un po' lui ed il governo migliora.

Quando mi siedo nel pozzetto, la mia vista si è ormai quasi del tutto assuefatta all'oscurità. Guardo distrattamente verso poppa la scia illuminata debolmente a tratti dal riflesso del fanale di coronamento, poi alzo lo sguardo e rimango di stucco: nel buio, intravedo un nuvolone nero, basso sull'orizzonte, ma non faccio a tempo ad attirare su di esso l'attenzione degli altri perché qualche secondo dopo veniamo investiti improvvisamente da una violentissima raffica di vento che ci fa sbandare di colpo di quasi 90°. Mettiamo la tuga sotto e cominciamo ad imbarcare acqua dal tambucio e dalla manica a vento della cabina di poppa. Istantaneamente, il timoniere mette la barra all'orza e, sebbene così sbandata, la barca risponde, le vele prendono a collo e la barca sbanda dall'altra parte, mettendo di nuovo la tuga in acqua.

Urlando di filare le scotte, mi precipito ad ammainare la randa e vedo che anche Figari è uscito dal pozzetto. Purtroppo, non è assolutamente facile arrivare all'albero con la barca così sbandata. Mentre procedo, agguantandomi con le mani dove posso, mi chiedo cosa aspettino a mollare le scotte, soprattutto quella della randa, ma non succede nulla. Forse avrei dovuto mollarla io, ma la reazione è stata istintiva. Finalmente riesco ad arrivare a portata di mano del verricello della drizza e non mi preoccupo di metterla in forza per mollare la castagna. Prendo la maniglia e vibro un colpo sulla castagna con tutte le mie forze. La randa comincia a venire giù, anche perché la barca si sta risollestando: le scotte di yankee e trinchetta sono state finalmente mollate e le due vele sbattono furiosamente con un fracasso infernale che sovrasta l'ululato del vento. Quelli che dormivano dabbasso sono stati svegliati bruscamente e sbalzati fuori dalle cuccette. Chi era nella cabina di poppa ha fatto anche una bella doccia fredda! Ora sono tutti in coperta e in un baleno la randa viene colta alla meglio sul boma e lo yankee viene ammainato e fatto sparire dabbasso. Sembra non vi siano stati danni di alcun genere e ci sentiamo sollevati.

Con il vento al traverso e con la sola trinchettina facciamo cinque nodi! Ben presto la randa di cappa viene tirata fuori, armata, alzata e tutto torna tranquillo, sebbene il tempo peggiori ancora e violenti groppi di vento e di pioggia si susseguano quasi senza interruzione. Il vento ha girato di circa novanta gradi e adesso soffia dal secondo quadrante con forza 6/7 e molto di più nei groppi. Il cielo è completamente coperto e le nubi, bassissime e scure, scaricano acqua in continuazione. Ogni tanto la pioggia diventa più fitta e riduce ulteriormente la visibilità, già scarsa, mentre il mare diventa letteralmente bianco di spuma. Evidentemente siamo stati investiti da un classico fronte freddo, cosa che ci sarà poi confermata all'arrivo, anche se i bollettini non avevano previsto che arrivasse così a Nord. Per ragioni di sicurezza non abbiamo molta vela e la velocità si mantiene intorno agli otto nodi. Anche il mare è aumentato ed è ora al giardinetto, rendendo particolarmente faticoso il turno al timone, nel continuo tentativo di non far strarzare la barca o di strambare.

Alle 12.00, secondo la stima, siamo circa 270 miglia a Sud di Rio e decidiamo di puntare dritto sul traguardo, a meno delle correzioni per scarroccio e deriva, in quanto riteniamo che le condizioni atmosferiche non possano variare molto nelle prossime 24 ore.

**Note:**

- (1) *La Buenos Aires - Rio de Janeiro è una regata d'altura di 1200 miglia, che esordì con la sua prima edizione nel 1947 ed in seguito fu disputata ogni tre anni, per divenire più tardi un evento biennale. Quella del 1962 era la sesta edizione.*
- (2) *Il Mait II, progettato da Sparkman & Stephens (Progetto N° 1215) e costruito in legno di cedro dal cantiere Baglietto di Varazze, fu varato nel 1957. E' lungo f.t. 18,80 m, 14,15 m al galleggiamento, largo 4,05 m, pesca 2,70 m e disloca 26 Tonn. Armato a Yawl, ha una superficie velica con le sole vele di taglio (non overlapping) di 170 m². Fuori del Mediterraneo, ha partecipato alla regata del Fastnet nel 1959, classificandosi settimo, ed alla Buenos - Rio de Janeiro nel 1962. In Mediterraneo, presente in tutte le principali regate, dalla Giraglia alla Tre Golfi, è stata la barca da battere per molti anni. Nel 1973 l'armatore, Cav. Monzino, la donò allo Yacht Club Italiano, che così commentò la donazione: "Con questo gesto generoso e liberale il Club acquisisce la disponibilità di questo yacht, vanto dello yachting alturiero e ricco di vittorie in campo nazionale ed internazionale." Qualche anno dopo, per gli alti costi di mantenimento, il Club fu costretto a cederlo. Con l'attuale armatore, conservato in condizioni eccellenti, prosegue ancora oggi la sua attività agonistica fra le barche d'epoca, continuando ad ottenere successi.*

- (3) *Italo Monzino (1902 - 1993), imprenditore di primo piano, Cavaliere del Lavoro, fondò a Milano, all'inizio degli anni '30, i magazzini Standa che, dopo la guerra, si diffusero in tutta Italia ed ebbero grande successo. Parecchi anni dopo, cedette "la sua creatura" senza però mai separarsi del tutto da essa e rimanendo fino all'ultimo Presidente onorario della Società. Negli anni '80, con risorse personali, creò a Milano il Centro cardiologico di eccellenza che porta il suo nome e si dedicò ad altre iniziative meritorie, cedendo, fra l'altro, la sua villa di Balbianello, sul Lago di Como, al Fondo Ambiente Italiano. Nella vela, è stato armatore di due imbarcazioni d'altura, che hanno regatato non solo in Mediterraneo, ottenendo numerosi successi, entrambe dal nome "Mait" dalle prime due lettere dei nomi di sua moglie, Maria, e del suo.*
- (4) *Luigi De Manincor (1910 - 1986) aveva fatto parte dell'equipaggio vincitore della prima medaglia d'oro olimpica della vela italiana all'Olimpiade di Berlino (a Kiel per la vela) nel 1936, con l'"Italia", nella classe più importante, gli 8 metri S.I., per i quali sarebbe stata l'ultima Olimpiade. In equipaggio con lui Leone Reggio (skipper), Bruno Bianchi, Domenico Mordini, ed i fratelli Enrico Massimo Poggi e Luigi Mino Poggi. Dopo la guerra, partecipò alle Olimpiadi di Londra (a Torquay per la vela) sul Dragone "Ausonia", che si classificò quinto, con lui Bruno Bianchi e Giuseppe Canessa (skipper).*
- (5) *La composizione dell'equipaggio del Mait era la seguente: Luigi de Manincor, skipper, Giovanni Iannucci, ufficiale di rotta, Gianni Figari, medico di bordo, Giuseppe Brainovich, Paolo Cravenna, Giustino Spigno, Mino Della Casa, Gianni Tortello e i due marinai professionisti della barca Angelo Ghirlanda e Nino Pianini.*
- (6) *Per quanto segue, in merito alla permanenza a Buenos Aires, alla regata ed alla permanenza a Rio de Janeiro, ho integrato il mio diario con altre notizie tratte dalla dettagliata relazione redatta da Monzino per le attività svolte a terra e da De Manincor per la regata.*
- (7) *Riccardo Preve, Italiano emigrato in Argentina, è stato un'industriale di successo in vari settori. Amante della vela, nel 1948, si fece progettare e costruire dai Cantieri Baglietto uno yacht da crociera, armato a yawl, di 23,6 m.f.t., con deriva mobile per agevolare la navigazione sul Rio de la Plata, al quale diede il nome della moglie: "Caroly". Nell'ottobre dello stesso anno salpò da Genova e traversò l'Atlantico, arrivando a Buenos Aires nel febbraio del 1949. Nel 1955/56 attraversò di nuovo l'Atlantico, riportando la barca a Genova, via Stati Uniti. Nel 1982, i suoi eredi, oggi noti soprattutto per il "Riso Gallo", decisero di donare il Caroly alla Marina Militare ed io, che ero Comandante in Seconda dell'Accademia Navale, andai a prendere la barca a La Spezia, la trasferii a Livorno ed organizzai la cerimonia di consegna. In quella occasione, uno dei nipotini di Riccardo Preve, che aveva otto o nove anni, elegantissimo in bermuda bianchi e giacca blu continuò a lungo a tirare il padre per la giacca ed a chiedergli: "Papà, perché la dobbiamo regalare alla Marina?" Ancora oggi il Caroly, mantenuto in ottime condizioni, è impiegato per l'addestramento marinaresco di ufficiali e sottufficiali e partecipa attivamente a raduni e regate di barche d'epoca.*
- (8) *Alla Buenos Aires - Rio del 1962 parteciparono 38 imbarcazioni, divise in tre classi: "A" 10 imbarcazioni, "B" 17 e "C" 11. La maggior parte di esse erano argentine (19) e brasiliane (9), ma erano presenti anche 10 imbarcazioni delle seguenti nazionalità: Regno Unito (2), Stati Uniti (2), Uruguay (2), Cile (1), Germania (1), Italia (1) ed Olanda (1).*
- (9) *Roberto Casimiro Mieres (1924 - 2012) è stato un famoso sportivo argentino, che ha praticato con successo molte discipline, ma è noto soprattutto per l'automobilismo. Dopo aver vinto numerose corse in Argentina, fu invitato da Fangio e Gonzales a correre in Formula Uno in Europa nel 1950. Il suo miglior piazzamento fu quarto, su di una Ferrari 125 nel Circuito delle Nazioni a Ginevra. Negli anni seguenti si guadagnò un sesto posto a Monza e molti altri onorevoli piazzamenti in gare di Formula Uno ed in altre categorie. Abbandonò l'automobilismo verso la fine degli anni '60, tornando a dedicarsi alla vela ed al suo lavoro di rappresentante della Mercedes in Argentina.*
- (10) *La "rete", che da molti anni non viene più usata, era una rete a maglie larghe, di cima sottile di forma simile ad un fiocco olimpico, che veniva ingarrocchiata allo strallo ed alzata quando lo spinnaker era a riva allo scopo di impedire che potesse prendere volte intorno allo strallo. Negli ultimi anni d'impiego fu modificata, conservando i bordi e sostituendo la rete con cimette orizzontali di numero adeguato all'altezza del triangolo di prora.*

**(segue sul prossimo numero)**



## **A PROPOSITO DI ARTICA II.....**

*L'articolo su "Artica II" dell'ammiraglio Iannucci pubblicato sul numero 8 del "Notiziario CSTN" ha richiamato l'attenzione del decano dei giornalisti italiani della Vela, Franco Belloni, che del CSTN è tra i fondatori e lo segue con l'amore e la passione di un padre. Il suo intervento è particolarmente interessante e completa la storia della mitica barca della nostra Marina.*



### **COM'E' NATA "ARTICA II" di Franco Belloni**

Ho letto con grande interesse l'articolo, dove è anche raccontata la storia della prima regata di *Artica II* quando nel 1956 vince la Torbay-Lisbona.

A suo tempo, *Artica II* avrebbe dovuto chiamarsi *Artica III*, perché la Marina aveva avuto una Star che si chiamava *Artica II* (1472) costruito da Costaguta nel 1937 per la Flotta Sezione Velica Forze Armate.

Vorrei approfondire la Genesi di *Artica II* con una lettera scrittami dall'indimenticabile Gianni Pera, uno dei protagonisti, dove si legge:

*Via Cassia 1041  
Roma*

*11 Gennaio 1968*

*Caro Belloni,*

*rispondo alla sua del 28 dicembre con cui lei mi chiede perché e con quali scopi feci progettare a Illingworth Artica II.*

*Ai primi del 1955, dopo quattro anni di interrotti e spettacolari successi di Chiar di Luna, Marivela decise di costruire un'altra barca da regata, della classe RORC, purchè la spesa restasse contenuta nelle ridottissime disponibilità di bilancio, mi pare circa sette milioni.*

*Il Comandante di Gropello, allora Direttore di Marivela, mi affidò lo studio generale della barca e mi pregò di prendere contatti anche con Illingworth che, un po' perché anch'egli ufficiale di Marina, un po' per i suoi clamorosi successi, riscuoteva la nostra fiducia. Esposto ad Illingworth i nostri desideri e le mie idee egli, prima di decidere definitivamente sul tipo e sulle caratteristiche della nuova barca, mi invitò a correre con lui il Fastnet 1955 a bordo del suo nuovissimo Mouse of Malham, un terza classe di 24 piedi al galleggiamento che dislocava soltanto 2 tonnellate e mezzo, e che batteva il guidone della R.N.S.A., la Merivela d'Inghilterra. Mouse of Malham era un yawl, ed era disegnato soprattutto per andare al lasco e in poppa.*

*Il Fastnet 1955 pur essendo un Fastnet "buono", fu però tutto di bolina, cioè col vento da N e da NW da Cowes fino al Fastnet, che girò poi da SE e E dal astnet a Plymouth. Partimmo in 22 barche della terza classe e, nonostante la bolina quasi continuata, vincemmo agevolmente la terza classe del Fastnet. A titolo di curiosità, le allego l'estratto della Rivista Marittima colla mia relazione.*

*Subito dopo l'arrivo a Plymouth, John e io ci mettemmo subito al lavoro per tracciare le grandi linee di quella che sarebbe stata Artica II dislocamento super-leggero, di circa sei tonnellate su 42 piedi fuori tutto, timone staccato e sostenuto da una pinna, ridottissima superficie bagnata, piano velico con altissimo "aspect ratio" per andare in bolina e con enorme vela di strallo (allora permessa) per andare al lasco; sistemazioni interne spartane, costo ancora più spartano! John ci fece pagare i piani 22 sterline!*

*I risultati mi dettero ragione: nel 1956 Junca e Macchiavelli vinsero la Torghay-Lisbona, nel 1958 Mario Bini, con una galoppata spettacolare di 1400 miglia in 230 ore, stravinsero la Brest-Canarie.*

*Può essere interessante rileggere un passo della relazione Bini, sulla regata:*

*“Ogni barca a vela ha un certo numero di “passi” suoi caratteristici. Uno che non dimenticherò mai è quello che chiamavo il “passo felpato” di Chiar di Luna, quando con una bava di vento di bolina e il genoa di perlon partiva mentre tutti gli altri stavano fermi (se qualcuno ricorda la partenza di Montecarlo – Portoferraio del 1955 sa a che cosa alludo).*

*Anche Artica ha un certo numero di “passi”; uno, incredibile, quando con vento forza 2 al lasco si fa pari pari a 6 nodi; adesso ne conosciamo un altro, quello “scatenato”. Siccome il benevolo lettore potrebbe pensare, che esagero, dirò subito che, sebbene l’elichetta del solcometro piastrelli fuori dell’acqua ogni volta che la barca si abbriva sull’onda e quindi segni meno di quanto facciamo in realtà, ci dà un percorso di 201,6 miglia in 24 ore, dalle 18 di ieri, alle 18 di oggi.*

*“Su ogni onda Artica parte in discesa e – piatta come’è – plana come un motoscafo per tratti di 100 e più metri, ad una velocità che sebbene sia difficile da stimare è certamente compresa tra i 12 e i 15 nodi (il tachimetro è tarato fino a 10 nodi e va regolarmente fuori scala). Da poppa si vedono i baffi di prua orizzontali a dritta e a sinistra, si sente la prora che “batte” sul mare con il caratteristico rumore che fanno i motoscafi quando piastrellano. Stare al timone è entusiasmante, ma faticosa perché è incombente il pericolo di strarzare o di strambare e bisogna sempre precedere la barca col timone, altrimenti non si agguanta più. Mai come in questo frangente apprezzo la ruota: si guida la barca come se fosse un’automobile (in discesa e senza freni, se vogliamo completare il paragone), con i piedi ben puntellati nel pozzetto, la schiena piantata contro la mezzana, a botte decise a dritta e a sinistra: con mezzo giro di ruota il timone va tutto alla banda e quindi la reazione è immediata, e prevedendo l’accostata della barca sull’onda, per tenerla in rotta basta un modesto movimento delle braccia, che a un certo momento diventa quasi automatico. Unico inconveniente sono i muscoli delle spalle, che fanno un male atroce, come se qualcuno ti conficcasse dei chiodi.”.*

*E la sua conclusione:*

*“Il successo riportato da Artica è dovuto a varie ragioni, che elenco in ordine generico, perché in effetti tutte uguali e importanti:*

- 1) Doti della barca, che è veramente una macchina da corsa di eccellenti qualità: velocissima, maneggevole, incredibilmente marina. Lodi senza fine vadano a chi ne ha deciso la scelta: è una barca che se ben portata farà storia nell’altomare. Dico questo in quanto è una barca che richiede una conoscenza e specifica in quanto non dà mai la sensazione di essere portata bene o male: e – come per tutte le macchine da corsa – la differenza fra questi due estremi è talvolta una cosa apparentemente insignificante.*
- 2) Lo stato di allenamento dell’equipaggio e la perfetta messa a punto della barca, resi possibili dal tempo avuto a disposizione e soprattutto dalla conoscenza del mare nel quale dovevamo regatare (da non trascurare l’allenamento a sopportare la scomodità della barca, anch’essa superlativa come tutte la qualità di Artica).*
- 3) L’andamento del vento che in generale è stato tale da favorire Artica, e che è stato sfruttato appieno applicando costantemente il sistema di bordeggiare in poppa.*
- 4) La esatta condotta della navigazione che ha consentito - come nel passaggio fra le Salvagem - di non perdere un miglio di cammino.*
- 5) Il metodo “militare” di fare la guardia, con riposo obbligatorio, che assicurava 24 ore su 24 il massimo rendimento della barca”.*

*È sempre la solita storia: le ragioni del successo stanno non solo nell’eccellenza della “macchina da corsa”, ma nell’efficienza dell’equipaggio, nella messa a punto della barca e nella perfezione assoluta della navigazione.*

*Non so se quanto ho detto possa bastare o possa essere per lei di qualche interesse.  
Mi consideri a sua disposizione per la serie di articoli sulle barche a vela italiane più famose: mi considero per esempio il padre putativo di Chiar di Luna, che è certamente il più famoso terza classe che abbia avuto l'Italia fino agli attuali One Ton Cup. Confido inoltre che la mia attuale barca, la Meloria potrà diventarlo ben presto; quel poco che ha fatto nel 1967 è stato eccezionale.  
Molti cordiali saluti.*

*Gianni Pera*

Nel mio "Amarcord" sulla rivista Arte Navale di agosto-settembre 2007, ho ricordato Gianni Pera e ripreso dalla sua lettera la famosa "galoppata" di Artica II nella Brest-Las Palmas. Pochi giorni dopo l'uscita della rivista, mi ha telefonato l'ammiraglio Bini per ringraziarmi. Un gentiluomo.



*Artica II (da un acquarello di Emanuela Tenti)*

## **CURIOSITA' TECNICHE E SCIENTIFICHE**

### ***Il fasciame clinker***

**di Maurizio Elvetico**

Nella sua ultima "fatica" documentale sul dinghy 12', l'amico Paolo Rastrelli mi ha chiesto brevi note sul tipico fasciame di questa storica classe velica. Il ridotto spazio a disposizione non ha però permesso l'approfondimento di interessanti aspetti storici, culturali e, non ultimo, di semplici curiosità, che sono al tempo stesso fonti di conoscenza, informazione ma anche intrattenimento e condivisione di interessi.

D'altra parte di navi e relitti c'è molta documentazione in giro mentre di costruzione navale, così come dei luoghi dove si realizzavano barche e navi, si parla decisamente poco, soprattutto in Italia.

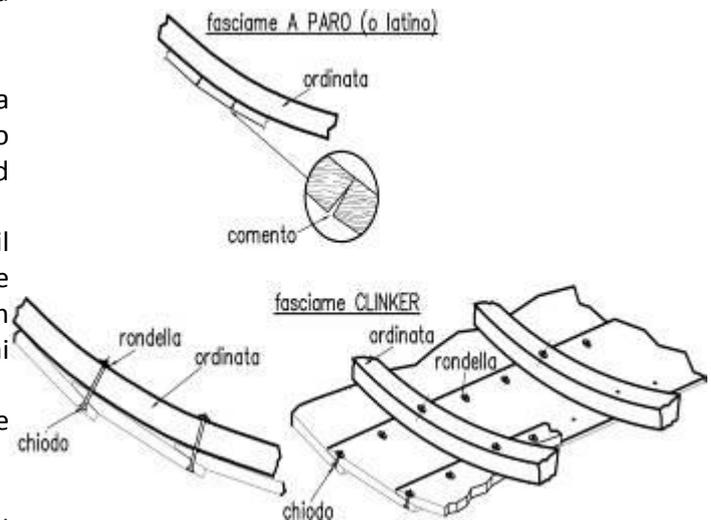
In questo numero del notiziario si affronta l'argomento sui tipi di fasciame degli scafi tradizionali in legno con l'intenzione di porre successivamente l'attenzione alle attrezzature manuali di lavorazione che per secoli hanno accompagnato l'uomo nella produzione di navi con cui ha potuto allargare il proprio orizzonte geografico, commerciale e culturale.

Nella costruzione tradizionale in legno si individuano due tipologie di posa del fasciame che corrispondono anche a due diversi modi di costruzione dello scafo: la costruzione con fasciame accostato o a paro e la costruzione a fasciame sovrapposto.

Il fasciame a paro appartiene alla tradizione mediterranea, mentre quello sovrapposto è tipico delle regioni del nord Europa.

Nella storia della costruzione navale il primo esempio di realizzazione di fasciame a paro con comenti impermeabilizzati con la tecnica del calafataggio si fa risalire ai costruttori romani.

Non a caso tale tipo di fasciame è anche conosciuto come *fasciame latino*.



Per tutta l'antichità e fino alla fine del XII sec dominarono le navi con propulsione a remi o mista, remi e vela. La vela era soprattutto impiegata sulle navi mercantili; era una vela quadra particolarmente adatta ai venti portanti di poppa e di tre quarti.

Le navi dei popoli nordici, i *norreni* (dall'ingl. *northmen* o *norsemenn*– uomini del nord) da cui i Normanni, erano caratterizzate da fasciame a corsi sovrapposti, come i *drakkar* (nave lunga) dei Vichinghi (il popolo della fase più antica dei normanni) di cui si ricordano i famosi ritrovamenti di *Nydam* (V sec) in Danimarca e di *Oseberg e Gokstad* (IX sec) in Norvegia e dei Sassoni.

Tali ritrovamenti sono stati fatti, come molti altri del nord Europa, sulla terraferma (con evidente vantaggio dello stato dei reperti), a differenza dei ritrovamenti subacquei del Mediterraneo, per la consuetudine dei popoli del nord di seppellire i loro re e condottieri assieme alla propria nave e a doni la cui quantità e valore dipendeva dall'importanza del defunto.

Curiosità

I primi scavi nel sito archeologico di Nydam risalgono alla seconda metà del 1800 e, dopo una interruzione durata più di 100 anni, ripresero negli anni 80 del 1900 ad opera di una società fondata per l'occasione: la *Nydam Society* che, tra i suoi progetti annovera la costruzione di una copia dell'imbarcazione con impiego delle tecniche del tempo, anche per meglio comprendere le reali difficoltà che gli artigiani di allora dovettero affrontare nel costruirle.



*drakkar*



*nave di Nydam*

Dalla Danimarca andiamo nel nord est dell'Inghilterra.

Nel villaggio di North Ferriby, tra il 1937 e il 1963, furono ritrovati i resti di tre grosse imbarcazioni dell'età del bronzo che rappresentano, ad oggi, le navi più antiche scoperte in Europa.

L'università di Exeter, in collaborazione con il Museo Marittimo della Cornovaglia, ha realizzato una copia di tale tipo di imbarcazione impiegando per costruirla gli attrezzi manuali di allora. La barca, varata nel mese di marzo di quest'anno, si può osservare su [YouTube](#), dalla costruzione alla messa in acqua. Il filmato è realizzato con la tecnica del *time lapse (tempo e intervallo)*, una tecnica di ripresa che permette la fruizione di eventi con una lunga evoluzione nel tempo.

Con il 1200 nasce nei mari del nord la *cocca*, considerata la progenitrice dei velieri della storia, impiegata per quasi quattro secoli successivi per il trasporto di merci e passeggeri. Lo scafo, dalle ampie forme, con prua e poppa strette e con sovrastrutture alle estremità, sovrapposte allo scafo e quindi sporgenti da esso, per le sue origini nordiche era costruito con fasciame a corsi sovrapposti; solo successivamente quando, con l'incremento dei commerci marittimi (le cocche della lega Anseatica), si diffuse anche in tutto il Mediterraneo, il fasciame fu realizzato con comenti accostati.



Cocca di Stralsund - sigillo del 1329

Agli inizi del 1400 fece la comparsa un nuovo scafo, la *caravella*, diretta evoluzione delle cocche del nord Europa, che ben presto i Portoghesi e gli Spagnoli perfezionarono per le grandi traversate oceaniche.

Presentava maggiore robustezza dello scafo (era dotato di ponte intero e di una robusta struttura trasversale) e maggiore manovrabilità (era principalmente armata con vele latine), caratteristiche idonee ad affrontare lunghi viaggi. La loro grande diffusione, l'impiego di elementi tipici delle navi nordiche, come la vela quadra con elementi caratteristici delle navi mediterranee, come la vela latina e il fasciame a corsi accostati, la sua, almeno per l'epoca, affidabilità e innovazione costruttiva, influirono a ridurre le differenze tra la cantieristica del Nord e del Sud dell'Europa.

E' stata proprio la notevole diffusione e notorietà di tale veliero che nella seconda metà del 1700 gli inglesi hanno incominciato a chiamare il fasciame a paro con il termine *carvel-planking*, dall'olandese *karvel* (caravella).

Il fasciame sovrapposto, detto in inglese *clinker planking* o semplicemente *lapstrake* (termine diffuso soprattutto nel nord America, derivato da *to lap*: sovrapporre e *strake*: corso di tavole), è caratterizzato dalla sovrapposizione dei bordi inferiori di ogni corso ai bordi superiori dei corsi sottostanti. Ciascuna coppia di corsi adiacenti è unita, in corrispondenza della sovrapposizione (nella terminologia ingl. è detta *land*), tramite chiodi, in genere in rame (un tempo in ferro) a sezione quadrata, ribattuti in molti casi su rondelle anch'esse in rame.

Delle tante interpretazioni etimologiche del termine *clinker* si riporta quella che lo fa derivare dal verbo *to clinch* che indica una stretta reciproca, un corpo a corpo

Nei secoli successivi le navi in legno, come la caracca, il galeone, la fregata, ecc. erano tutte con fasciame a paro, che offriva maggiore resistenza per le grosse navi soprattutto da guerra su cui, ad esempio, le aperture per i cannoni avrebbero indebolito la struttura dello scafo.

D'altra parte la costruzione a paro permetteva, come nel galeone, più facilmente la realizzazione di un fasciame a due strati, per garantirne solidità e resistenza dalle intemperie, spesso applicandovi un rivestimento in metallo.

Non mancarono comunque nella cantieristica del Nord navi di grosse dimensioni a fasciame clinker. Un esempio è dato dal veliero *Grace Dieu* varato nel 1418 in Inghilterra per volere di Enrico V ma che in pratica fece solo un viaggio. Pur essendo il più grande veliero dell'epoca (lungo 66 m) passò i suoi anni in disarmo nel fiume Hamble (poco distante dall'isola di White) dove si bruciò colpito da un fulmine.

fasciame della Grace Dieu  
Sezione



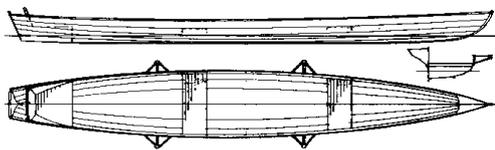
Il fasciame dello scafo era realizzato con tre strati di tavole cavicchio collegamento all'ordinata montate a clinker.

Nei mari del nord molte imbarcazioni tradizionali da pesca sono con fasciame clinker, soprattutto quelle prive di ponte come il *gavelbat* norvegese (gableboat in ingl.) per la pesca con la rete, il *dory* americano dalle caratteristiche estremità e dal fondo piatto, il *coble* inglese dalla suola sinuosa, il *drifter* (peschereccio) olandese o scozzese dalla prua alta e la poppa tonda, le barchette (*skiff*) del Tamigi, le sottili iole delle navi mercantili di un tempo (in ital. *scappavia*) o quelle da canottaggio e tante altre piccole e medie imbarcazioni.

Una nota a parte andrebbe rivolta ai dinghi, i più piccoli tender delle navi, da cui è nato il dinghi 12'.



*dory skiff*



*outrigger skiff del Tamigi*



*coble a vela*

Il fasciame clinker è stato anche impiegato su scafi in ferro, quando inizialmente le lamiere venivano unite tramite chiodi.

Tra gli esempi si ricorda il piroscafo SS Great Britain, varato nel 1843 in Inghilterra e considerata la nave in ferro più grande dell'epoca (lunghezza 98 m) che nella traversata da Bristol a New York ci mise soli 14 giorni. La nave però non fu fortunata: i ritardi di costruzione indebitarono i proprietari costringendoli a venderla; dopo 3 anni di viaggi andò ad arenarsi per un errore di navigazione. Fu disarmata e solo nel 1881 riprese a navigare, dopo che era stata trasformata in veliero, per altri tre anni. Ora è a Bristol come nave museo.

Altro esempio lo si trova nei primi pescherecci a motore (steam drifter) dell'inizio del 1900.



*steam drifter*

### Confronto tra i due tipi classici di fasciame

Le principali differenze tra i due sistemi:

<u>fasciame a paro</u>	<u>fasciame sovrapposto</u>
<i>Vantaggi</i>	
scafi più robusti permettendo maggiore lunghezza e superficie velica	caratteristiche estetiche superiori
facile da riparare	evita il calafataggio

	scafi più leggeri per una ossatura più sottile permette un minor numero di corsi ed è di più rapida costruzione
	intrinsecamente più rigido longitudinalmente
<i>Svantaggi</i>	
richiede l'operazione del calafataggio	non è conveniente per grossi scafi o per scafi dalla forma complessa
richiede maggiore precisione nell'esecuzione	le riparazioni al fasciame non sono facili
scafo di maggiore peso	la superficie bagnata complessiva è superiore, a parità di forma e dimensioni dello scafo, con conseguente maggiore resistenza al moto

I sostenitori del fasciame clinker riferiscono che i risalti dell'opera viva danno luogo ad un effetto di sostentamento idrodinamico, più evidente al crescere della velocità.

Si può anche riscontrare un effetto di smorzamento del rollio.

Sulle imbarcazioni a vela, per le modeste velocità, tale caratteristica non trova alcuna giustificazione, mentre sulle imbarcazioni a motore si ricorda che solo adeguati piani di carena sviluppano una efficace portanza.

La caratteristica più evidente di uno scafo a fasciame clinker rimane senza dubbio quello estetico soprattutto quando è associato, come nelle barche dei mari del nord, ad una prua alta

Tra i più noti progettisti di barche con struttura clinker si ricordano l'americano Bernard Lyman, l'inglese Jack Laurent Giles e l'italiano Bruno Veronese.

## **RITAGLI DI STORIA**

### **LA "GREAT EASTERN" : LA NAVE PIÙ GRANDE DEL MONDO!**

*di Giuseppe Romano*

La storia della marineria riporta numerosi casi di navi "sfortunate", navi cioè che la sorte ha voluto divenissero protagoniste in negativo degli avvenimenti più drammatici, disastrosi, inconsueti. Senza voler togliere la palma del primato alla nave più sfortunata di tutti i tempi, notoriamente il TITANIC, la storia della "Great Eastern" sicuramente si colloca tra i primi posti di questa particolare classifica. Sin dal suo varo, durato mesi per le difficoltà tecniche incontrate, fino ad arrivare al triste momento della demolizione, la Great Eastern è stato un coacervo di sconfitte e fallimenti. Ma andiamo con ordine.

Ne1 1851 la Eastern Steam Navigation Company, una delle tante compagnie inglesi che gestivano i redditi traffici marini, lanciò un proprio piano di sviluppo, che prevedeva la costruzione di una flotta di navi a vapore da circa 2000 t di stazza da adibire ai lucrosi traffici verso l'estremo oriente. Non dimentichiamoci che nei primi decenni del 1800 cominciarono a solcare i mari le prime vaporiere che, a fronte di una maggiore velocità ed affidabilità rispetto ai velieri, avevano il punto debole di dover imbarcare il combustibile (carbone) necessario al viaggio. In effetti, i velieri avevano bisogno di trovare lungo le proprie rotte solo acqua e cibi freschi (oltre che i venti

favorevoli). Le vaporiere invece, per viaggi molto lunghi quali le traversate verso le Indie o le Americhe, dovevano anche rifornirsi di carbone in porti che non erano ancora dotati di infrastrutture adatte a questo tipo di navi ed inoltre, navi relativamente piccole, della stazza prevista dalla Eastern Company non avevano capacità di carico per imbarcare riserve di carbone sufficienti all'intero viaggio, cosa che avrebbe ovviamente limitato la capacità di trasporto delle merci.

In questo scenario, un ingegnere visionario, I. Brunel, famosissimo in Inghilterra in quel periodo per aver costruito, in anticipo di decenni, arditi ponti in acciaio, navi anch'esse in acciaio mosse da motori a vapore, macchine per perforare il terreno che stavano dotando Londra delle sue prime linee di ferrovia metropolitana sotterranea, ebbe una intuizione. Da buon ingegnere, calcolò che la capacità di carico di una nave era, tendenzialmente, proporzionale al cubo delle dimensioni lineari mentre la resistenza all'avanzamento lo era solo al quadrato. Quindi più una nave era "grande" più avrebbe avuto disponibilità di spazio per il carbone, aumentando quindi l'autonomia senza sacrificare la capacità di carico delle merci. Progettò quindi una nave di "enormi dimensioni" totalmente in acciaio, "ibrida" cioè dotata di motori a vapore ed alberatura per le vele, con enorme volume di carico per merci e carbone, capace di trasportare nel proprio interno tutto il combustibile necessario al viaggio dall'Inghilterra verso le Indie: cioè più di 12.000 tonnellate di carbone! Nacque così il progetto del "Leviathano" (nome iniziale della Great Eastern), un gigante che batteva tutti i record possibili ed immaginabili. Lungo più di 211 metri (più del doppio della più grossa nave dell'epoca), largo 36, completamente in acciaio, dotato di doppio scafo, mosso da due enormi ruote laterali e da una enorme elica poppiera ed inoltre dotata di 6 alberi in grado di mettere al vento migliaia di metri quadrati di velatura. Poteva inoltre trasportare anche 4000 passeggeri e 500 uomini di equipaggio e più di 6000 tonnellate di merci.

La Eastern Steam Navigation Company, convinta dall'ing. Brunel, il 1° maggio 1854 imposta su un cantiere lungo il Tamigi, la chiglia del Leviathan: con dislocamento di 19218 t e lunghezza di 211,2 metri, era la nave più grande mai costruita: era tanto lunga che la chiglia dovette essere impostata sul fiume, per effettuare il varo di lato e non di poppa.

Date le grandi dimensioni della nave, Brunel ne aveva previsto la propulsione sia a ruote che ad elica, oltre alle vele ausiliarie. Una motrice a cilindri oscillanti da 1000 hp azionava una coppia di ruote a pale del diametro di 17 m, mentre una orizzontale ad azione diretta da 1600 hp comandava il grande propulsore a elica (7,3 m di diametro). Oltre a quelle principali, vi era anche una coppia di motrici da 20 hp che facevano girare l'elica per ridurre la sua resistenza idrodinamica quando la nave andava a vela o con le ruote a pale. Brunel inserì molte altre caratteristiche innovative nel progetto, fra cui un sistema cellulare di costruzione, dalla chiglia sino al galleggiamento, che fornì alla nave un doppio scafo metallico di eccezionale robustezza. Il Leviathano poteva trasportare 800 passeggeri in prima classe, 2000 in seconda e 1200 in terza, oltre a 12192 t di carbone e 6096 t. di carico. Il 3 novembre 1857 una folla festante si accalcò sulle sponde del Tamigi per assistere al varo, ma le acclamazioni si trasformarono in urla di scherno quando lo scafo si bloccò e, malgrado gli sforzi di Brunel e degli ingegneri del cantiere, restò fermo sullo scalo. Nei 3 mesi successivi Brunel sperimentò una serie di elaborati accorgimenti tecnici per riuscire a varare il Leviathano; dopo 5 tentativi andati a vuoto, la nave fu sollevata con martinetti e spostata centimetro per centimetro verso il fiume che raggiunse solo il 30 gennaio 1858.

I costi aggiuntivi causati dall'enorme ritardo del varo fecero fallire sia la società armatrice sia quella costruttrice e la nave rimase all'ancora nel fiume per 20 mesi. La nave fu quindi acquistata dallo stesso progettista ing. Brunel, insieme ad alcuni direttori della precedente società, la ribattezzarono "Great Eastern" e ne completarono l'allestimento. Il viaggio inaugurale, tanto differito, ebbe inizio il 7 settembre 1859, quando il Great Eastern discese lungo il Tamigi a vapore ed entrò nella Manica. Ovviamente il viaggio inaugurale fu sfortunato in quanto dopo solo 2 giorni, il 9 settembre, una esplosione di una camicia d'acqua della ciminiera di prora causò la morte di 6 persone. Sotto questi auspici, fu d'obbligo interrompere il viaggio stesso e la nave quindi rimase ferma prima nel porto gallese di Holyhead, e successivamente in quello di Southampton. Questi

incidenti ovviamente avvalorarono ulteriormente la cattiva reputazione della nave che, si diceva, era anche abitata da fantasmi.



La “Great Eastern” fu in grado di fare il suo viaggio inaugurale solo il 17 giugno 1860, quando salpò da Southampton per compiere il primo viaggio verso New York, dove arrivò dopo 11 giorni e 2 ore, avendo tenuto una media di 14 nodi nella traversata, malgrado il rallentamento dovuto alla nebbia. Segue un periodo abbastanza esente da malasorte, ma dura poco. Due anni più tardi, durante un'altra traversata atlantica, il bastimento andò a urtare su uno scoglio non segnato sulla carta (che da allora è chiamato lo scoglio del Great Eastern), all'ingresso del porto di New York, e scampò al naufragio solo grazie al suo doppio scafo a tenuta stagna.

Per il Great Eastern, progettato per lucrosi viaggi a lungo raggio in Australia e in Estremo Oriente, la traversata atlantica rappresentava una tratta troppo breve, da cui non era possibile trarre un utile di gestione. La nave fu quindi attrezzata come posa-cavi e iniziò l'unica attività nella quale dette profitti; era, infatti, particolarmente adatta per questo compito, grazie alle sue grandi dimensioni che le conferivano eccezionale autonomia, stabilità e molto spazio per stivare e manovrare i cavi, oltre che per alloggiare l'equipaggio; le sue ruote a pale, inoltre, le consentivano una certa manovrabilità, nonostante la mole.

Dal 1865 al 1874 il Great Eastern posò 4 cavi telegrafici transatlantici e uno da Aden a Bombay, ma successivamente, soppiantato dalle navi posa-cavi costruite appositamente per questo ruolo, fu rimessata sul fiume Mersey a Liverpool. Nel 1888 la gigantesca nave venne venduta per essere demolita, ma anche in quell'occasione fece registrare una pesante passività, perché era stata così ben costruita che furono necessari 3 anni per smantellarla e la società di demolizione fallì. Come ciliegina sulla torta, durante la demolizione furono ritrovati in una intercapedine dell'enorme scafo, i resti di due operai, scomparsi all'epoca della costruzione della nave : erano stati quindi ritrovati anche i resti terreni dei fantasmi della Great Eastern che poteva quindi riposare definitivamente in pace!

(Informazioni reperite sul sito [www.grupsom.com](http://www.grupsom.com))

## **LIBRI IN VETRINA...(raccomandati)**

Questa volta, invece di recensire un libro, sottoponiamo all'attenzione dei nostri lettori una rivista, una bella e classica rivista che nel panorama editoriale italiano non ha eguali. È "Arte Navale", bimestrale curato con competenza e passione dal direttore Riccardo Sassoli.

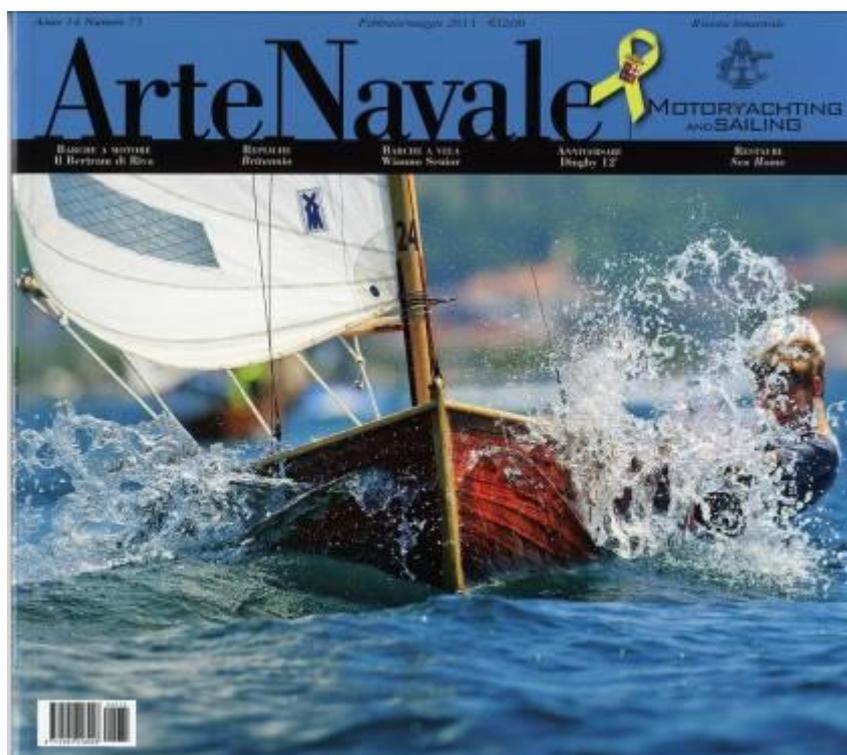
La storia di barche e personaggi famosi, l'arte, la tecnica, le tradizioni marinaresche, vengono ampiamente trattate e documentate sulla rivista la cui veste grafica è particolarmente elegante e raffinata.

L'ultimo umero pubblicato

è il settantacinquesimo (febbraio-maggio 2013) e dedica la sua copertina al Dinghy 12', la piccola e gloriosa barchetta che proprio quest'anno compie il suo centenario. Un ampio e dettagliato articolo con foto d'epoca e moderne racconta la storia e le tappe salienti del suo successo.

"Arte Navale", che non viene distribuito in edicola ma è acquistabile solamente nelle librerie specializzate o per abbonamento, è una pubblicazione che merita attenzione e che un vero appassionato di marineria non può non avere nella propria libreria.

(per abbonamenti telefonare a: 320.8566161 - 02.738.89.01)



**PER COLLABORARE CON IL "NOTIZIARIO CSTN" INVIARE SCRITTI, RACCONTI, NOTIZIE, CURIOSITÀ, FOTOGRAFIE E QUANTO ALTRO D'INTERESSE STORICO GENERALE A: [info@cstn.it](mailto:info@cstn.it)**