



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 III - N° 18

NOTIZIARIO ON-LINE

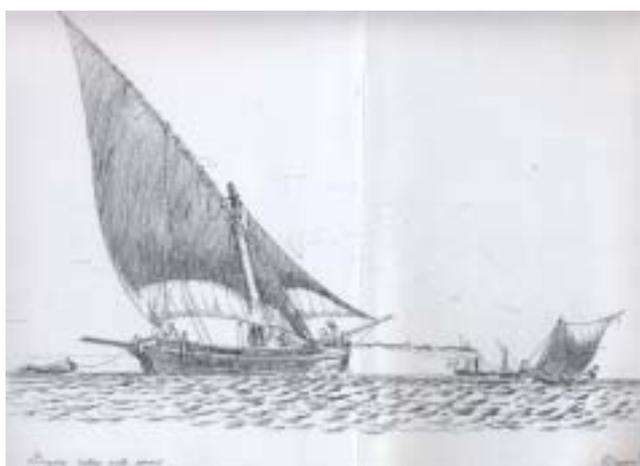
Febbraio 2014

SOMMARIO

- | | | | |
|---|---------|-------------------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 2 | • Come "Stella Polare" ha vinto ... | pag. 14 |
| • Attrezzature da lavoro | pag. 2 | • Imbarcazioni tradizionali | pag. 20 |
| • Prigionieri dei ghiacci | pag. 6 | • Ricordo di Sergio Gaibisso | pag. 22 |
| • Più si corre e più si vorrebbe | pag. 9 | • ... dal topo di biblioteca | pag. 23 |
| • Una brutta storia di marineria | pag. 11 | | |

EDITORIALE

Cari Amici, nell'invitarvi alla lettura di questo nuovo numero del nostro "Notiziario" vi segnaliamo, con una punta di giustificato orgoglio, accanto alle consolidate ed esclusive collaborazioni, le nuove firme che fanno il loro esordio tra noi e che ci auguriamo abbiano una continuità. Ci riferiamo a Giancarlo Basile, grande velista e grandi imprese al comando della navi scuola dalla nostra Marina Militare e poi affermato scrittore di marineria; la giovane ricercatrice napoletana Chiara Zazzaro che studia le storia delle tradizioni marinare del Mar Rosso e del Golfo Persico. E poi il ritorno di Giuseppe Romano, le ghiotte note storiche di Franco Belloni e l'intervento di Carlo Rolandi che ricorda il presidente Gaibisso recentemente scomparso. Ed infine la seconda puntata di Maurizio Elvetico sulla storia della carpenteria navale e un nuovo racconto di storia di mare di Maurizio Brescia.



CURIOSITA' STORICHE-TECNICHE-SCIENTIFICHE

Continua la storia sugli attrezzi manuali in uso nei cantieri navali. Già dopo la prima puntata, pubblicata sul numero precedente del Notiziario, sono giunti in redazione diverse comunicazioni di apprezzamento per l'interessante ed originale argomento che il nostro Maurizio Elvetico sta curando con precisione e competenza.

CARPENTERIA NAVALE: ATTREZZATURE CLASSICHE DA LAVORO

di **Maurizio Elvetico**

Come presentato nell'articolo dello scorso numero del Notiziario, l'uomo all'origine, più di un milione di anni fa (nel periodo che gli studiosi indicano come Paleolitico), si è servito di attrezzi e strumenti per cacciare e per lavorare le pietre, le pelli e i peli degli animali, le materie tessili vegetali.

Gli utensili erano formati con corno od ossa di animale, con pietre dure, ma sfaldabili, come la selce, l'ossidiana, la quarzite. L'uomo era costretto a continui spostamenti anche per lunghi periodi in cerca delle pietre più adatte a formare gli utensili necessari alla propria sopravvivenza.

Per eseguire le operazioni di sgrossatura o scheggiatura delle pietre il nostro antenato impiega un'altra pietra per la percussione. Il martello, utensile principe di percussione, quindi si può considerare l'attrezzo più antico. D'altra parte anche le scimmie utilizzano una roccia come martello per rompere una noce. La scimmia, dopo aver utilizzato l'attrezzo per rompere la noce, lo abbandona, l'uomo lo conserva perchè può servire a fabbricare altri utensili ancora più efficaci e precisi.

Così nell'eseguire la percussione delle pietre, si rende conto del vantaggio di due altri attrezzi: l'incudine e il bulino.

Quando poi l'uomo imparò a produrre il fuoco comprese il procedimento di perforazione dando origine al trapano.

Nel Neolitico (l'ultimo periodo dell'età della Pietra) apprende l'arte della levigatura (l'innovazione tecnologica più importante di tale periodo), quella della ceramica ed inizia l'agricoltura e l'allevamento.

Con la nascita e lo sviluppo dell'agricoltura vengono realizzati nuovi strumenti di pietra, come la falce a denti, progenitrice della sega.

Parallelamente all'industria litica si sviluppa quella su osso e corno per la fabbricazione di arpioni, punteruoli, spatole e asce.

Una precisazione è doverosa: non è corretto dire che il martello, così come il bulino, l'incudine, ecc, siano stati i primi utensili dell'uomo. In verità egli scoprì delle funzioni. Non a caso gli archeologi non indicano tali strumenti primitivi con le denominazioni che diamo oggi a tali oggetti, proprio per le loro caratteristiche funzionali molto semplici che comprendevano la decorticazione, la spianatura e lisciatura, il taglio, la scarnificazione e il raschiamento delle pelli.

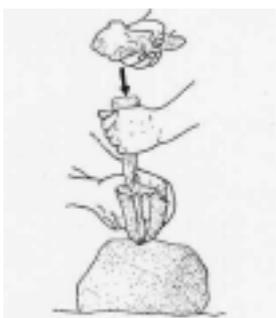
Pertanto le denominazioni tecniche sono: percussori, bulini, grattatoi, lame e punte a dorso, perforatori, raschiatoi, denticolati, ecc.

Così le lame e le punte a dorso dovevano essere strumenti da taglio, paragonabili ai nostri coltelli.

La parte attiva era il bordo naturalmente tagliente, mentre il dorso aveva lo scopo di facilitare un inserimento stabile in un supporto funzionante da manico o di permettere l'appoggio del dito durante l'uso dello strumento.

Intorno al 6000 a.C., con la capacità dell'uomo di fondere il rame, inizia l'età dei metalli. La tecnologia della scheggiatura della pietra si affina con la realizzazione di lame trapezoidali in sostituzione di quelle triangolari. Intorno al 3500 a.C. l'uomo, inventando la scrittura, esce dalla Preistoria ed entra nella Storia. Perfeziona la lavorazione dei metalli ed impara la fabbricazione delle leghe, ottenendo il bronzo (lega di rame e stagno). Nell'età storica del Bronzo (3500 - 1200 a.C.) l'uomo abbandona progressivamente l'impiego della pietra per la costruzione degli utensili.

La metallurgia del bronzo conosce un periodo di grandi innovazioni tecnologiche: alcuni manufatti, raggiungono una perfezione tecnico-formale che non richiederà



fonte: Daniela Cocchi Genick.



modificazioni per secoli.

Il passaggio all'età del Ferro avvenne non perché il ferro fosse più resistente del bronzo ma per la difficoltà che si ebbe, quasi improvvisamente, nel reperire il rame e soprattutto lo stagno. Solo con lo sviluppo delle tecniche di fusione che permettevano temperature più alte ed il controllo del contenuto di carbonio durante la fusione, si iniziò a produrre l'acciaio ma a costi alti. I migliori utensili (e le migliori armi) erano in acciaio, ma il loro elevato costo favoriva l'impiego di utensili ancora in bronzo o forgiati in ferro battuto, più deboli del bronzo ma meno costosi e anche più facili da affilare.

La lavorazione dei tronchi degli alberi anche per farne imbarcazioni, veniva eseguita con asce aventi l'utensile di forma trapezoidale, martelli e scalpelli e cunei in legno per facilitare il distacco delle parti.

Entrati nel Medioevo gli attrezzi vengono realizzati sempre di più in acciaio.

Prima di proseguire ci sembra doveroso fare qualche cenno sul lessico specialistico.

Si intende per *utensile* un qualsiasi strumento di lavoro, azionato a mano o da una macchina.

Nel primo caso è ogni attrezzo semplice, in genere fornito di un manico per essere afferrato dall'operatore per la lavorazione di metalli, legno e pietra, nel secondo l'utensile è fornito di un codolo che viene serrato alla macchina utensile.

La famosa e più antica istituzione linguistica, l'*Accademia della Crusca*, precisa che il termine utensile, se usato come aggettivo, es. la macchina utensile, va pronunciato *utènsile*; se la parola viene usata da sola, es. l'utensile del fabbro, va pronunciata *utensile*.

In ogni caso gli utensili, quali attrezzi da lavoro, possono essere classificati in vario modo.

La prima grande classificazione suddivide gli attrezzi in quelli che permettono la modifica dell'oggetto lavorato e quelli che non lo modificano ma ne facilitano il lavoro con la preparazione, lo tengono fermo per poterlo lavorare o lo sollevano. Tra i primi si annoverano la sega, il trapano, ecc. nei secondi la morsa, la pinza, i chiodi.

Per tipologia di lavorazione gli utensili manuali si possono suddividere in attrezzi capaci di:

tagliare	manovrare
forare	fissare
rompere, schiacciare,	sollevare
battere	tracciare

Il **Martello** (ingl. *hammer*), dal tardo latino *martellus*, come già detto, è l'utensile più antico, mantenendo, ai giorni nostri, il suo principio originale.

I primi martelli erano pietre dure tenute con la mano; più tardi un robusto ramo venne assicurato con corde vegetali; successivamente la testa del martello fu forata per immanicarla.

Le parti costituenti il martello sono la *testa* e la *manico*. La testa, in genere, è costituita da una *faccia* (detta anche testa) l'elemento che percuote, il *collo*, un

occhio, il foro in cui alloggia un'estremità del manico e la *penna*, l'altro estremo della testa, anch'essa di varia foggia a seconda dell'uso. Furono i Romani a introdurre la *penna biforcuta* per facilitare l'estrazione dei chiodi.

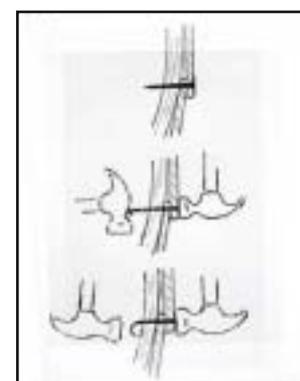
Nel Medioevo furono prodotti martelli di varia foggia e per tutti i mestieri dell'epoca, dal fabbro, al calzolaio, al falegname, allo stalliere, al calderaio, al carpentiere. La testa, di sezione tipicamente circolare o quadrata, poteva essere dotata di due



orecchie laterali per un più solido fissaggio al manico come si nota nel quadro *Melancholia* di Dürer.



Intorno alla metà del 1800 si potevano contare più di 100 tipi di martelli differenti per uso, peso, forma e struttura. Tra questi, il martello da falegname, con la penna biforcuta e a spigoli piani; il martello da impiallacciatore, con penna a spatola larga e curva per spianare il piallaccio; nella carpentiera navale i martelli per inserire caviglie di legno o chiodi, ribattere le lamiere, per inchiodare i fogli di rame allo scafo, ecc.



Per dare un'idea come la forma dei martelli avesse un ruolo importante nell'uso si riporta un disegno che raffigura le varie fasi del martello per ribattere i chiodi del fasciame clincher in cui la forma del collo permette di contrastare il chiodo (detto in ingl. *clinch-nail* da *to clinch* trattenere e *nail* chiodo) durante la percussione della testa. Tale tipo di martello non trova

una corrispondenza in italiano, mentre in inglese è detto, appunto, *hammer clinch*.

In alcuni attrezzi, come in qualche ascia, il martello è presente come parte dell'utensile stesso.

Una variante del martello propriamente detto è il

Mazzuolo (ingl. *mallet*) o *mazzuola*, un martello in legno impiegato per battere con più dolcezza, ad esempio sul manico di legno degli scalpelli o sui ferri di calafataggio.



Un particolare mazzuolo è, infatti, il *maglio da calafato*, in genere tutto in legno di faggio, quercia o sorbo, a due teste cilindriche strette da cerchi di acciaio. Di varia foggia, veniva realizzato personalmente dal calafato che lo adattava in dimensioni alla propria forza e lunghezza di braccia. Le lunghe teste permettevano di

ricostruire le facce man mano che si usuravano, spostando le cerchiature.

Una volta un vecchio calafato mi disse che un tempo il suono dei colpi di maglio riecheggiava nel cantiere quasi fosse un concerto. Non a caso vale l'espressione: "quel maglio suona bene" al posto di "quel maglio funziona bene".

Martelli particolarmente pesanti sono detti mazze (ingl. *maul*) con manico lungo e da impugnare con due mani. Nei cantieri il manico poteva arrivare fino a circa 90 cm con un peso variabile tra 1 e 4 kg. Impiegati per inserire cavicchi in legno e grossi chiodi, la mazza era dotata di una penna a punta per poter incassare la testa del chiodo nel legno. Tra le immagini successive è raffigurata una mazza a due teste di cui una piana per battere sui metalli e l'altra bombata per il legno.

L'**Ascia**, dal latino *ascia*, è stato strumento da taglio a forma di zappa fin dal Paleolitico, anche se, preistoricamente, più recente del martello. Inizialmente costituita da una lama in pietra dotata di un manico di legno, con l'età dei metalli fu realizzata in rame e in bronzo, prima assai esile, a taglio breve, poi più spessa e poderosa, a taglio più espanso, a sezione di circolo. Asce ed accette furono perfezionate prima dagli Egiziani nell'età del Bronzo e poi dai Romani nell'età del Ferro.

Con il progresso della metallurgia l'ascia si fa più grande e robusta, con la lama dal taglio ampio e alquanto arcuata.

Ma non solo i lavoratori del legno adoperavano l'ascia. Muratori e scalpellini l'adoperavano per il taglio e lo sgrossamento della pietra, e anche per tagliare i ciottoli. Gli scavi di Pompei hanno dato parecchi di questi martelli ad ascia per lo spezzamento della pietra. Un bassorilievo della Colonna Traiana li mostra in opera.

Nel linguaggio comune l'ascia indica comunemente sia l'accetta che la scure, il cui taglio è invece parallelo al manico e che vengono utilizzate per l'abbattimento degli alberi o per squadrare grossolanamente i tronchi di legno.

La scure, più grande dell'accetta, in genere manovrata con due mani, viene chiamata ascia soprattutto se è



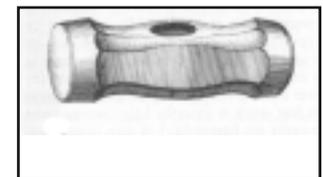
Martello da carpentiere



Martello per chiodatura rivestimento in rame



Mazza con penna a punta



Mazza a due teste da carpentiere navale

utilizzata come arma, come ad esempio l'ascia di guerra dei pellerossa che in realtà è un'accetta.

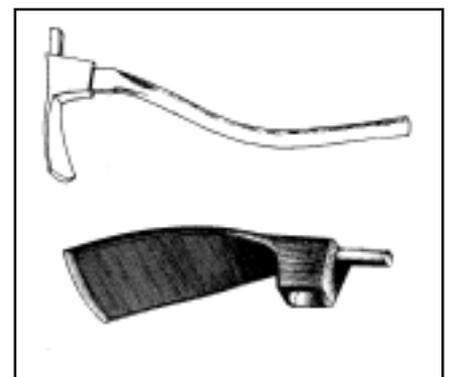
Nella terminologia anglosassone con *adze* si identifica l'ascia, *hatchet* l'accetta e *axe* la scure.

L'ascia veniva impiegata in tutte quelle lavorazioni del legname, dalla decorticazione, al livellamento, alla formatura anche nei particolari che l'accetta, per la sua forma, non può eseguire. Basti pensare alla realizzazione di una ruota di prua o a una ordinata.

Dalle immagini del medioevo invece comprendiamo che l'accetta veniva usata per squadrare il legname delle costruzioni civili.

Nell'impiego l'ascia viene fatta oscillare in un moto circolare variabile in intensità e direzione a seconda del tipo di lavorazione compiuta.

L'operatore usa il petto o la coscia per arrestare il movimento del braccio che se non è controllato può causare incidenti. E di incidenti se ne sono avuti tanto che un detto inglese dice che l'ascia è





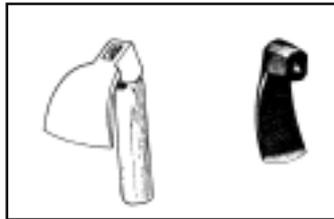
l'unico attrezzo che il diavolo ha paura di usare.

Già dagli anni 70 del secolo scorso le macchine hanno completamente sostituito le asce nella lavorazione del legname.

Come molti altri attrezzi di lavorazione del legno, anche per l'ascia, fino alla metà del 1900 esistevano numerosi modelli co-

me quelli per creare ruote, sedute, botti, carrozze, ecc.

Nei cantieri navali l'ascia principale ha una lama non molto arcuata ed è, in genere, fornita di penna. Il manico spesso è a doppia curvatura. Pur non essendo chiaro il motivo di tale forma i



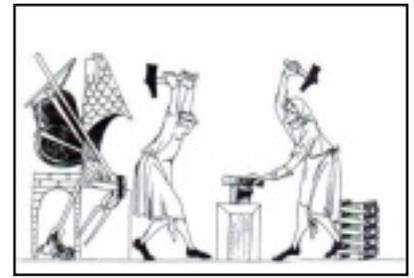
maestri d'ascia asserivano che fosse impossibile controllare l'attrezzo con un manico dritto.

La forma dell'ascia su descritta è presente già in illustrazioni di fine '600 pur avendo un manico dritto.

Il corredo del cantiere comprendeva anche altri tipi di asce, tipiche di altre attività artigianali, dal manico più corto e di maggiore curvatura della lama dette, genericamente, *asciatelle*.

Tenaglia, (ingl. *princers*) dal provenzale *tenalha*, deri-

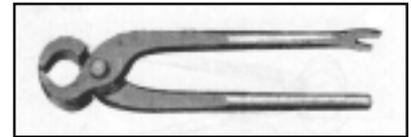
vato dal lat. *tenacula* "organo per afferrare", strumento costituito, nel suo schema più semplice, da una coppia di leve di primo genere incrociate e aventi lo stesso fulcro.



Le parti sono dette *bocca* e *braccia*; la maggior lunghezza delle braccia permette di stringere il pezzo afferrato dalla bocca con una forza più grande di quella che potrebbe essere esercitata direttamente con la mano.

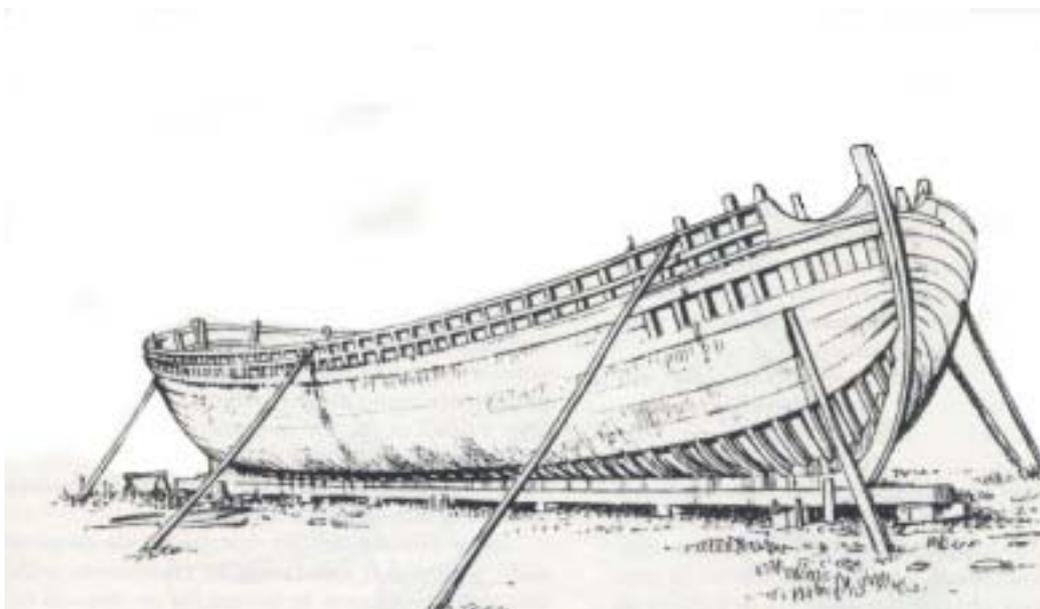
L'origine della tenaglia si ebbe con la lavorazione dei metalli, per poter tenere il metallo rovente sull'incudine per la martellatura o, come nelle costruzioni chiodate in ferro, per inserire il chiodo rovente nel foro delle lamiere per essere ribattuto.

E' quindi un attrezzo tipico del fabbro in una



estesa serie di tenaglie a lunghe braccia con la bocca di forme svariatissime secondo la configurazione del pezzo che l'utensile deve tenere.

Anche se non è stato un attrezzo tipico del cantiere navale, era comunque presente, nella sua forma più nota, quella che ancora oggi si può trovare nei cantieri edili, la tenaglia da carpentiere, impiegata principalmente per afferrare ed estrarre i chiodi, dalla caratteristica testa ad artiglio che ne facilita l'uso e con l'estremità di uno dei bracci di tipo a forchetta per sollevare le teste dei chiodi più difficili.



*Questa volta l'amico Maurizio Brescia, cogliendo lo spunto della recente avventura delle navi rimaste bloccate nei ghiacci dell'Antartide, avventura ampiamente trattata dalla stampa e dalla televisione, ci ha inviato un articolo da lui scritto a quattro mani con suo padre Franco, comandante sui mitici Liberty, le navi da carico che hanno fatto vincere la seconda guerra mondiale all'America e poi, nel dopoguerra, arricchito i grandi armatori italiani e non solo quelli. Su uno di questi Liberty (African Monarch), a metà degli '60 il comandante Brescia ha vissuto l'esperienza della morsa dei ghiacci, ma non nelle zone polari bensì.....
A questo punto è meglio leggere quello che Lui stesso racconta.*



Prigionieri dei Ghiacci

L'avventura di un "Liberty" italiano e del suo equipaggio sul fiume Hudson, nel 1961

di Maurizio Brescia

(in collaborazione con il capitano l.c. Franco A. Brescia)

Sotto numerosi aspetti, la costruzione - tra il 1941 e il 1945 - delle 2.710 navi mercantili tipo "Liberty" può venire considerata uno tra i più grandi sforzi industriali compiuti dagli Stati Uniti, superato forse soltanto dal programma che portò, negli stessi anni, alla realizzazione della bomba atomica.

Le caratteristiche tecniche e la versatilità dei "Liberty" fornirono un fondamentale contributo alla causa alleata nel corso della seconda guerra mondiale, e - fatto ugualmente importante - dal dopoguerra, sino agli anni Sessanta, i "Liberty" furono largamente impiegati nella ripresa dei traffici marittimi e nella ricostruzione delle flotte mercantili di numerosi paesi (compresa quella italiana), uscite falcidiate dagli eventi del conflitto.

In aggiunta ai ricordi d'infanzia di chi scrive, legati ai "Liberty" osservati negli anni Sessanta tante volte in rada davanti a Savona o a Genova, impegnati nelle operazioni di carico e scarico in questi due porti, e in demolizione - qualche anno dopo - a Vado Ligure, i ricordi (ancora oggi vividi e puntuali) di mio padre, che navigò sui "Liberty" tra la fine degli anni Cinquanta e l'inizio degli anni Sessanta, consentono di riportare su queste pagine una vicenda singolare e, sotto alcuni aspetti, sicuramente anche un po' "avventurosa".

Lasciamo, anzi, la parola al comandante Franco Armando Brescia e torniamo, con l'immaginazione e la memoria, agli anni in cui i "Liberty" vivevano quasi una seconda giovinezza, utilizzati sulle rotte commerciali di tutto il mondo, non ancora completamente sostituiti da unità più grandi, moderne e razionali.

" ... Come per gran parte dei marittimi italiani che iniziarono la propria carriera negli anni del dopoguerra, la mia esperienza professionale si è formata anche a bordo dei "Liberty", tra i quali ricordo, in particolare, l'*Aequitas* (ex *Konrad Kohrs*) dell'armatore Ravano, dove imbarcai inizialmente come secondo e poi come primo ufficiale. Dopo essere passato al comando del

"Liberty canadese" *Stella*, nel 1960 imbarcai, sempre come comandante, sull'*African Monarch* dell'armatore savonese Gaetano Serra.

Tra il 1955 e il 1957, il "Sciu Gaetan" (com'era noto negli ambienti armatoriali dell'epoca) aveva acquistato cinque "Liberty" che, pur battendo bandiera liberiana, avevano equipaggi, ufficiali e comandanti italiani. In servizio con l'armatore Serra queste cinque unità assunsero i nomi di *African Monarch*, *African King*, *African Lord*, *African Night* e *African Princess* (si trattava, nell'ordine, degli originali *Charles A. Young*, *James J. O'Kelly*, *Harmon Judson*, *Samtana* e *Samearn*, n.d.a.) e furono proficuamente impiegate, soprattutto sulle rotte dell'Estremo Oriente e del Nord America.

Dalla metà del 1960 mi trovavo dunque al comando dell'*African Monarch* che, in pratica, stava compiendo una circumnavigazione del globo: partito da Genova, via Canale di Suez era giunto in Giappone, e da qui - facendo scalo in vari porti del Pacifico - aveva raggiunto Brema via Canale di Panama, attraversando l'Oceano Atlantico settentrionale.

All'inizio del 1961 salpammo da Brema diretti ad Albany (sul fiume Hudson, circa 120 miglia a monte di New York), per imbarcare rottami di ferro da trasportare a Genova, meta finale del nostro viaggio. La traversata Brema - New York, che in condizioni normali richiedeva 17 giorni, fu completata invece in 27 giorni, in parte a causa di alcune avarie all'apparato motore e in parte per le avverse condizioni incontrate sulla rotta.

Il 29 gennaio giungemmo a New York, dove ricevemmo istruzioni dalla U.S. Coast Guard circa le modalità operative del nostro transito verso Albany: l'*African Monarch* avrebbe dovuto costituire un convoglio con i "carga" spagnoli *Campo Grande* e *La Mancha*, anch'essi diretti ad Albany per caricare grano.

Sulla costa atlantica degli USA, i mesi invernali tra la fine del 1960 e l'inizio del 1961 furono tra i più freddi

degli ultimi centocinquant'anni, e il fiume Hudson ghiacciò già a poche miglia dal suo estuario: risalendo verso Nord il ghiaccio diventava sempre più spesso e resistente: trenta miglia a Nord lo spessore era di cinquanta centimetri, e i "radio broadcasts" della U.S. Coast Guard riportavano valori più che doppi all'altezza di West Point.

La Coast Guard aveva quindi predisposto un convoglio che avrebbe avuto come capofila il rompighiaccio USCGC *Westwind* (una grossa unità di costruzione bellica di 3.500 t di dislocamento). Il *Westwind* era in grado di aprire con facilità un canale nei ghiacci che - in caso contrario - sarebbero risultati insuperabili per i mercantili, costituendo anzi, per essi, un elemento di forte pericolo. Il canale aperto dal *Westwind*, successivamente, avrebbe dovuto essere utilizzato da un altro mercantile spagnolo, il *Rivadeluna*, da un rimorchiatore e da una chiatta diretti, in senso inverso, da Albany a New York.

Le cose, però, non andarono per il verso giusto, in quanto a bordo dell'*African Monarch* la vecchia macchina alternativa ebbe un'altra avaria, e già il 1° febbraio ci trovavamo fermi, circondati dal ghiaccio e nell'impossibilità di effettuare le riparazioni in tempi brevi. Il *Westwind*, dal canto suo, doveva proseguire sulla propria rotta, e fu quindi solo dopo alcuni giorni che venimmo affiancati da un'altra nave della U.S. Coast Guard.

Si trattava del "buoy tender" USCGC *Firebush*, un'unità impiegata per la manutenzione di boe e di altri ausili alla navigazione, la cui prora era rinforzata per la navigazione tra i ghiacci, ma - nel complesso - molto più piccola del *Westwind* e, soprattutto, dotata di un apparato motore assai meno potente.

Il 4 febbraio il *Firebush* iniziò a rimorchiare l'*African Monarch* che, parzialmente riparata l'avaria, poteva ottenere dalla propria motrice un numero di giri dell'elica sufficienti a coadiuvare il rimorchio dell'unità americana. Malauguratamente, il giorno successivo, nuovi problemi in macchina arrestarono nuovamente il nostro "Liberty", e il *Firebush* - in pratica - ci abbandonò al nostro destino risultando impossibile rimorchiarci con la sola potenza delle sue macchine.

Iniziò allora un'odissea che ancora oggi, a oltre cinquant'anni di distanza, ricordo ancora con sentimenti contrastanti di timore professionale e di nostalgia, senz'altro dovuta alla giovane età, per l'avventura. L'*African Monarch* si trovava imprigionato tra i ghiacci, a sole sessanta miglia da New York e comunque a poche miglia dal mondo civile ma - in effetti - separato da esso quasi come le navi degli esploratori polari della fine dell'Ottocento. Anche se i generatori di bordo garantivano forza motrice e riscaldamento, i viveri iniziavano a scarseggiare e l'equipaggio non riceveva posta da quasi due mesi. In effetti, la posta ci attendeva presso l'agente della Compagnia ad Albany, ma tutti i tentativi per mettersi in contatto con l'agenzia tramite il telegrafo di bordo si

risolsero in un nulla di fatto.

Decisi allora di inviare a terra due uomini dell'equipaggio, e - tra i molti offertisi volontari - scelsi il secondo di coperta, Giorgio De Scalzo, e il cameriere Giuseppe Savoia. I due si avventurarono sul "pack" e, dopo un paio d'ore di cammino, raggiunsero la terraferma; superato l'argine del fiume scoprirono di trovarsi nel giardino di una casa privata, di proprietà della famiglia di Mr. Henry L. Scott, situata nel territorio della cittadina di Rhinebeck. I padroni di casa, dopo il primo iniziale attimo di sbalordimento, se non di timore, ascoltarono la vicenda raccontata dai due marittimi che - un po' in inglese, un po' in italiano e un po' a gesti - fecero capire di provenire dalla nave visibile in lontananza, nella nebbia, tra i ghiacci del fiume.

La famiglia Scott si mobilitò ben presto per aiutare l'equipaggio dell'*African Monarch*, e Mr. Scott accompagnò personalmente De Scalzo e Savoia ad Albany con la propria auto, sino alla sede dell'agenzia marittima, dove fu possibile ritirare i plichi della posta destinata all'equipaggio ed altri documenti. I due marittimi si recarono poi in vari negozi di Albany per acquistare numerosi articoli di prima necessità e, riaccompagnati dalla famiglia Scott al completo, si presentarono sottobordo all'*African Monarch* nella tarda mattinata del giorno successivo.

A bordo del "Liberty", non fu poca la sorpresa degli ospiti americani quando, ricevuti nella mensa ufficiali, poterono gustare del vino italiano servito in bicchieri di cristallo posti su un vassoio d'argento! All'aperitivo fece seguito un pranzo in puro "Italian style", che stupì enormemente gli Scott i quali - probabilmente anche per le "esagerazioni" nella narrazione di Savoia e De Scalzo - temevano di dover fronteggiare a bordo una situazione analoga a quella sperimentata dagli equipaggi della *Fram* di Nansen o della *Stella Polare* del Duca degli Abruzzi!

Del fatto si occuparono anche i giornali, ed articoli sulla vicenda dell'*African Monarch* comparvero sulla "Rhinebeck Gazette" e sull'edizione locale del "New York Times" del 16 febbraio 1961. La risonanza della nostra vicenda fu tale che la famiglia della vedova del presidente Roosevelt (che possedeva una proprietà confinante con quella degli Scott) fece pervenire all'equipaggio un assegno di 500 dollari per coprire le spese più urgenti (e forse per far "dimenticare" una certa assenza della U.S. Coast Guard in tutta la vicenda!).

Alcuni giorni dopo fummo finalmente raggiunti dal *Westwind*, proveniente da Albany, che - coadiuvato da un altro "buoy tender" - ci liberò finalmente dalla morsa dei ghiacci e ci scortò sino ad Albany dove si poté finalmente dare corso alle operazioni di carico della nave.

La risalita dell'Hudson da New York ad Albany, che con condizioni meteorologiche normali richiede non più di dodici ore, era stata compiuta dal nostro "Liberty" in

ben diciotto giorni, la maggior parte dei quali trascorsi immobilizzati dal ghiaccio e senza contatti col mondo esterno.”

In conclusione, fu questa senz'altro un' "avventura", vissuta peraltro con spirito di intraprendenza, adattamento, inventiva e - perché no - con un po' di coraggio: doti che, a ben vedere, caratterizzarono tutti gli equipaggi dei "Liberty", anche italiani, che

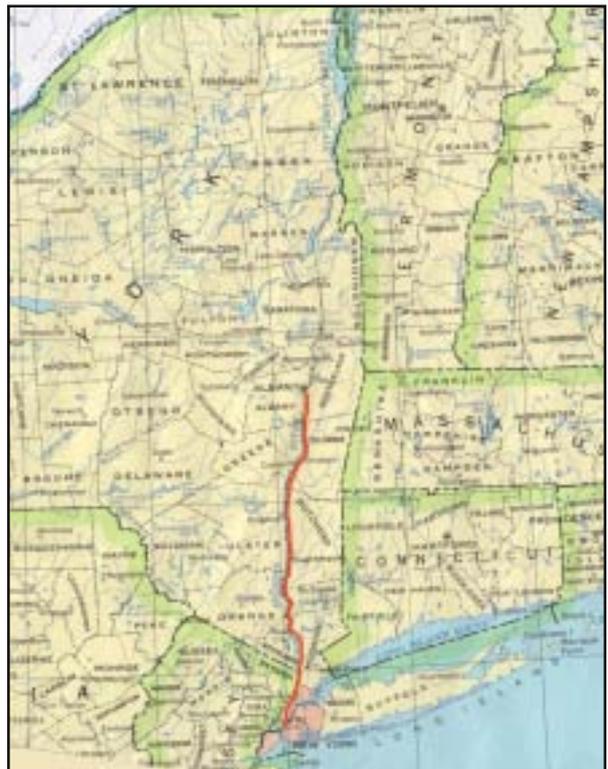
imbarcarono su di essi negli anni "eroici" della loro attività mercantile. E riteniamo quindi giusto pensare che l'epilogo di questa vicenda vada giustamente celebrato con la pubblicazione, su queste pagine, proprio della fotografia dell'*African Monarch*, ritratto tra i ghiacci dell'Hudson nel freddissimo inverno dell'ormai lontano 1961.

Questo articolo è stato inizialmente pubblicato sul catalogo dell'edizione 2003 della Mostra "Mare Nostrum", dedicata alla storia delle navi tipo "Liberty"; la mostra è annualmente organizzata dal Comune di Rapallo ed è dedicata agli aspetti storici, tecnici e artistici della cultura navale e dell'arte navigazione. In seguito, è stato pubblicato sul fascicolo di settembre/ottobre 2009 del mensile "Marinai d'Italia", edito dalla Presidenza Nazionale dell'ANMI. L'autore e il CSTN-LNI Napoli ringraziano quindi il Comune di Rapallo e l'amm. Giovanni Vignati, Direttore del mensile "Marinai d'Italia", per aver autorizzato la pubblicazione del testo e delle immagini.



Un "Liberty" in navigazione nell'Atlantico in tempesta, durante gli anni del secondo conflitto mondiale. (Coll. M. Brescia)

La zona orientale dello Stato di New York con evidenziato, in rosso, il corso del fiume Hudson tra Albany e New York.





*L'African Monarch imprigionato tra i ghiacci del fiume Hudson, a febbraio del 1961.
(g.c. cap. l.c. Franco A. Brescia via M. Brescia)*

RITAGLI DI STORIA

Dopo avere seguito e letto per anni Franco Belloni nei suoi trattati sulla storia dello sport velico, adesso scopriamo la sua passione e le sue conoscenze sulla motonautica, un'altra nobile disciplina sportiva nella quale l'Italia ha recitato la sua parte. Grazie Franco per quello che ci stai regalando.



Più si corre e più si vorrebbe ...

di **Franco Belloni**

I “Canotti automobili” o “Autoscafi”, così sono chiamate le barche a motore, invogliano a ripetere sull’acqua le sfide dei primi automobilisti sulla strada. La Fédération Française Motonautique in una pubblicazione ufficiale ricorda che a Nizza – chi meglio di questa cittadina della Costa Azzurra poteva tenerla a battesimo – il 5 aprile 1894 è organizzata la prima gara francese: corrono le lance a motore dei ricchi proprietari dei grandi yacht ancorati nel porto: Partecipa anche la lancia a vapore del *Beatrice*, l'ex *Gipsy*, il vapore da diporto di 36,16 metri del conte Roberto Biscaretti di Ruffia. Un gentleman torinese che fa venire auto sportive dalla Francia e dalla Germania ed è uno dei fondatori l'11 luglio 1899 della Fiat, Fabbrica Italiana Automobili Torino, e del Regio Yacht Club Italiano nel 1879. Biscaretti è “Una personalità estroversa e singolare, dai più svariati interessi: musicista, pittore, alpinista e perfino titolare di un brevetto di capitano di lungo corso. Alla sua laurea

d'ingegnere, agli affari e agli hobby, aveva finito per preferire la politica. Una ‘professione’ ereditata dal padre senatore del Regno che più appagava le sue ambizioni”.

Il Regio Verbano Yacht Club, tra i suoi fondatori nel 1895 c'è anche l'ingegner Carlo Nigra, proprietario della Lancia Daimler *Ninfea*, è il primo circolo nautico italiano a interessarsi della motonautica agonistica. Sulla Rivista Nautica dell'ottobre 1903 si legge: “Spettava al R.V.Y.C. non secondo a nessun'altra società di yachting italiana nelle buone e pratiche iniziative. Bandire per primo in Italia una riunione di regate per lance automobili. E questa ebbe luogo a Stresa nei giorni 5 e 6 settembre scorso [1903] e riuscì veramente importante. Se non per la quantità delle lance che vi parteciparono, certo per la qualità dei motori che scesero a contendersi i premi. La vittoria arrise ai motori italiani e in particolare a quelli Fiat, la ben nota casa di automobili di Torino”.

Non sappiamo se la Riunione organizzata a Stresa è sponsorizzata dalla Fiat. La presenza del presidente, l'avvocato Lodovico Scarfiotti, del direttore generale, l'ingegner Enrico Marchesi, del cavalier Giovanni Agnelli, del conte Roberto Biscaretti di Ruffia e del marchese Alfonso Ferrero di Ventimiglia, fondatori e azionisti della Società, fa supporre, quantomeno, un'attiva collaborazione, confermata anche dagli inviti fatti dalla Fiat a politici, tecnici e giornalisti. La Fiat approfitta delle gare sul lago Maggiore per presentare tre lance Fiat, costruite dal cantiere Aldo Taroni di Stresa, con motori di 16 e 24 cavalli.

Alle gare partecipano sei concorrenti: Clateo Castellini (motore Volpi di 5 CV), Alessandro Pallavicino (Daimler di 6 CV), Franco dal Pozzo (Daimler di 10 CV), Fiat 16 Cruiser, Fiat 16 Racer e Fiat 24 Racer.

Il primo giorno, sabato 5 settembre, si disputano due corse. Una per i Racer senza limitazioni di potenza e dimensioni né compensi. Con partenza volante su un percorso di otto miglia, vinta dal Fiat 24 Racer in 38' 46". Nella seconda corsa a handicap di quattro miglia per i cruiser giunge primo Clateo Castellini seguito da Alessandro Pallavicino e Franco Dal Pozzo.

Le gare più interessanti domenica 6 settembre. In quella per il record sul miglio, le lance della Fiat si classificano ai primi tre posti: Fiat 24 Racer in 4'33", Fiat 16 Cruiser in 5'47" e Fiat 16 Racer in 6'15". Quarto Alessandro Pallavicino in 7'44". Precedentemente alla gara di velocità sul miglio è organizzata una gara costiera a handicap d'otto miglia dove Clateo Castellini arriva primo. È squalificato perché "dovette fermarsi prima del traguardo per non oltrepassare la latitudine del 5% concessa dalla giuria". Vince la gara la lancia Fiat 16 Cruiser giunta seconda.

Alla conclusione del banchetto di premiazione al Grand Hôtel et des Iles Borromées di Stresa, l'avvocato Scarfiotti rivolgendosi all'onorevole Biscaretti lo esorta ad interessarsi presso il ministero per fare aumentare i limiti di velocità imposti alle automobili, sono quelli di un cavallo al trotto, e termina "Sui laghi, sui mari si andrà a tutta velocità, il carabiniere non sarà lì pronto a fare la contravvenzione".

Nello stesso anno, 1-10 ottobre, l'Elice Club italiano organizza a Carate Lario, oggi Carate Urlo, riservata ai soci, una decade per imbarcazioni a motore con gare a compensi e partenze a cronometro. Si afferma Carlo Gabrio Sormani.

Il 18-20 settembre 1804 cinque racer italiani partecipano a Stresa alle gare del Regio Verbano Yacht Club, Primeggia il *Fiat VIII*, una lancia di 11,10 metri, costruita a doppio fasciame diagonale da Aldo Taroni simile al francese *Trèfe-à-quatre*, con un motore di 75 CV, lo stesso delle vetture Fiat che hanno partecipato al Gordon Bennet, una gara automobilistica organizzata in Francia la prima volta nel 1900 per iniziativa dell'americano James Gordon Bennet. Le linee dello scafo sono ben studiate e in navigazione, a tutta velocità, sposta pochissima acqua e quasi scivola sulla

superficie senza produrre quegli enormi baffi per cui sono famose certe imbarcazioni estere. Il *Fiat VIII* vince il giro del lago, circa 100 chilometri, alla velocità di 36,520 chilometri l'ora.

Il Comitato Organizzatore della Settimana Automobilistica di Brescia promuove con la prima edizione della Coppa Florio, un raduno motonautico sul lago di Garda con base a Desenzano per il 7-8 settembre 1905. Venticinque gli iscritti e quattordici i partenti.

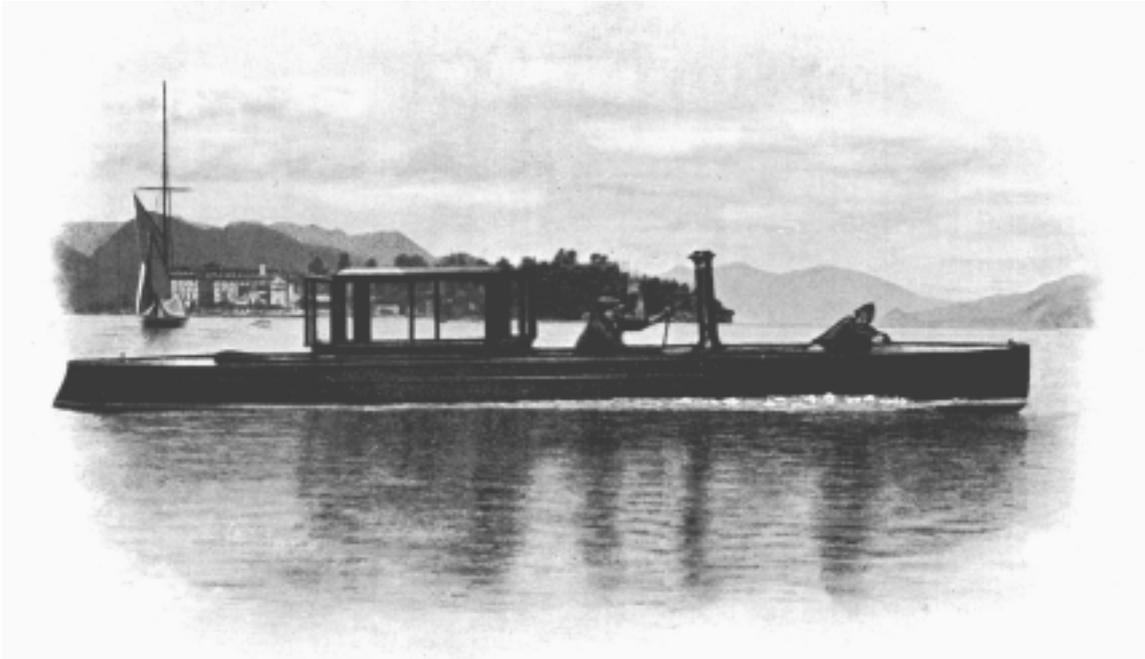
Riunione interessante per la presenza di concorrenti stranieri che, ad eccezione della gara dove si afferma *Nina* (Volpi-Taroni) di Martinoni, vincono tutte le altre con *Mendelshon* (Mutel-Despujols) di Despujols, *Excelsior VII* (Picher Moccand-Celle) di Celle, *Delahaye VI* (Delahayve-Blondeau Deschamps) di Blondeau e *Antoinette III* (Levavasseur-Pitre) di Levavasseur.

Anticipata nel 1905 da una gara a Cornigliano, Genova, il 30 luglio e a Rapallo il 3 settembre organizzate dal Circolo della Vela di Cornigliano, il 22 luglio 1906 a Genova-Sturla la prima riunione motonautica importante in Liguria indetta dal Regio Yacht Club Italiano. Quattordici concorrenti. Nei racer affermazione di *Le Tétu* (Dalahaye-Tellier Gérard) di Arturo Mosconi e nei cruiser di *Gigina* (Volpi-Taroni) di Carlo Bevilacqua.

In occasione dell'inaugurazione del Traforo del Sempione, 19 maggio 1906, Milano ospita da aprile a novembre un 'Esposizione Internazionale'. Tra le manifestazioni collaterali una gara motonautica organizzata a Stresa il 20 novembre dal Regio Verbano Yacht Club con il Gran Premio Reale di 5000 lire, da disputare sul percorso di 100 chilometri. È vinto da *Fiat XIII* con la media di 46,25 chilometri l'ora.

A Palermo, fra le prime città a entusiasinarsi alla motorizzazione nautica e terrestre, il 28 aprile 1907 si disputa nella rada su un circuito di cento chilometri, voluta da Vincenzo Florio con in palio la Perla del Mediterraneo, una targa opera dello scultore A. Ugo con incastonata una grossa perla. Sei concorrenti di cui cinque reduci dal raduno di Monaco: *Flying Fish* (11,85 metri, Wolseley-Saunders), *All'Erta* (12,50 metri, Fiat-Gallinari), *Adele* (8,98 metri, Delahaye-Baglietto), *New-Trèfle* (10,90 metri, Brasier-La Sirène) e *C.P. II* (Thornycroft-Pattison). Non partito per avaria durante le prove *Gallinari II* (Delahaye-Galinari). Si afferma *Flying-Fish* di L. de Rothschild.

Sulla scia di queste prime manifestazioni altre gare motonautiche sono organizzate in Italia nei primi anni del Novecento diventate sempre più competitive. "E più si corre e più si correrebbe, e più la velocità aumenta più si vorrebbe accrescerla per spingere fino all'estremo la sensazione dell'esistenza artificiale che essa determina in noi...", così scrive nel 1905 il genovese Mario Morasso, il primo cantore della velocità. Molti altri andranno dietro a Morasso, compreso d'Annunzio di *Forse che sì forse che no* (1910).



Una LANCIA AUTOMOBILE F.I.A.T. e l'Yacht "ARTICA" di S.A.R. il Duca degli Abruzzi sul Lago Maggiore

RITAGLI DI STORIA

Ritorna, graditissima, la firma di Giuseppe Romano, una delle più brillanti tra quelle che rendono piacevole ed esclusiva la nostra fatica editoriale. Non si è spenta, infatti, l'eco dei suoi interessanti interventi pubblicati nei primi numeri di Notiziario.



UNA BRUTTA STORIA DI MARINERIA CON ...LIETO FINE

di *Giuseppe Romano*

Che i popoli nordici fossero sempre stati, sin dalla notte dei tempi, dei navigatori esperti è un fatto risaputo. Le leggende parlano di invenzione della bussola prima del nostro Flavio Gioia anche se sembra che la bussola nordica si basasse sulla polarizzazione della luce piuttosto che sul magnetismo terrestre. Altre leggende non ben storicamente provate vorrebbero cancellare un altro primato attribuito ad un navigatore italiano. Questa volta si tratta dell'impresa di Cristoforo Colombo in quanto sembrerebbe che i primi europei a giungere nel nuovo mondo siano stati appunto vichinghi, che a furia di fare incursioni terrorizzando le popolazioni del nord atlantico, passando per la Groenlandia, si siano ritrovati in America.

Sicuramente le piccole ed agili navi vichinghe erano ben costruite e tenevano bene il mare; ma quando in Europa si cominciarono a costruire i primi grossi vascelli armati con cannoni su più ponti, anche i nordici

decisero di fare il salto di qualità. Sicuri di essere iscritti nel "Guinness dei primati" misero in cantiere quella che doveva essere (e lo fu, anche se per poco...) la più grande nave a vela del mondo : il Vasa.

La chiglia fu impostata, in Svezia; nel 1626. Il nome Regalskeppet Vasa deriva dall'omonimo casato dei Vasa, che governava la Svezia all'epoca della costruzione del galeone, e significa Nave Reale Vasa, secondo una nomenclatura spesso usata da varie marine militari similmente alla Royal Navy inglese.

La costruzione della nave fu caratterizzata da frequenti interferenze da parte del re. Infatti poco dopo che la chiglia era stata impostata, il re, venuto a conoscenza di costruzioni analoghe nelle nazioni concorrenti fece forti pressioni perché la nave fosse modificata, allungandola significativamente.

Il re ottenne quindi l'allungamento e l'aggiunta di un secondo ponte di cannoni. In totale, la nave fu allestita

con 64 cannoni. Il vascello che ne risultò era imponente, il meglio equipaggiato e il più pesantemente armato della sua epoca, ma era anche troppo lungo e soprattutto troppo alto rispetto alla larghezza; le masse ingenti ad alta elevazione, quindi con baricentro in alto, lo resero pericolosamente instabile, con il metacentro in basso. Un aumento di stabilità fu ottenuto aumentando la zavorra, ma al prezzo di una maggiore immersione dello scafo.

La prova standard di stabilità dell'epoca consisteva nel far correre contemporaneamente trenta marinai da un lato all'altro della nave per farla dondolare. Quando ciò venne fatto sul Vasa, questa oscillò notevolmente e la prova venne fermata. Poiché nessuno aveva avuto il coraggio di opporsi al volere del re, che desiderava che il varo avvenisse quanto prima, la nave fu dichiarata pronta per prendere il mare.

Come era in uso all'epoca, furono installate sulla nave numerosissime sovrastrutture decorative. Queste avevano una funzione importante, anche se di fatto erano limitate alla sola inaugurazione (dopo l'inaugurazione le navi venivano spogliate e ridotte all'essenziale per poter navigare); il Vasa non fece eccezione: aveva tutte le fiancate coperte di statue in legno dorate e colorate, sui ponti erano issati pali e stendardi. La dotazione di armamento dei cannoni dovette, su richiesta del re, essere allestita completa di palle e barili di polvere.

Furono poi portate a bordo tonnellate di quadri, arredi, vasellame, cristallerie, come voluto dal re. Il livello di immersione dello scafo era pericolosamente vicino ai portelli dei cannoni di maggior calibro, che come prescritto dalle regole di stabilità, erano alloggiati al ponte inferiore. Tutto ciò contribuì notevolmente al dramma che si stava preparando.

Il 10 agosto 1628 il Vasa issò le vele per il suo viaggio inaugurale poco al largo del porto di Stoccolma, dove era stato costruito. Molte persone salirono a bordo, oltre l'equipaggio, per vivere l'ebbrezza del viaggio inaugurale. Appena fuori dal porto, dopo poche miglia di percorso, una folata di vento fece inclinare su di un lato il Vasa, ma con perizia il timoniere riuscì a raddrizzarlo.

Una seconda folata di vento però lo inclinò nuovamente e l'acqua iniziò ad entrare nello scafo attraverso i portelloni dei cannoni. La nave affondò molto rapida-

mente, adagiandosi su di un fondale fangoso poco profondo (la regione marina attorno a Stoccolma è sostanzialmente una laguna). Le vittime del naufragio furono forse 50 (il numero esatto non fu mai definito, data la confusione che precedette la partenza e che seguì l'evento) fra cui anche mogli e figli di alcuni membri dell'equipaggio.

Alcuni anni dopo l'affondamento, nell'ottobre del 1663, una buona parte dei preziosi cannoni in bronzo venne recuperata grazie ad una magistrale opera di ingegneria idraulica, con l'uso di una campana subacquea. L'accesso ai cannoni rese però necessaria la demolizione di ponti e delle strutture sovrastanti.

Nel tempo persino la posizione esatta del relitto fu dimenticata; solo nel 1956, Anders Franzen, tecnico della marina svedese appassionato di archeologia marina, pensò di localizzare il relitto del Vasa per poterlo poi strappare dalle acque del mar Baltico; avendo mezzi adeguati, tecnologie moderne e collaboratori importanti quali la Marina svedese, l'operazione fu giudicata fattibile.

È anche da considerare che le acque del Baltico forniscono le condizioni ottimali per la conservazione di un relitto in legno, per la sua bassissima salinità (che non permette la presenza del "Verme delle navi" che divora il legno), per la costante bassa temperatura dell'acqua pochi metri sotto la superficie, (costantemente vicina ai 5 gradi centigradi), per l'ambiente anossico (quasi totale mancanza di ossigeno nel fango), ed infine per l'ottimo massiccio legno di rovere, ricco di sostanze tanniche, usato per costruire lo scafo.

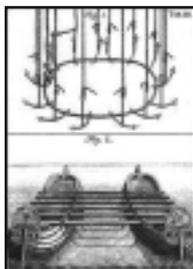
Anders iniziò a cercare il Vasa, e lo trovò in posizione pressoché eretta ad una profondità di 32 metri. I sommozzatori trovarono gli scheletri di 25 persone. Il relitto fu sollevato in modo abbastanza semplice, scavando sei tunnel sotto lo scafo, attraverso i quali vennero fatti passare cavi d'acciaio collegati a un paio di chiatte per il sollevamento. La nave venne sollevata dal fondo ed immediatamente riadagiata su una piattaforma subacquea che fu lentamente spostata, immersa, fino alla costa, presso il luogo dove nel frattempo era stato costruito un cantiere-laboratorio per la riparazione e ricostruzione del relitto. Qui giunta, la piattaforma portante il relitto fu fatto emergere.

Era il 24 aprile 1961.

Tecnica di recupero del XVIII secolo

Il relitto emerso fu portato nel fabbricato-laboratorio predisposto per le lavorazioni successive. La struttura fu irrigidita chiudendo provvisoriamente i portelli dei cannoni. Le chiodature furono ripristinate (i chiodi in ferro ormai erano scomparsi corrosi dalla ruggine).

La conservazione della nave fu curata utilizzando sulle parti



esistenti in legno il glicole polietilenico come impregnante con l'aggiunta di fungicidi. Le parti mancanti o completamente perse, come ad esempio il sartame, o demolite nelle prime opere di recupero dei cannoni, furono ricostruite a regola d'arte con la stessa tecnologia copiata dalle esistenti, ottenendo la completa ristrutturazione del vascello. Non ultimo per interesse fu il recupero completo dei cannoni rimasti e delle palle di cannone in ghisa. Anche alcune delle vele originarie ritrovate richiesero un trattamento particolare che consistette, dapprima, nell'immersione

in grandi vasche di lavaggio con alcool e xilene e successivamente nel loro rinforzo con la creazione di un supporto in fibra di vetro.

Una parallela e successiva opera di recupero dei materiali caduti fuori bordo ed affondati nel fango permise il ritrovamento di quintali di manufatti (tra gli altri le 700 statue e polene fissate alle fiancate, scivolati sul fondo in seguito alla completa corrosione dei chiodi di fissaggio in ferro) ma anche vasellame, attrezzi e accessori di abbigliamento.

In totale all'interno ed intorno al relitto furono ritrovati

oltre 26.000 manufatti. I materiali ritrovati, di origine marinaresca o di normale uso ed arredo, spesso mai usati (vasellame, cristallerie, accessori di abbigliamento, dotazione di sala e di cucina, attrezzature militari) sono esposti nello stesso museo in cui si trova la nave, costituendo un perfetto campione di materiali, dotazioni e costumi della cultura Svedese ed Europea di inizio del Seicento.

La nave è esposta al Museo Vasa di Stoccolma, inaugurato nel giugno del 1990 dal re di Svezia.

Si, ma ... dove è il lieto fine?

Eccolo. Attualmente il museo del Vasa è uno dei più visitati della Svezia, circa 1 milione di visitatori l'anno, con esposizioni e manifestazioni continue. Turismo, posti di lavoro e, perché no, cultura sono nati attorno ad un dramma di 4 secoli fa. Peccato però che questa fine sia lieta solo per la nazione svedese!

Mi fermo qui, non vorrei andare nel banale e nel qualunquismo al pensiero delle enormi possibilità e delle tantissime opportunità che continuiamo a sprecare dalle nostre parti con colpevole trascuratezza, negando ai nostri giovani lavoro ed a tutto il paese cultura, l'unico vero carburante che potrebbe farci procedere speditamente verso il futuro.

Rif. Wikipedia - "Le Scienze"



vista del galeone al Museo Vasa di Stoccolma

LA GRANDE VELA.....raccontata dai protagonisti

Nel numero del precedente Notiziario abbiamo pubblicato un significativo articolo del 1968 nel quale Beppe Croce, allora presidente FIV, racconta di un suo viaggio a Travemünde in Germania esclusivamente per stringere la mano al Capitano di Corvetta Giancarlo Basile, comandante della nave scuola "Stella Polare" della Marina Militare, protagonista con il suo equipaggio della storica vittoria della regata transatlantica Bermude-Travemünde.

Adesso pubblichiamo un ricordo di quell'impresa scritto direttamente da Giancarlo Basile che entra così tra le firme importanti che fanno onore al nostro giornale.

COME "STELLA POLARE" HA VINTO LA TRANSATLANTICA DA BERMUDE A TRAVEMÜNDE

di **Giancarlo Basile**

È arrivato finalmente il gran giorno della partenza di *Stella Polare* (foto) per la regata alla quale ci siamo preparati nella maniera migliore possibile durante tutta la permanenza alle Bermude. Abbiamo le vele nuove di Hood, abbiamo l'ottimo indicatore del vento di Brookes and Gatehouse, la coperta è sgombera da tutto ciò che non è essenziale, i due canotti pneumatici autogonfiabili tipo M.M. sono sostituiti con altri due di ingombro e peso ridotti ad un terzo, la barca è alleggerita di qualche tonnellata di materiali ed indumenti personali che in regata certo non servirebbero ad altro che ad ingombrarla ed appesantirla e la carena è ben levigata: è costata una settimana di duro lavoro per tutto l'equipaggio con la barca in secco in uno shipyard di St. Georges, dove non avevano mai visto lavorare un equipaggio di 15 persone con tanto accanimento e con centinaia di fogli di carta abrasiva!

Siamo in 33 quest'anno a correre la Transatlantica, suddivisi in quattro classi. Noi siamo nella "classe A" ed i nostri avversari sono in ordine di rating: *Storm Vogel*, *Ondine*, *Kialoa II*, *Germania VI*.

Io non ho mai creduto nelle classifiche generali, dove compaiono barche piccolissime accanto a barche grossissime: per me la regata è tra i cinque della classe A. il nostro rating CCA è di 55.4 piedi, ed è stato calcolato da un pignolissimo stazzatore americano, venuto apposta per noi da New York una decina di giorni fa. All'arrivo a Travemünde gli yachts della classe A ci pagheranno nell'ordine: 1g.14h.33', 1g.6h.31'.47'', 19h.25'2'', 7h.11'.9''.

in un certo senso è confortante sapere che tutti ci pagano qualche cosa!

Alle 12.20 molliamo l'ormeggio del Princess Hotel dove siamo stati tanti giorni: da terra una piccola folla di amici ci saluta. Non faccio in tempo a dire - molla a poppa - che un tremendo acquazzone ci si rovescia addosso: buono l'auspicio? Speriamo!

Ci rimorchiamo fino all'allineamento di partenza lo *Storm Vogel* che ha sfilato l'elica per camminare di più:



a lui non interessa molto la classifica in tempo corretto. Suo obiettivo è essere il - first to finish - a Travemünde. L'allineamento è costituito dal Faro di St. David's Point con la *Westerwald* la nave ausiliaria della Marina Militare Tedesca, che ci seguirà per tutta la regata e da cui viene data la partenza. Vento da Sud-Est forza 3, mare appena increspato. La nostra partenza è alle ore 16.00. Le altre tre classi partono intervallate di 15 minuti; siamo secondi a tagliare il traguardo a qualche metro dal *Kialoa*, *Storm Vogel* ed *Ondina* vengono richiamati e *Storm Vogel* deve ripetere una terza volta la partenza. Abbiamo le mure a dritta ed il vento al traverso, con lo spinnaker leggero ben strallato, la prora bussola è 067,

in rotta perfetta per il punto Alfa, posto in posizione 43°N, 47°W, e che dobbiamo lasciare a Nord. Il punto Alfa ci è stato comunicato alla riunione generale di ieri sera ed è stato determinato in funzione delle più recenti posizioni degli iceberg avvistati dagli aerei della Coast Guard americana.

Passando a sud del punto Alfa siamo quindi sicuri di non fare spiacevoli incontri con queste montagne di ghiaccio nella nebbia che regna quasi di continuo in quella zona. La nostra velocità è intorno ai sette nodi. Il *Kialoa*, bellissima barca di Stephens che ha mietuto numerosi allori negli ultimi anni, fila via di prora, e la sua distanza da noi aumenta costantemente. Il *Germania* è di poppa e sembra non guadagnare. *Ondine* e *Storm Vogel* sono anch'essi di poppa, ma guadagnano sensibilmente. Troppo presto comunque azzardare pronostici, con 3500 miglia davanti! vincerà che avrà saputo far camminare meglio la propria barca, chi avrà condotto meglio la navigazione, chi avrà organizzato meglio le cose a bordo, in modo da ottenere la massima resistenza dell'equipaggio, e forse, più importante di tutto ... che avrà avuto la fortuna!

Il vento rimane costante tutta la notte, una notte splendida, illuminata da una propizia mezza luna che è crescente e che quindi, se il cielo si manterrà chiaro, ci allietterà per gran parte della traversata.

4-5 luglio

All'alba scorgiamo *Ondine* e *Kialoa* di prora, ne misuriamo la distanza con il sestante sapendo che l'altezza del loro albero è di circa 30 metri; vengono fuori 4,5 miglia. Bene, abbiamo camminato anche noi. Dopo un po' appare il *Germania* al traverso a sinistra; lo *Storm Vogel* non si vede più. Alle 14 locali abbiamo le posizioni di tutte le barche che ognuno deve trasmettere ogni giorno con il radio telefono allo yacht che in ognuna delle classi fa da centro di raccolta. Nella classe A è l'*Ondine* che quotidianamente alle ore 18.00 GMT, chiederà le nostre posizioni delle ore 12.00 GMT.

La sera del 5 rinfresca un po', e la notte all'una mettiamo in opera lo spinnaker medio da 1,5 once. La velocità è ora intorno ai 9 nodi. Il mostravento che abbiamo sistemato in testa d'albero con due ripetitori davanti al timoniere si sta rivelando di straordinaria utilità; una volta regolate le vele in base alla prora che si deve mantenere, si prende uno stop allo strumento e si governa, cercando di mantenere costante l'angolo tra la prora ed il vento relativo. Il risultato è che si va sempre alla massima velocità, il che è di importanza maggiore, a conti fatti, rispetto all'allungamento del percorso dovuto all'inevitabile serpeggiamento che risulta da questa tecnica.

6 luglio

Il vento, ahimè, dopo la rinfrescata della notte del 5 è notevolmente abbonaciato, e, quindi, quel che è peggio, è ora da Sud. Per mantenere 5 o 6 nodi è necessario andare 15° o 20° più a Sud della rotta giusta.

Se bracciamo e andiamo in rotta la velocità scende a meno di 4 nodi e non c'è dubbio che ciò è svantaggioso. D'altra parte il fatto di continuare a spostarci a Sud dell'ortodromica è contrario alla strategia di regata a lungo studiata prima di partire, e secondo la quale dovremmo tenerci leggermente a Nord dell'ortodromica. Ma per ora non ho scelta. Sono confortato nell'apprendere dalle posizioni del giorno 6 che anche l'*Ondine* è venuta all'orza, anche più di noi. Le altre tre barche però sono sull'ortodromica e, apparentemente, non hanno perso niente. Spero che il vento rinfreschi o almeno giri in modo da farci andare più a Nord: non mi piace il fatto di essere costretto ad allontanarmi verso Sud dall'ortodromica.

Purtroppo il vento rimane sempre da Sud forza 2-3 e la prora è una ventina di gradi in più di quella che dovrebbe essere. I miei timori sono confermati dalle posizioni delle 12. Siamo indietro rispetto al *Germania*, *Storm Vogel* e *Kialoa* che sono più a Nord.

L'*Ondine* è ad una ventina di miglia davanti a noi: col suo rating sono troppo poche dopo quattro giorni. Anche a lei non sta andando bene.

7 luglio

Finalmente vento forte, sempre da Sud, barca invelata al massimo con spinnaker pesante, bolero e vela di strallo, indicatore di velocità fisso a fondo scala e timoniere impegnato in una lotta furibonda con la ruota, che dura al massimo venti minuti, dopodiché occorre sostituire il timoniere se non si vuole che la ruota abbia la meglio e la barca diventi un cavallo selvaggio e sfrenato. La prora ora è quasi quella giusta: col contasecondi ed il contamiglia, di estrema precisione, registro medie orarie di 10.4 nodi. In 24 ore registriamo 233 miglia. Ad un tratto, mentre si corre a 10 nodi e più, avvisto di prora vicinissima una enorme coda di cetaceo, grido al timoniere di venire alla puggia, appena in tempo per veder defilare di controbordo a 20 metri di distanza un bestione dalle dimensioni immani. Doveva essere lungo almeno 15 metri: l'Ufficiale in seconda è sicuro che fosse quanto la barca e cioè più di 20 metri. Una bella balena in ogni caso. Andarci a picchiare dritto sul naso a quella velocità non credo che le avrebbe fatto piacere, e nemmeno a noi!

Altro fatto saliente del 7: sotto una terribile straorzata incontrollabile dal timoniere coadiuvato da due uomini, uno per parte rispetto alla ruota, partono contemporaneamente lo spinnaker e la vela di strallo; sembra una esplosione.

Lo spinnaker viene ammainato quasi intatto: aveva ceduto solo il gancio a scocco delle mura. La seconda invece è purtroppo a brandelli. In men che non si dica va su lo spinnaker da tempesta, ma purtroppo in questa manovra il verricello col quale stanno faticosamente mettendo a segno la mura si sgrana a prora, mi rendo conto che è accaduto qualcosa di grave e istintivamente metto furiosamente tutta la barra alla puggia;

dopo quattro o cinque eterni secondi la barca è in filo con lo spinnaker sventato, la mura è in bando e la mano dello sventurato è libera. Me lo vedo arrivare a poppa pallidissimo, ma sorridente. Dice che non gli fa male, che non sente niente. Ha due dita malamente acciaccate. Per fortuna il dottore asserisce che non c'è niente di rotto: solo spellature e contusioni.

8-9-10 luglio

Piano piano il cielo si è andato oscurando. Ormai abbiamo perso il sole e chissà quando lo rivedremo. Le tenute cerate gialle hanno fatto la prima comparsa in coperta per qualche piovasco.

Coi punti astronomici rileviamo un costante spostamento a Sud rispetto alla stima. Lo attribuisco alle inevitabili straorzate e forse a qualche decimo di nodo di corrente. Alle 16.00 dell'8 tocchiamo le mille miglia dalla partenza. 200 miglia esatte al giorno, che è la media che avevo supposto di riuscire a tenere.

Il 9 siamo in bonaccia assoluta e in piena nebbia, dopo aver sostenuto il passaggio di un fronte, che, a parte qualche piovascione e qualche colpo di vento, non s'è fatto sentire gran che.

Situazione non piacevole, essendo vicini alle rotte dei piroscafi. Al mattino ne abbiamo avvistato uno, prima che venisse la nebbia.

Il tempo è mutato radicalmente: nel giro di 24 ore al sole e ai costumi da bagno si sono sostituiti nuvole, nebbia, freddo, e molti maglioni, calzettoni di lana, tenute cerate. La temperatura è bruscamente calata da 26-28 gradi a 12-14 gradi. Anche la temperatura del mare è scesa a 16 gradi.

Purtroppo questa bonaccia dobbiamo averla presa solo noi, perché le posizioni del 9 sono quanto mai sconfortanti. Siamo molto indietro rispetto ai 4 avversari, che hanno già superato il punto Alfa. Noi ci arriviamo con bavette di vento variabili da N a NE verso la mezzanotte del 10. Lo *Storm Vogel* è almeno 259 miglia davanti a noi e lo stesso *Germania*, poco più grande di noi, è a 80 miglia di prora.

Occorre prendere una decisione drastica, tentare tutto per tutto. Abbiamo ancora più di 2000 miglia prima di arrivare alle Orcadi, e tante cose possono succedere, ma non si può semplicemente seguire gli altri sulla stessa rotta. Anche in questo tratto lo studio fatto alle Bermude concludeva che era opportuno tenersi leggermente a Nord dell'ortodromia. Ricordo inoltre di aver letto che quando *Dorade* vinse la Transatlantica nel '36, era andato molto a Nord rispetto alle altre barche. E poi la *Stella Polare* porta il nome della gloriosa nave che portò il Duca degli Abruzzi colla sua spedizione più vicina al Polo di quanto nessuno avesse fatto prima! Non ho dubbi: debbo andare a Nord. Dal punto Alfa assumiamo rotta vera 020. Il vento questa volta ci assiste; la massima velocità che si riesce a fare è proprio in questa direzione.

Il pomeriggio del 10 la media si alza un po' e l'aereo tedesco tipo Atlantic, che ogni giorno fa un volo

controllando col radar o a vista le posizioni degli yachts, ci passa sulla testa a bassa quota. Il pilota è un mio vecchio amico col quale 12 anni fa ero alla scuola di pilotaggio di Pensacola, in Florida. Si allontana verso NE in direzione del gruppo di testa. Non abbiamo più visto la *Westerwald*, che è rimasta indietro, tra le barche più piccole. Avranno un bel da fare a tenere sotto costante controllo 33 barche, disseminate su una distanza che è già di circa 400 miglia.

11-12-13-14 luglio

La mattina dell'11 il sole ha fatto una fugace apparizione.

Solito avvistamento di tre cetacei, anche questi scansati per un pelo e anche questi con rotta opposta alla nostra. E frotte di gabbiani che ci girano intorno e ogni tanto si posano sull'acqua. Alle 15.00 ora di bordo, ci ritroviamo tutti intorno al radiotelefono ad ascoltare le posizioni delle 12.00 GMT. Sembra che non si stia andando male: per lo meno non si perde più sugli altri, e anzi qualche miglio lo si comincia a riprendere. Il morale a bordo è alto nonostante la nostra posizione piuttosto scoraggiante. Si cerca di recuperare il cammino a denti stretti, e i timonieri che si rilevano regolarmente fanno a gara a chi fa più miglia. La mensa è come al solito molto curata, e certo contribuisce a tenere tutti molto allegri. Dopo 6 giorni abbiamo ancora ottimi pomodori e una buona quantità di frutta fresca che si sta conservando bene.

Nessun pericolo di scorbuto!

Il 12 il freddo aumenta e a un tratto comincia a venir giù un nevischio gelido. Sembra essere a Natale e qualche spiritoso propone di fare un albero! In Italia è piena estate, e la gente affolla le spiagge assolate: beati loro!

Il 13 il vento è forte da scirocco: lo prendiamo al traverso con mure a dritta col genoa pesante e la barca vola col suo magnifico passo da 10 nodi. Altre 230 miglia nelle 24 ore. La nostra rotta sale sempre a Nord, molto più a Nord di tutta la flotta, e la nostra posizione rispetto al gruppo di testa migliora continuamente. oltrepassiamo le 2000 miglia dalla partenza e siamo a più di 50° Nord di latitudine. La nebbia per fortuna si è diradata, ma non la cappa grigia in cielo. Abbiamo avuto un solo sprazzo di sole, durato sì e no 30 secondi, che sono bastati però ad osservarlo in tutta fretta col sestante. La retta corrispondente, orientata per meridiano, ci dà una latitudine di 30 miglia più ad Est del punto stimato. L'ultimo punto astronomico risale a 3 giorni fa, quindi la cosa è attendibile; sebbene la temperatura del mare continui regolarmente a diminuire, è possibile che si sia avuto un mezzo nodo di Corrente del Golfo in poppa. Bene, siamo di colpo 30 miglia più vicini ai nostri avversari!

Purtroppo con 22 nodi di vento relativo, ci si scuce la bugna del genoa piccolo, che avrebbe dovuto resistere fino a 28 nodi.

Lo sostituiamo con trinchetta e fiocco 2 e la barca ri-

prende i suoi 10 nodi. Prudentemente ci eravamo portati dietro il vecchio genoa piccolo, che però è azzardato alzare con questo vento.

Il 14 abbiamo una splendida giornata di sole: è una giornata molto lunga perché siamo a 55° Nord e il buio, vero e proprio, dura non più di un paio d'ore. Il sole è una grande cosa quando si è vissuto nell'umido e nella nebbia per una settimana! Finalmente possiamo sciorinare tutta la roba umidiccia o bagnata e tutto si secca alla perfezione. Caldo non fa: la temperatura fuori è 12°. Sembra una delle belle giornate invernali del nostro Meridione. Il vento è rimasto costante da ESE sui 10 m/s e noi abbiamo bolinato meravigliosamente a più di otto nodi di media.

Le posizioni delle altre barche sono sempre più incoraggianti per noi. Abbiamo guadagnato bene su tutte, eccetto *Storm Vogel*, del quale da due giorni non si hanno più notizie. Il morale a bordo è altissimo: siamo ormai alle calcagna dei fuggitivi, che ci avevano lasciato in bonaccia prima del punto Alfa. Col bel tempo si rifa esattamente la stima con ottimi punti astronomici.

È confermata l'esistenza della corrente che ci porta avanti di circa 10 miglia al giorno.

Abbiamo cambiato due volte il fuso orario dalla partenza.

Ora siamo a sole due ore dal Greenwich Mean Time e a 4 dall'ora legale italiana.

15-16-17 luglio

Il vento ahimè cala a forza di bavetta, e quel che è peggio gira esattamente in prora. Si va avanti penosamente tutto il giorno 15 con drifter e genoa leggero, cercando di non perdere il po' di abbrivio che si riesce e stento a tenere. A volte la barca governa appena. Anche in questa situazione il segnamento sensibilissimo è di estrema utilità.

Per fortuna la situazione sembra generale, a giudicare dalla cartina meteorologica e dai forecasts. Ce lo confermano le posizioni delle altre barche. Non abbiamo perso quasi niente. Solo al *Kialoa*, che si è tenuto molto a Sud dell'ortodromia, sembra stia andando bene. ha fatto 200 miglia in un giorno, mentre gli altri erano in bonaccia, compresi noi, e per ora è la più vicina alle Orcadi.

Il 16 arriva ancora una volta il vento, non da Nord, come speravo per seminare gli altri sfruttando i nostri 57° Nord di latitudine, ma da SE, sui 18 nodi. Siamo di nuovo di bolina, ma il mare è calmo e si fanno anche 9 nodi.

Il 17 il vento rinforza e ridonda: la *Stella Polare* riparte a 10 nodi fissi. È il vento che precede un fronte freddo orientato per meridiano, che avanza per Est con velocità prossima alla nostra: è come fare il surfing sul fronte di un'onda. Se si riesce a non farsi sopravanzare dall'onda, si fila davanti a lei alla stessa velocità. Il fronte è ben visibile di poppa da Nord a Sud con la massa scura. Lo *Storm Vogel* è stato finalmente avvistato dall'aereo: è in testa alla flotta, ma non ci ha

staccati. Il *Kialoa* è sotto la costa Irlandese: dovrà navigare quasi per Nord.

La situazione meteo, che compiliamo 2 e anche 3 volte al giorno, sembra a noi favorevole. Dovremmo avere più vento di tutti. Lo sfruttiamo al massimo con tutta la randa sù. Le raffiche arrivano a 34 nodi. In crociera avrei terzarolato da un pezzo, ma ora non posso. Mi fa pena la barca col trincarino perennemente in acqua, ma so che se terzaroliamo la velocità scende a questa andatura di mezza nave.

A prora la trinchetta e il fiocco. Il genoa non resisterebbe.

Lo sbandamento è molto forte, sui 35-40°. Non avevo mai visto la *Stella Polare* così sbandata. Ma si governa perfettamente, con 1 caviglia o 2 soltanto alla puggia. Sento che stiamo giocando la nostra carta. L'essere andati più a Nord deve dare ora i suoi migliori frutti. Le Orcadi sono a 500 miglia. Poco più di 2 giorni a questa velocità.

Il 19 abbonaccia di nuovo fino a diventare bavetta da drifter. Siamo a oltre 6° N, tre o quattro gradi più a Nord degli altri. Malgrado la bonaccia le posizioni delle altre barche ci rincuorano: abbiamo guadagnato un'altra quindicina di miglia. *Ondine* e *Storm Vogel* sono evidentemente in bonaccia; il *Germania* si è avvicinato molto ad ambedue e da noi non sono che ad una cinquantina di miglia scarse.

Intanto assistiamo a dei tramonti fantastici, che durano ore ed ore, con colori mai visti. La notte vera e propria ormai non esiste più: è un continuo crepuscolo che dura circa sei ore.

20-21-22 luglio

Alle 10.00 del 20 grande emozione a bordo: vela di prora! Binocolo agli occhi tentiamo invano di stabilirne la identità. Tutti supponiamo che sia *Germania*, e alle 18.00 GMT ne abbiamo la conferma, quando riceviamo la sua posizione. In un giorno abbiamo recuperato una quarantina di miglia!

Intanto avvistiamo anche le Orcadi; facciamo bene i conti e infiliamo il passaggio vicinissimi al faro di Ronaldsay, con il massimo della corrente di marea a favore. Sono più di due nodi di corrente che ci portano avanti. Alla stanca siamo nel mare del Nord. Sappiamo poi che l'*Ondine* ed il *Germania* hanno dovuto dar fondo con tre nodi di corrente di prora, avendo tentato il passaggio a Nord dell'isola Fair Island.

Il 21 altri avvistamenti: nientemeno che lo *Storm Vogel*, che al punto Alfa era a quasi 300 miglia di prora!

Superiamo le 3000 miglia e navighiamo in vista di *Storm Vogel*, *Kialoa*, *Rage* e *Spirit*, due grossi classe B che devono aver fatto miracoli per essere qui. Sembra di essere partiti qualche ora fa ed invece siamo in mare da 19 giorni. Il cielo si è rannuvolato ed è cominciata la classica pioggerellina dei mari del Nord, la cosiddetta "drizzle". È una pena procedere sotto questa pioggerellina, con un filo di vento da SE e con mare lungo da NE che ci ossessiona da due giorni e che fa sbatacchia-

re ritmicamente vele, garocci. manovre. Alle 19 del 22 si verifica una scena incredibile: cinque barche tra cui noi, in perfetta linea di fronte o a distanze uguali di circa 500 metri! A volerlo fare apposta non ci saremmo mai riusciti. Abbiamo percorso solo 50 miglia nelle ultime 24 ore, ma nessuno ne ha fatte di più.

23 luglio

Splendida giornata e ottimo venticello teso da tramontana che poi ruota a maestro. Davanti a noi *Kialoa* che non è riuscito a staccarsi durante la notte e più avanti *Storm Vogel*. Dell'*Ondine* e del *Germania* si sa solo che sono più a Nord e che ad un tratto dovremmo vederli comparire da sopravvento. Alle ore 09.00 infatti si avvista una vela al traverso, il nostromo col bansigo va in testa d'albero e con binocolo la riconosce inequivocabilmente per l'*Ondine*. Il *Germania* appare più tardi, verso mezzogiorno, di poppa con un grande spinnaker bianco e rosso che ingrandisce a vista d'occhio: deve aver molto più vento di noi.

Si naviga in vista della costa meridionale norvegese e tutti gli yachts in vista sono più sotto costa di noi. Il portolano dice che c'è corrente contraria di circa un nodo sotto costa. Mi tengo prudentemente un po' più a Sud e osservo che si guadagna su tutti, *Ondine* e *Storm Vogel* compresi. Il timoniere ha gli occhi incollati all'indicatore del vento relativo che mantiene all'angolo ottimo con la precisione di due gradi, ed i rilevamenti di tutti gli altri scadono. A bordo silenzio assoluto: tutti sentono che la barca sta andando forte. Meglio di tutte le altre, e stanno con il fiato sospeso, quasi ad evitare di rompere l'incanto.

Il *Germania* di poppa non guadagna più. Però vedo che stramba e prende una rotta più a Sud della nostra di buoni 30°. Il vento intanto è girato ancora e viene da Ponente: non c'è dubbio, dobbiamo strambare. Non si può lasciare andare così il nostro più temibile avversario, quello che ci paga soltanto 7 ore. Sette ore si possono perdere in una notte. Strambiamo e andiamo ad incrociare la sua rotta, passandogli un miglio di prora. Il sole è tramontato e lui cerca di occultarsi tenendo spenti i fari di via: nel binocolo si vede bene. Naviga dritto in fil di ruota. Rimaniamo con le mure a dritta fino a mezzanotte, e poco prima di strambare il vento ci tradisce e gira ancora a Sud Ovest. Questo significa che tra la rotta che facevamo prima della strambata e la successiva non vi sono più di 90° di differenza. Il risultato è che quando incrociamo di nuovo il *Germania*, che è andato sempre in fil di ruota, gli passiamo di poppa! Sono le due di notte; e più avanti del *Germania* c'è un altro spinnaker. Nel chiarore crepuscolare lo riconosciamo è il *Rage*, che deve aver camminato molto per essere arrivato qui.

24 luglio

Il *Rage* e il *Germania* sono in vista, ma ahimè di prora. Quel giro di vento stanotte ci ha fatto proprio male. Abbiamo su lo spinnaker, il bolero e la vela di strallo e

andiamo forte. La differenza tra noi e i due di prora si accorcia, ma il battello fanale dello Skagen, dove termina la prima parte della regata è ormai a poche miglia e non ce la faremo mai a riprenderli.

Per colmo di sfortuna quando siamo a mezzo miglio dal battello fanale il vento abbonaccia improvvisamente e senza un motivo; la costa è piatta, non c'è il minimo ridosso. Occorre mezz'ora per percorrere l'ultimo mezzo miglio ed intanto *Germania* e *Rage* sono passati e navigano di bolina ben sbandati nel Kattegat. Finalmente alle ore 09.15.03 GTM tagliamo il primo traguardo, al traverso del battello fanale e cominciamo la regatina finale di 190 miglia, nel Baltico. Il vento rinfresca sempre di più da SW. Boliniamo molto bene e guadagniamo visibilmente su i due di prora e sopravvento. Ad un tratto il *Rage* commette un inspiegabile errore continuando per più di mezz'ora su un bordo a perdere sottovento all'isolotto di Laes. Il risultato è che quando vira è a un miglio di poppa. Delle altre barche nessuna notizia. Forse allo *Storm Vogel*, *Ondine* e *Kialoa* è andata meglio nell'impoppata di ieri. Ma come potevo lasciare andare incustodito il *Germania*? Gli altri ci pagano tanto che è quasi impossibile che possano ricuperare in un tratto di 200 miglia il loro distacco in tempo compensato. Quindi anche se hanno ripreso qualche ora il risultato non cambia.

Si naviga ora nei canali dello Skagen, del Grat Belt e del Sams Belt con vento che rinfresca sempre di più e correnti che ci fanno derivare di 15-20 gradi, nonostante la nostra velocità sia sempre tra gli 8 e 9 nodi. Una boa che limita una secca sottovento mi fa stare col cuore in gola fino all'ultimo. È a buoni 20° di prora sottovento, ma non scade mai. Riusciamo a superarla solo perché la barca è abbriviata e ci consente di guadagnare al vento con una orzata finale. La boa passa qualche metro sottovento e noi possiamo ripuggiare. Cambiamo il genoa con la trinchettina e fiocco due perché il vento ha superato i 30 nodi e la barca è sbandatissima. Le raffiche arrivano a 38 nodi. In crociera avrei la mia brava mano di terzaroli, ma ora non se ne parla nemmeno. Quando le raffiche sono più violente, filiamo un po' di scotta di randa caricando bene il boma con il paranchino sottovento: appena la raffica passa si riteva la scotta: la tecnica degli stars!

Tutta la notte passa così, navigando per canali e su bassi fondali a 9 nodi: lo scandaglio ci è di estrema utilità.

25 luglio

Al mattino il *Germania* è più vicino. L'ultimo tratto è al lasco. Veniamo un po' all'orza per dare spinnaker dopo. Il vento è a oltre i 30 nodi. Ci siamo, ora il vento consente di darlo. Per non perdere nemmeno un metro lo alziamo giuncato sotto al genoa che ammainiamo subito dopo. Purtroppo così facendo la rete dello spinnaker non è su al momento critico, quando lo spinnaker non è ancora pieno, ed accade la cosa più terribile. Lo spinnaker prende alcune volte intorno allo

strallo! Grido di cercare di ammainarlo e mentre tentano di farlo lo spinnaker si libera da solo dalle volte intorno allo strallo, ma con la drizza mezza filata, lo vedo da poppa andare in acqua e fare secca. Sono brutti momenti. Una scotta tesa a ferro viene tagliata e lo spinnaker si stende in acqua verso poppa, mentre la barca corre ad 8 nodi con la sola randa. Sto attento che non vada nel timone, se no è finita. Grido che alino sulla drizza e vengo all'orza portando il vento al traverso. Il relativo è forte e, con la drizza che lo tira su ad un tratto lo spinnaker si stacca maestosamente dall'acqua, È il momento di ripuggiare per sventarlo sotto la randa, mentre il nostromo con la gaffa è riuscito a recuperare a bordo la parte di scotta che è ancora incocciata alla bugna. Finalmente è ammainato, con qualche strappo. Sono passati in tutto 2 o 3 minuti, che però sembrano una eternità. Intanto è pronto il vecchio spinnaker pesante che ci ha tirato negli alisei di Nord-Est dalle Canarie alle Bermude. Lo alziamo e per 10 minuti resiste. Poi sotto una straorzata si srelinga nella parte inferiore. In men che non si dica è ammainato e sostituito con il nuovo e più piccolo pesante, con il quale arriviamo finalmente a ta-

gliare il traguardo, sil rilevamento 180 dal battello fanale Fehmarn. Sono le 09.27.32. Nella regata finale abbiamo impiegato cinque minuti meno del *Germania*, che pure ci paga 24 minuti. Possiamo essere soddisfatti.

Per la *Stella Polare* hip hip hip hurrà! La regata è finita. Mancano ancora una quarantina di miglia a Travemünde che facciamo tranquillamente con randa e trinchetta, mentre tutti si lavano e si sbarbano. Sono molto stanco, ma ho dentro di me un gran senso di pace, ora che tutto è passato. Povera barca, non sarà più trattata cos' duramente ora: era penoso vederla lottare con la falchetta ed i candelieri sottovento in acqua. con sartie, stralli, scotte tesi quasi al punto di rottura, E, a parte le vele, non ha ceduto niente, Ora tutto è tornato normale, anche la tensione dei nostri nervi. La grande prova è finita .

In porto ci accolgono festosamente. Presto abbiamo la conferma di ciò che sappiamo. Abbiamo vinto nella classe A, e con un buon margine. Le fatiche sono premiate.

(da "Vela e Motore" ottobre 1968)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Chi è GIANCARLO BASILE.

Per i neofiti della Vela e per i nostri lettori più giovani un breve profilo di Giancarlo Basile è doveroso. Dopo aver frequentato l'Accademia Navale di Livorno (1951-1954) diventa Ufficiale della nostra Marina Militare e con il grado di Sottotenente di Vascello nel 1957-1958 è presso la scuola di volo della Marina USA a Pensacola (Florida) per conseguire il brevetto di pilota. Rientrato in Italia viene assegnato ai Gruppi Antisom e al comando di unità della M.M.

Ma la sua grande passione è la vela che pratica sin dai tempi dell'Accademia. Nel 1956 fa parte dell'equipaggio di "Artica II" lo yawl della M.M. che vince la prima regata STA da Torbay a Lisbona. Ha partecipato a numerose regate d'altomare in Mediterraneo (a lungo recordman della Giraglia), in Pacifico e Atlantico con il "Corsaro II" e "Stella Polare" che ha portato alla vittoria della Transatlantica del 1968.

Lasciata la Marina con il grado di Capitano di Corvetta è diventato pilota di linea all'Alitalia (1970-1991) totalizzando 12mila ore di volo sulle rotte nazionali, internazionali e intercontinentali.

Non ha mai smesso di andare per mare e di far parte di Marivela.

Oggi è un affermato giornalista e autore di numerosi volumi che sono basilari per lo sport della Vela.



l'equipaggio di "Stella Polare"

STORIE DI BARCHE

Chiara Zazzaro, da giovane velista del Circolo Savoia e studentessa dell'Università "L'Orientale" di Napoli, dove si è laureata con lode nel 2002, ha svolto tra il 2009 e il 2011, insieme al prof. Dionisius A. Agius (direttore della ricerca) e al dott. John Cooper, una ricerca etnografica sulla cantieristica e la marineria tradizionale della regione meridionale del Mar Rosso. Le ricerche sono state condotte nell'ambito del Progetto MARES (Università di Exter), finanziato dalla Golden Web Foundation.



Insieme al dott. Cooper ha poi svolto il rilievo tridimensionale delle imbarcazioni tradizionali del Museo Nazionale del Qatar. Attualmente è ricercatrice presso L'Orientale e responsabile dell'unità locale del Progetto FIRB "Aree di transizione linguistica e culturali in Africa".

IMBARCAZIONI TRADIZIONALI DEL MAR ROSSO E DEL GOLFO PERSICO di Chiara Zazzaro

Le imbarcazioni tradizionali in legno del Mar Rosso e del Golfo Persico sono comunemente conosciute con il nome di sambuchi in italiano. Fino a non molti anni fa i sambuchi erano un elemento caratterizzante nel paesaggio marittimo di Arabia Saudita, Yemen, Eritrea, Gibuti, Oman, Qatar, Bahrein, Emirati e Kuwait, oggi invece sono sempre più rari, sostituiti dalle grandi navi container e dalle barche in vetroresina. I sambuchi restano tuttavia simboli identitari importanti nell'immaginario collettivo: essi hanno reso grandi queste nazioni di naviganti prima della scoperta del petrolio e del gas, quando l'economia si basava quasi esclusivamente sul commercio marittimo, sulla pesca delle perle e sul pescato.

Negli anni 10 e 40 del XX secolo i sambuchi sono stati fonte di ispirazione per illustri viaggiatori ed avventurieri come Henry de Monfreid e Alan Villiers che vi hanno navigato proprio prima che la vela lasciasse definitivamente il posto al motore. Si tratta di testimonianze uniche se si considera che i sambuchi di oggi conservano poco dell'imponenza dei loro immediati predecessori a vela. La capacità dei sambuchi più comuni varia dalle 20 alle 150 tonnellate, mentre in passato potevano raggiungere anche le 300 tonnellate.

La linea slanciata e armoniosa, la prua affilata e prominente e la poppa rialzata sono invece caratteristiche che restano immutate nel tempo e che sopravvivono persino nei più recenti prototipi in vetroresina. La tradizione costruttiva dei sambuchi si perde infatti alle origini della navigazione araba. La costruzione dello scafo segue una tradizione propria dell'Oceano Indiano occidentale mentre sul piano decorativo emergono talvolta caratteristiche comuni ai velieri europei di XVII e XVIII secolo.

I vari tipi di sambuchi si distinguono nella forma del dritto di prua che può essere ricurvo (sambuq), leggermente ricurvo (zaima), ricurvo con terminazione a disco decorato (ghanjah), prominente dritto (shui'a), a forma di clava (boom), perpendicolare alla chiglia

(jalbut), interrotto (zaruq), con decorazione di ampio disco sulla prua e "testa di cane" sulla poppa (batil), con estensione (baggarah).

I sambuchi più piccoli erano un tempo impiegati nella pesca ittica e delle perle, quelli di grande tonnellaggio erano invece usati nel commercio marittimo, lungo le rotte che collegavano il Golfo Persico, il Mar Rosso e la Penisola Araba con l'India, l'Africa orientale e l'Asia meridionale. Viaggiavano stracarichi di ogni sorta di prodotto, soprattutto legno di mangrovia, datteri, stoffe e spezie ma anche armi, schiavi e hascisc; negli anni 60 del secolo scorso trasportavano persino auto e televisori. Oggi i sambuchi sono utilizzati prevalentemente nella pesca locale ma anche nel trasporto di bestiame e derrate alimentari quali farine, cereali e bibite. Il loro utilizzo nella pesca delle perle, che aveva tanto ispirato i viaggiatori europei del XIX e XX secolo, è passato ormai alla storia con l'avvento della coltivazione delle perle negli anni '30 del secolo scorso.

Il sistema di propulsione, oggi limitato all'uso del motore, in passato era costituito di una o due vele latine di pesante cotone, montate su un albero maestro spostato a proravia e inclinato di oltre 30 gradi verso prua, in alcuni casi era previsto anche l'uso di remi. La vela era sostenuta da un'unica antenna diagonale e le manovre veliche erano piuttosto complesse. Ad esclusione del cassero di poppa e del castello di prua, molti sambuchi non erano dotati di ponte e durante le manovre gli uomini si muovevano sul banco centrale o sul capo di banda.

In assenza di legno adatto alla costruzione navale nelle regioni del Mar Rosso e del Golfo Persico, questo era importato prevalentemente dall'India, soprattutto per gli elementi che richiedevano legno di alto fusto. Tradizionalmente veniva impiegato il teak, molto pregiato per la sua resistenza in acqua mentre, più di recente, i maestri d'ascia hanno cominciato a far uso di legno industriale.

Le imbarcazioni arabe tradizionali non hanno piani di

costruzione prestabiliti, il committente si accorda, a voce, direttamente con il maestro d'ascia su questioni che riguardano le caratteristiche generali della barca, sulle dimensioni, il sistema di propulsione, ecc... Per la costruzione il maestro d'ascia si basa sulla sua esperienza, su ciò che ha appreso dai suoi predecessori e sull'attento uso del filo a piombo per stabilire la simmetria nella messa in opera del fasciame.

Il metodo di assemblaggio oggi consiste nell'uso di chiodi di rame o di ferro, mentre in passato era diffuso l'uso di legature con cime in fibra di cocco. Le tavole del fasciame, accostate a paro, erano calafatate con fibra impregnata di olio di squalo, le cime per la cucitura passavano all'interno di piccoli fori e si incrociavano sulla calafatura.

I sambuchi richiedono importanti opere di manutenzione, le alte temperature dei mari in cui navigano, infatti, favoriscono la proliferazione di organismi marini sull'opera viva, i cosiddetti "denti di cane". La carena è dunque periodicamente ripulita e rivestita di uno spesso strato di gesso o polvere calcarea mista a grasso animale che la protegge per alcuni mesi.

I sambuchi moderni sono ricchi di colori e decorazioni: in Yemen prevalgono i colori della bandiera nazionale, i

motivi decorativi di base sono strisce longitudinali di colori diversi accompagnate, in prossimità della prua, da rappresentazioni floreali oppure oggetti. I grandi sambuchi del Golfo mostrano eleganti decorazioni a intarsio, soprattutto nel cassero di poppa, dove risiede il naqoda, il capitano. Il ruolo del naqoda è quello di stabilire la rotta, distribuire le razioni di acqua e cibo a bordo e di provvedere alla vendita dei prodotti trasportati, del pescato e, in passato, anche delle perle. Le barche tradizionali arabe costituiscono un simbolo, un collegamento inscindibile della nazione moderna con il passato, sono dunque l'orgoglio soprattutto di quei paesi del Golfo che hanno subito un così repentino salto verso la modernità. Posti nelle rotonde stradali, raffigurati sulle monete, sui francobolli, nei loghi di società private, venduti come modellini in legno, cristallo e oro, i sambuchi sono veri e propri monumenti nazionali e simboli identitari. I sambuchi e le tradizioni marittime a loro legate, sono considerati oggi un bene culturale da tutelare di primaria importanza, infatti, al declino dei sambuchi come imbarcazioni da lavoro, è seguito un crescente diffondersi di musei marittimi e cantieri navali per la ricostruzione e manutenzione delle barche tradizionali.

Riferimenti bibliografici

- Agius, D. A., 2002, *In the Wake of the Dhow: The Arabian Gulf and Oman*. Reading: Ithaca.
Agius, D.A., 2005, *Seafaring in the Arabian Gulf and Oman*. London: Abingdon/New York: Kegan Paul.
Agius, D.A., 2008, *Classic Ships of Islam: From Mesopotamia to the Indian Ocean*. Leiden: E. J. Brill.
De Monfreid, H., 1934, *Secrets of the Red Sea*, trans. Helen Buchanan Bell. London: Faber and Faber.
Hawkins, C. W., 1977, *The Dhow*. Lymington: Nautical Publishing Co/London: George G. Harrap.
Howarth, D., 1977, *Dhows*. London: Quartet Books.
Villiers, A., 2006, *Son of Sinbad*. London: Arabian Publishing.



Sambuco arabo a vela in navigazione, anni 40 del '900.
(Archivio fotografico Antonin Besse).

PERSONAGGI

L'improvvisa fine di Sergio Gaibisso, per un ventennio al timone della FIV, è stato un dolore per tutta la Vela italiana. Il presidente Carlo Rolandi, che ha condiviso con Lui anni di appassionata collaborazione nel governo della Federazione lo ricorda ai lettori del Notiziario.

Il Centro Studi, di cui Sergio è stato un estimatore, Lo ha avuto sensibilmente vicino in alcune iniziative editoriali rese possibili proprio grazie al patrocinio della FIV.



Ricordo di Sergio Gaibisso

di Carlo Rolandi

Ero rimasto in contatto giornaliero con Carlo Masone, suo vecchio e fedele amico, per essere aggiornato sull'iter del malessere che aveva colpito il caro Sergio. Ancora giovedì scorso mi era stato comunicato che le sue condizioni rimanevano ancora precarie e ne era stato autorizzato il trasferimento nell'Ospedale di Savona. La speranza di poterlo rivede-



re nella sua casa di Alassio non tramontava finquando, il successivo 15 Gennaio, mi hanno informato che Sergio non ce l'aveva fatta nella battaglia che aveva intrapreso con la malattia che lo aveva colpito. Un fulmine a ciel sereno che faceva ritornare alla mente gli oltre cinquant'anni di attività velica svolta insieme. Sergio (foto) era stato al mio fianco quando assunsi il timone della presidenza della Federazione Italiana Vela e come mio Vice curava l'attività della Commissione Sportiva, quella che programmava e seguiva tutta l'attività velica federale di alto livello fino ad arrivare alla scelta degli equipaggi per il confronto olimpico quadriennale. Sergio è stato un pilastro della nostra Federazione Vela ed anche prima della mia presidenza, quando ancora era Beppe Croce a rappresentare lo Sport velico nazionale, già si interessava attivamente

della preparazione olimpica. Sono vivi in me i ricordi delle Olimpiadi di Pusan, nella Corea del Sud, quando insieme nel 1988 facemmo parte della Squadra velica italiana, io come Presidente federale e lui come artefice della nostra selezione. Amico di tutti i dirigenti, tecnici ed atleti della squadre delle altre nazioni era ben voluto da tutti e si prodigava nel diffondere l'italianità della nostra partecipazione. La famosa "pacca sulla spalla" rappresentava il rapporto che Sergio aveva con gli atleti e gli amici velici. Compiuti i miei due quadrienni di presidenza federale non esitai nell'appoggiare la candidatura di Sergio alla presidenza della Federazione; scelta opportuna ed indovinata perché ha retto per circa venti anni la direzione della nostra Federazione mietendo successi anche olimpici con le medaglie vinte dalla nostra Alessandra Sensini, da Luca Devoti e da Diego Romero.

La sua attività nel campo velico ha avuto anche un grande risvolto internazionale sia come Giudice Internazionale partecipando alle Giurie di numerose regate mondiali e continentali, sia come membro del direttivo della Federazione Mondiale della Vela - l'Isaf - sedendo al tavolo del Council in rappresentanza del Gruppo D che comprende le nazioni mediterranee quali Francia, Italia, Grecia, Malta, Israele, Cipro, Turchia, etc.

Sergio aveva la Vela nel sangue e per lui il dedicarsi a questo Sport è stato lo scopo precipuo della sua vita: nato nel 1929 ad Alassio, cittadina che si affaccia sul nostro Mediterraneo, fin da piccolo ha cominciato a frequentare ambienti dove numerosi amici alassini già erano dediti all'attività velica; da giovane ha svolto una intensa attività agonistica sulle barche monoposto e tra queste privilegiando il Dinghy 12 p.S.I. che alla nostra epoca era considerata come la barca di iniziazione. Facile per lui è stato diventare Presidente del locale CNAM Circolo Nautico al Mare - e sviluppare durante la sua presidenza una intensa attività agonistica che ha portato alla creazione di veri Campioni Olimpici quali i Fratelli Sibello e molti altri ancora. Ultimata la sua Presidenza Federale, durata poco meno di quella del compianto Beppe Croce, Sergio non ha posto fine al

suo apporto allo Sport della Vela e gli è stata affidata, per le sue conoscenze del Regolamento di Regata e per la sua attività di Giudice Internazionale Isaf, la Presidenza della Giuria di Appello della Federazione Italiana Vela. Carica molto importante che richiede una grande preparazione tecnica e giuridica, doti che certamente Sergio aveva acquisito nel tempo. La sua profonda conoscenza delle Regole di Regata gli ha permesso di compilare, a cura dell'editore De Vecchi, un commento illustrato al "Regolamento di Regata" che tuttora costituisce il vademecum di ogni giudice. Il commento ai diversi articoli, con il richiamo ai paragrafi del Regolamento ed alle decisioni assunte in campo mondiale sui diversi casi che li riguardano, nonché le numerose illustrazioni delle situazioni createsi a base delle proteste, sono di grande aiuto alle Giurie nell'intento di ricostruire a tavolino i "fatti accaduti" e nell'assumere decisioni corrette. Questa pubblicazione, che fa onore non soltanto a Sergio Gai-bisso, ma a tutta la Federazione Italiana Vela, è seconda soltanto a quella che Bruno Bianchi e Gabrio de Szombathely, ormai scomparsi, redassero molti anni

orsono e che costituì, allora, il "verbo" del Regolamento di regata.

Il suo carisma e la sua obiettività nell'assumere decisioni lo portarono, nel lontano 1972, ad essere eletto Sindaco della sua città: Alassio. Carica che ricoprì per alcuni anni per far ritorno, poi, alla sua innata passione per la Vela.

Il 17 Gennaio nella Chiesa di Sant'Ambrogio ad Alassio è stata celebrata la cerimonia funebre. Non potevo mancare di dare un estremo saluto ad un caro Amico e recitare per lui una preghiera. C'era tutto il mondo velico, atleti ed amici venuti da ogni parte d'Italia, e tanti numerosi amici alassini che avevano sentito il bisogno di dare un ultimo caloroso addio al caro Sergio. La pioggia battente, quasi a voler rappresentare le lacrime del cielo, ha accompagnato la salma all'uscita dalla Chiesa.

Caro Sergio, mi rivolgo a te direttamente, per dirti che il tuo ricordo indelebile resterà sempre nel nostro cuore e mai dimenticheremo quello che tu hai fatto per la nostra Vela.

(Napoli, 19 Gennaio 2014)

...DAL TOPO DI BIBLIOTECA

Scavando tra le centinaia di riviste del CSTN il nostro topo ha scoperto una storia che oltre al fatto in se per se divertente, ci permette di fare la conoscenza con un eccezionale marinaio, personaggio davvero interessante che forse molti non conoscono



UN SOLITARIO... IN TRIBUNALE

Marcel Bardiaux, dapprima marinaio d'acqua dolce avendo attraversato tutta l'Europa per fiumi e canali interni e poi marinaio d'acqua salata, sempre in canoa (ne era fabbricante) avendo compiuto un memorabile giro del Mediterraneo. Finchè gli venne voglia di compiere il giro del mondo, ma con qualche cosa di più appropriato sempre costruito con le sue mani. Ne chiede i piani al noto architetto Dervin ed inizia la costruzione di un cutter di metri 9,50 in una baracca alla periferia di Parigi, lontana tanto dalla Senna quanto dalla Marna ed inaudite le peripezie trascorse a causa della guerra, del mercato nero, bombardamenti, etc.

Passano gli anni, i suoi guai ed i suoi propositi di giramondo sbandierati ai quattro venti (la sua barca si chiamerà appunto *Les Quatres Vents*) stuzzicano lo spirito caustico dei parigini e dei chansonniers per cui quando la barca è pronta e parte finalmente da Le Havre il 14 febbraio 1950 nessuno se ne accorge.

Eppure questo «apprendista navigatore» - come lui stesso si chiamava - attraversa solo a bordo, l'Atlantico da Dakar a Rio de Janeiro: 3190 miglia in 28 giorni

(record dei navigatori solitari), a questo punto i suoi detrattori rimasero di stucco ed ancor più dovettero ricredersi quando appresero che il 12 marzo 1952 - altro record - aveva doppiato per primo il Capo Horn. Prosegue lungo la costa occidentale dell'America del Sud finchè da Coquimbo nel Cile il 4 aprile 1953 si stacca per la traversata del Pacifico, un percorso di 4885 miglia compiuto in 43 giorni fino a Tahiti dove giungeva la domenica 23 giugno. Stanco morto non avendo dormito durante gli ultimi quattro giorni, da fondo in una piccola baia solitaria e si butta giù a dormire. Ma ecco che un urto violento e delle grida lo svegliano. È la motobarca della Capitaneria che viene ad intimargli di salpare dovendo prima di entrare in porto, riempire un fascio di carte ed ormeggiarsi alla banchina, altrimenti minaccia di espulsione.

«Andate al diavolo», risponde Bardiaux che ha un caratterino piuttosto difficile «voi e le vostre scartoffie. Verrò quando avrò dormito».

La motobarca se ne va ma poco dopo ritorna con più miti consigli portando un paniere di frutta e l'invito del Governatore degli Stabilimenti francesi d'Oceania a

colazione per il giorno seguente. Evidentemente in alto loco c'era gente comprensiva e che era già al corrente di questo navigatore che giungeva dopo tanti altri.

Tutto bene dunque. Bardiaux rimaneva a Tahiti fino al 29 gennaio 1954 per poi proseguire il periplo sul consueto itinerario di tutti i solitari e dopo altri quattro anni nel settembre del 1958 veniva ad ormeggiarsi sulla Senna dinanzi alla pèniche del T.C.F.

Passati altri tre anni ed alla fine del 1961 Marcel Bardiaux deve presentarsi in Tribunale essendo imputato di diffamazione per aver mandato al diavolo

otto anni prima il Capitano di porto di Tahiti, avendo ribadito l'episodio nella relazione del viaggio pubblicata dall'Editore Fiammarion.

Evidentemente il comprensivo governatore è andato via, ma il Capitano del porto è ancora a Tahiti e, più tenace della famosa mula del Papa, ha voluto vendicarsi.

Ma vi sono giudici comprensivi anche a Parigi ed i giornali ci informano che il 13 febbraio 1962 Bardiaux è stato assolto ed il vendicativo capitano condannato alle spese. (RUBER)

(da « Vela e Motore » maggio 1962)



Marcel Bardiaux è un navigatore e scrittore francese nato nel 1910 e morto nel 2000. Il est le premier solitaire à avoir franchi le cap Horn d'est en ouest (contre les vents dominants), en plein hiver (austral) 1952 à la barre d'un voilier de 9,38 m en bois Les Quatre-Vents . Egli è il primo solista ad aver attraversato il Capo Horn da est a ovest (contro i venti dominanti), in inverno (sud), nel 1952 al timone di una barca a vela 9,38 metri in legno « Les Quatre-Vents » autocostruita.

