



www.cstn.it

NOTIZIARIO CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE
LEGA NAVALE ITALIANA

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

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

www.cstn.it - www.leganavale.it

ANNO II - N° 11-12

NOTIZIARIO ON-LINE

luglio/agosto 2013

SOMMARIO

- | | | | |
|-------------------------------|---------|---------------------------|---------|
| - Editoriale | pag. 1 | - Libri in vetrina | pag. 26 |
| - Protagonisti yachting | pag. 2 | - Modellismo | pag. 27 |
| - La grande vela | pag. 7 | - Sondaggio (esiti) | pag. 28 |
| - dal topo di biblioteca ... | pag. 24 | | |

EDITORIALE

La redazione del nostro Notiziario non è affollata di giornalisti e collaboratori professionisti, ma è condotta da un ristretto gruppo di appassionati e competenti delle singole materie trattate i quali con la loro firma danno originalità e importanza alla pubblicazione. Abbiamo sempre ripetuto che il Notiziario fa storia e non fa attualità, se non quando questa è in stretto rapporto con il passato, ed abbiamo anche effettuato un sondaggio tra i lettori (esito su questo numero) per conoscere gli orientamenti e sapere su quali argomenti concentrare maggiormente la nostra attenzione. Inoltre, nel dibattito interno alla redazione ci chiediamo sempre come gestire e calibrare le materie trattate e gli articoli che ci pervengono e se sia meglio per quelli più

consistenti fare più puntate e se ciò può determinare un calo d'interesse.

Poi ci accorgiamo che le nostre doverose perplessità svaniscono di fronte al consenso che si raccoglie.

"Gli articoli destano molto successo, in giro sento soltanto commenti positivi che non possono che farci piacere e quindi è bene procedere nel modo in cui stiamo procedendo" ha commentato nell'ultima riunione il nostro autorevole *leader team*.

E allora andiamo avanti!

Cari lettori, questo numero, è un po' corposo - speriamo di argomenti accattivanti - tanto per tenervi compagnia e augurarvi tranquille vacanze.



I GRANDI PIONIERI DELLO YACHTING



Nel numero precedente abbiamo riportato un articolo di Gino Vaelli (Francesco Giovanelli) sulla Conferenza dello Yachting tenuta a Londra nel 1928 dallo IYRU (oggi ISAF). Per il nostro lavoro di ricercatori e cronisti di fatti storici non può esserci soddisfazione più grande che ricevere e riportare interventi conseguenti a quanto pubblicato. Quando poi l'intervento porta la firma di Franco Belloni...chapeau! Apprendiamo e approfondiamo così, con note che solo Franco può conoscere, chi era Giovanelli.

Francesco “Cesco” Giovanelli

Franco Belloni

Cronologia per ricordare la vita di Francesco “Cesco” Giovanelli, le quattro Coppe d'Italia vinte da Lui, con barche da Lui disegnate, le innumerevoli vittorie su tutti i triangoli d'Europa che hanno reso simbolico il nome di Giovanelli, per tutti gli yachtsmen italiani.

1871

- 2 aprile. Nasce a Milano da una famiglia Parmense Giacomo Francesco Giovanelli.

1873

- All'età di due anni la madre lo porta con le due sorelle a Genova.

1888

- Dopo aver acquistato con un anno di economie una bicicletta ed essersi allenato partecipa alle corse diventando in breve tempo un corridore affermato. Trascura però gli studi. Richiamato all'ordine dal suo tutore Krilanovich, in due anni si diploma.

1890

- Con il diploma dell'Istituto Fisico e Matematico e la conoscenza del francese e dello spagnolo, entra, come semplice impiegato, nell'Agenzia per l'Italia del suo tutore della Société Générale de Transports Marittimes à Vapeur (SGTM).

Sui vent'anni

- Approfondisce gli studi di composizione musicale e incomincia a scrivere, suona “ammirevolmente” il pianoforte, romanze e pezzi per violino e orchestra pubblicati anche da Ricordi. Con la prima barca “abbandona” la musica che “riprende” negli anni Quaranta.

Fine Ottocento primi Novecento.

- Si forma a Genova nella piccola trattoria-birreria Erhardt in via Carlo Felice davanti al Teatro “una specie di Cenacolo” di cui fanno parte “giovani letterati, poeti, artisti e brillanti gentiluomini”. Ricordiamo: il fraterno amico Sabatino Lopez, Anton Giulio Barilli, Arnaldo Vassallo (Gandolin), Domenico Cattaneo della Volta e Mario Maria Martini. Le riunioni continuano anche dopo il matrimonio ogni quindici giorni circa a pranzo nella casa in Castelletto.

1900

- Sposa Rina Coxiola, figlia di un capitano di mare ex armatore e yachtsman. Scrive Sabatino Lopez: “Vide la donna – quella che sarebbe diventata la moglie – che gli passava vicino col padre e con la sorella. Disse dopo averla osservata: ‘Quella’. E quella fu”.

1901

- 30 novembre. Nasce il figlio Guido “Guy”. Anche lui sarà un attivo velista.

1907

- Varata Tada, deriva, progetto di Bernardino Baglietto. Con questa deriva, “dando finalmente corpo ad un sogno della sua fanciullezza” impara a veleggiare col “Rimini”, G.B. Fabiano, un marinaio di vaglia.



1908

- 1° gennaio. Entra in vigore la *The International Rule for Measuring and Rating Yachts*. Nascono le Classi metriche tra cui i 6 e gli 8 metri Stazza internazionale.
- Socio del RegioYacht Club Italiano (RYCI).
- Varata *Colibri*, 6 metri SI, progetto di Bernardino Baglietto. Nel 1913 è acquistata dal Club Nautico (Napoli).
- 28 e 29 luglio. Vince con *Colibri* la Gara Portofino Kulm e la Gara Semaforo, organizzate nel Golfo Tigullio dal RYCI .
- 17 agosto. A Genova, con *Colibri* vince la Gara Lido d'Albaro nelle regate organizzate dal RYCI.

1909

- 25 luglio. Vince con *Colibri* la prima prova della Coppa Città di Genova organizzata dal Club Nautico Ligure a Sturla (Genova).
- 15 agosto. Nelle regate di Sampierdarena (Genova) affermazione di *Colibri* nella Gara Savoia.
- 29 agosto. A Portofino *Colibri* si afferma nella Gara Portofino nelle regate organizzate dal RYCI.

1910

- È direttore dell'Agenzia per l'Italia della Société Générale de Transports Maritimes à Vapeur (SGTM) cui dedica "l'operosità della sua vita".
- 7 luglio. Varata *Tada*, 6 metri SI, gunter lugger, progetto dall'architetto inglese Linton Hope. Nel 1913 è acquistata dall'avvocato Cesare Ratti e Koller (Napoli).
- 8 e 15 agosto. Vince con *Tada* due delle regate organizzate a Portofino dal RYCI.

1911

- 4-5 giugno. *Tada* si afferma nelle regate organizzate dal RYCI a Sturla (Genova) per la scelta del difensore della Coppa delle Regioni.
- 30 luglio-6 agosto. Partecipa con *Tada*, vincendo quattro delle cinque prove, alle regate nel Golfo Tigullio organizzate dal RYCI.
- 13 agosto. Si afferma con *Tada* alle regate organizzate a Sampierdarena (Genova) dal Club Nautico Sampierdarenese.
- 14-15 agosto. Alle regate organizzate a Varazze da un Comitato di bagnanti si afferma nelle due prove con *Tada*.

1912

- Autunno. Varata *Bamba*, 6 metri SI, gunter lugger. È il suo primo progetto. Interessante il capitolo "Cose fatte" del libro *Le barche a vela vanno a vela*, dove racconta il suo stato d'animo durante la progettazione e la costruzione con l'ansia al momento del varo quando si chiede "Ma starà poi a galla?" seguito, a varo avvenuto, da un "non va!" al che il suo marinaio, il buon Rimini, sputando in mare rispose "Scia vedde ch'a se meschia?" Scrive Giovanelli: "Guardai il mare, guardai a terra, guardai lo sputo. *Bamba* si muoveva. Andava!" Nel 1914 è acquistata dal conte Carlo Faraldi.

1913

- Dall'8 febbraio. *Bamba*, vince a Nizza (Francia) la Coupe Internationale du Club Nautique de Nice. È una delle Coppe più importanti del Mediterraneo.
- 26 febbraio. Partecipa, nella sede del Regio Yacht Club Italiano a Genova, alla prima seduta del Consiglio Generale dell'Unione Nazionale Marina da Diporto.
- 17-20 luglio. Con *Bamba* vince le quattro prove in programma nelle regate nel Golfo Tigullio organizzate dal RYCI .
- Assegnata a *Bamba* dal Regio Yacht Club Italiano la Coppa delle Nazioni (Campionato Italiano dei 6 metri SI).
- Tra i disegni dei Cantieri Baglietto, trovato quello di una deriva, *Lalla*, della Serie Ligure Lega Navale di 4,25 metri progettata da Bernardino Baglietto, di proprietà di Francesco Giovanelli. Si presume che sia stata fatta costruire per il figlio tredicenne Guido.

1914

- Varata *Nele*, 6 metri SI, Marconi. Nel 1921 è acquistata dal Reale Circolo della Vela (Napoli).
- Varata *Petra*, 6 metri SI, progettata per l'amico Guido Carlo Carbone (Milano).

- 1-2 febbraio. *Bamba*, vince per la seconda volta a Nizza (Francia) la Coupe Internationale du Club Nautique de Nice.

- 28 giugno-5 luglio. Partecipa con *Nele* alle Regate Internazionali nel Golfo di Genova organizzate dal Regio Yacht Club Italiano.

1915

- 24 maggio. Dichiarazione di guerra all'Austria-Ungheria.

1919

- È tra i fondatori del Varazze Club Nautico ed entra nel primo Consiglio Direttivo.

1920

- 1° gennaio. Entrano in vigore le modifiche apportate nel 1919 alla Formula internazionale delle Classi metriche.

1921

- Varata *Ea* (I-21), 6 metri SI. Nel 1923 è acquistata dall'avvocato Mario Bruzzone (Genova).

1923

- Prima quindicina di febbraio. Varata *Mebi* (I-30) 6 metri SI, Marconi. Nel 1924 è acquistata dall'ingegner Carlo Nasi (Torino). - 21-29 luglio. *Mebi* si afferma in tre giornate nelle regate organizzate a Sturla (Genova) dal Club Nautico Ligure.

- 8 settembre. Affermazione di *Mebi* nelle regate organizzate a Genova dalla Sezione Sportiva delle Corporazioni Fasciste del Porto.

1924

- 17-18 febbraio. Vince a Genova con *Mebi* la Coppa d'Italia contro il francese *Gardenia* di Paul e Henri Lesieur. È l'unica volta che la Coppa d'Italia è disputata con i 6 metri SI. Inizia l'annuale "Settimana di Genova", le regate invernali del RYCI al Lido d'Albaro. Giovanelli è un sostenitore con articoli vivaci delle regate invernali a Genova.

- 2, 3 e 5 marzo. Nelle regate organizzate dalla Pro Sanremo si afferma con *Mebi* in due prove.

1925

- 10 gennaio. Varata *Cheta* (I-2), 6 metri SI. Nel 1927 è acquistata da Giacomo Maria Benello.

- 6 febbraio. Alla prima prova della Coppa d'Italia *Cheta* mantiene per quasi tutto il lato di bolina il fiocco pallone. "È la testimonianza inequivocabile che Francesco Giovanelli (forse su suggerimento del suo capace marinaio Angelo Parodi) per primo ha intuito e sperimentato possibilità boliniere dei fiocchi pallone, concepiti per essere impiegati solo nelle andature al lasco. È l'embrione di una innovazione eccezionale": il genoa jib.

- 6, 7 e 12 febbraio. Vince a Genova con *Cheta* la Coppa d'Italia contro il francese *Aile IV* di Virginie Hériot. È la seconda volta.

- 28-30 luglio. Con *Cheta* partecipa a Ryde (Inghilterra) alla prima edizione della Cumberland Cup del Royal Thames Yacht Club senza successo causa un'avaria e un incaglio. La Coppa è vinta da *Aile IV* di Virginie Hériot.

1927

- 31 dicembre. Varata *Bamba* (I-11), 8 metri SI. È la seconda barca chiamata *Bamba*. Nel 1934 è acquistata dal conte Edoardo Visconti di Modrone (Milano).

1928

- 2-9 agosto. Partecipa con *Bamba*, Amsterdam-Zuiderzee (Olanda), ai Giochi Velici della IX Olimpiade. L'equipaggio: Francesco "Cesco" Giovanelli, Marcantonio Bonelli di Beaumont, Mario Bruzzone, Carlo Alberto d'Albertis, Guido "Guy" Giovanelli ed Edoardo Moscatelli. Si classifica quarto.

- Partecipa con *Bamba* sullo Zuiderzee (Olanda) alla Coppa d'Italia.

1929

- 9, 11 e 14 febbraio. Vince con *Bamba* la Coppa del Mediterraneo, in palio nella "Settimana di Genova" organizzata dal Regio Yacht Club Italiano che festeggia il Cinquantenario della sua fondazione e inaugura il 17 febbraio la nuova sede e il Porticciolo Duca degli Abruzzi.

- 23-25 febbraio. Si afferma nelle regate organizzate dalla Compagnia della Vela a Sanremo.

1930

- Varata *Grazia I* (I-43), 6 metri SI, progettata per l'amico avvocato Mario Buzzone (Genova). È costruita dai Cantieri Costaguta di Voltri (Genova).

- 13-15 aprile. Affermazione a Sanremo di *Bamba* nelle regate dalla Compagnia della Vela (l'attuale Yacht Club Sanremo).

- 20-23 agosto. Vince con *Bamba* a Le Havre (Francia) la Coppa d'Italia contro *Aile VI* di Virginie Hériot.

1931

- Vince con *Bamba* il 21-23 febbraio la Coppa del Mediterraneo e il 24, 25 e 27 febbraio la Coppa Rylard entrambe in palio nella "Settimana di Genova".

1932

- 26-28 febbraio. Vince durante la "Settimana di Genova" con *Bamba* la Coppa d'Italia contro *Aile VII* di Virginie Hériot.

- 28 agosto. Muore ad Arcachon (Francia) a bordo della sua goletta *Aile* Virginie Hériot, la grande rivale di Giovanelli. È nata il 25 luglio 1890 a Le Vésinet, uno dei comuni più ricchi della periferia occidentale di Parigi. In Francia, Virginie Hériot è conosciuta come "Madame", titolo che si usava per la moglie del principe ereditario ai tempi della monarchia. Lo Yacht Club de France mette in palio il 21 maggio 1946 la Coupe Virginie Hériot assegnandola ai Dragoni. La Coppa è vinta nel 1952 a Le Havre da *Tergeste* con Sergio Sorrentino, timoniere, Piero Gorgatto e Annibale Pelaschier.

1933

- 1° ottobre. Entra in vigore il nuovo Regolamento internazionale delle Classi metriche.

1935

- 16 gennaio. Varata *Grazia II* (I-51), 6 metri SI, progettata per l'amico avvocato Mario Buzzone (Genova).

1936

- 17 ottobre. Varata *Maène* (I-55), 6 metri SI.

1937

- Varata *Bambetta* (I-57), 6 metri SI. È l'ultima barca di Giovanelli. Nel 1941 è acquistata dall'ingegner Gabriello Gabrielli di Quercita (Torino).

- Edito, nella collana "I libri delle sirene" curata da Ino Simone Fava, *Le barche a vela vanno a vela* di Gino Vaelli, "nome de plume" di Francesco "Cesco" Giovanelli. È una raccolta di articoli pubblicati nelle riviste nautiche del tempo. Prefazione dello scrittore Sabatino Lopez e illustrazioni del giovane pittore Giorgio Tabet.

1940

- 10 giugno. L'Italia dichiara guerra alla Francia e alla Gran Bretagna.

1942

- 9 febbraio. A cura del Reale Circolo Italiano della Vela, è il RegioYacht Club Italiano che nel 1940 ha dovuto italianizzare il nome, è pubblicato dalla Casa Editrice Rizzoli di Milano il libro del socio Francesco Giovanelli *la Regata e la sua Legge*. Nella presentazione Giovanelli scrive: "Questo libro non insegna l'arte di vincere la regata. Ne parla".

1945

- 8 ottobre. Muore improvvisamente a Varazze, dove negli anni di guerra è sfollato, "nelle braccia della compagna adorata".

1946

- Fine febbraio. Varazze, primo Campionato invernale per i gozzi Argus, una deriva locale, con in palio la Coppa Francesco Giovanelli organizzato dal Varazze Club Nautico. La Coppa è vinta da *Bambetta*, costruttore e timoniere Pino Oderigo

1947

- Inizio gennaio. Varazze, secondo Campionato invernale per gli Argus, con in palio la Coppa Francesco Giovanelli organizzato dal Varazze Club Nautico.

1949

- 20 gennaio. Pubblicata a cura dell'Unione Società Veliche Italiane (USVI), l'attuale Federazione Italiana Vela, la seconda edizione del libro *la Regata e la sua Legge*, con in appendice le "Modifiche al 'Regolamento di Regata' dal 1942 al 1948". Prefazione del presidente dell'USVI marchese Paolo Pallavicino.

1951

- 4 ottobre. Il Consiglio di Direzione dello Yacht Club Italiano delibera la creazione della Coppa Francesco Giovannelli "in memoria del compianto socio Francesco Giovannelli per onorarne la gloriosa figura di yachtsman che con la sua instancabile opera tanto meritò dello yachting nazionale ed internazionale". La Coppa è assegnata alla classe internazionale 5.5 metri.

1952

- 10-12 marzo. Prima edizione a Genova della Coppa Francesco Giovannelli vinta dallo statunitense *Complex II* di Britton Chance contro sei avversari tra cui l'italiano *Mirtala* di Dario Salata e Carlo Mantero.

2008

- 11 settembre. Presentata a Imperia, in occasione del Raduno delle Vele d'Epoca, la ristampa del libro *Le barche a vela vanno a vela* promossa dalla The Yachting Heritage Society (TYHS), un'associazione monegasca per lo sviluppo della conoscenza dello yachting e della sua storia.



LA GRANDE VELA.....raccontata dai protagonisti

Giovanni Iannucci, che si è legato anima e corpo al “Notiziario CSTN”, descrive in esclusiva per i nostri lettori un’altra delle sue fantastiche avventure agli albori della Vela d’altura italiana. Questa volta ci imbarchiamo a bordo di una mitica barca della nostra Marina, il “Corsaro II” in navigazione per mari ed oceani, e la descrizione, sempre dettagliata, competente e ricca di particolari anche divertenti ci fa rivivere l’irripetibile mondo di una Vela che non c’è più.



1963 - “Corsaro II” (Terza Crociera)

di Giovanni Iannucci
Prima parte



Il Corsaro II a Cowes – Agosto 1963 (Fotografia Beken of Cowes)

L’atteso trasferimento, che mi destinava ad assumere l’incarico di Ufficiale in Seconda e di Rotta del *Corsaro II*, arrivò alla fine dell’anno e il 10 gennaio lasciai Catania e l’87° Gruppo A/S, dove ero stato meno di un mese dopo lo sbarco dal *Danaide*. In volo sull’S2F avevo fatto solo una decina di missioni, ma il dispiacere di lasciare quell’attività era ampiamente ricompensato dalle prospettive di quanto mi attendeva. Da come si presentava, la 3^a crociera del *Corsaro*, più che una crociera, sarebbe stato meglio definirla una “crociata”: l’itinerario, stimolante ma molto impegnativo, prevedeva, fra l’altro, due traversate atlantiche, la seconda

delle quali in regata, e molte altre regate. Mi trasferii a La Spezia, per imbarcare su *Artica II* (a fianco, con tutta la "biancheria" a riva), una vecchia conoscenza. Su di lei avremmo navigato quasi due mesi in Tirreno per mettere alla prova e selezionare, a piccoli gruppi di tre o quattro alla volta, i giovani che si erano volontariamente candidati a far parte dell'equipaggio del *Corsaro* nella terza crociera.



Quell'inverno fu particolarmente ventoso e piovoso, ma soprattutto freddo. Ne ebbi conferma appena arrivato alla Spezia, che trovai sorprendentemente imbiancata di neve. *Artica*, naturalmente, non era rimasta indenne. Con il primo gruppo di candidati passammo una buona mezz'ora,

prima di metterci in mare, a spalare la neve in coperta. Quella sulle crocette se la sarebbe portata via il vento. I disagi furono tuttavia compensati, anche se solo al fine del risultato, dal poter valutare con molta accuratezza e realismo le qualità dei giovani dalle loro reazioni, dalla loro resistenza al mare e dal loro comportamento in quelle condizioni, spesso al limite della sopportabilità.

Per il Comandante, il Capitano di Fregata Piero Bernotti, per il marinaio e per me, i soli che rimasero a bordo ininterrottamente, fu una dura prova che superammo bene. Il Comandante dimostrò di avere uno spiccato e naturale istinto marinaresco, un fisico eccezionale ed assolutamente nessuna reazione al mare, non solo di sofferenza, ma anche di minimo fastidio. Tutte qualità che servirono ad accrescere, nei tanti momenti difficili che dovvemmo affrontare con *Artica* in quel duro inverno, la fiducia mia, del marinaio e degli aspiranti membri dell'equipaggio che si alternarono a bordo.

Da La Spezia andammo a Portoferraio e poi ad Anzio, dove arrivammo di notte, con una violenta sciroccata e dovvemmo dar fondo all'ancora in avamposto, dopo aver toccato un paio di volte il fondo e rischiato di rimanere in secco. Il porto interno era non solo pieno zeppo, ma il passaggio era sbarrato dai cavi d'ormeggio delle imbarcazioni, stesi fino alla banchina di fronte per superare indenni la botta di vento e la risacca. Da Anzio proseguimmo per Napoli e la gamba seguente, che prevedeva il giro di Stromboli ed il ritorno fino ad Anzio, senza soste intermedie, avrebbe dovuto essere la più lunga di quella fase di selezione dell'equipaggio.



Lasciammo Napoli di pomeriggio con una gelida grecalata ed eravamo in rotta per Punta Campanella quando, dopo poche miglia di navigazione, scorgemmo uno strano oggetto nero che emergeva dalla superficie. Avvicinatici, scoprimmo che si trattava della parte prodiera di un grosso motoscafo semi sommerso. Non vi era dubbio che fosse uno di quelli dei contrabbandieri di sigarette, a quei tempi numerosi nel Golfo di Napoli. Il primo pensiero fu che si trattasse di un naufragio o di un regolamento di conti fra bande rivali e che potessero esservi naufraghi, ma non avevamo radio, cosa normale a quei tempi. Una breve ricerca nelle vicinanze non ebbe alcun esito ed il Comandante decise che dovvemmo rimorchiare il motoscafo in uno dei porticcioli napoletani perché poteva rappresentare un pericolo per la navigazione. Con qualche difficoltà, sistemammo un cavo di rimorchio e, a vela e motore, procedendo molto lentamente per il peso e la resistenza del natante, mettemmo la prora sul porticciolo di Santa Lucia. Ma lo scarroccio era

notevole e riuscimmo a stento ad entrare in quello di Mergellina, dove affidammo il motoscafo al distacco della Guardia di Finanza.

Quando ci rimettemmo in rotta per uscire dal Golfo era ormai buio già da qualche ora e faceva un freddo cane, tale da rendere perfino granuloso l'olio d'oliva nello stipetto dei viveri. Stromboli sembrava una meta irraggiungibile, ma il Comandante ebbe un'idea geniale, accolta da tutti con sollievo: non saremmo assolutamente andati a Stromboli, ma molto più vicino. Ci saremmo fermati a Capri e, dopo un paio di giorni di sosta, saremmo ripartiti per Anzio.

Arrivammo a Capri poco dopo la mezzanotte e ci ormeggiammo nel porticciolo di Marina Grande, davanti al piccolo edificio dell'Autorità Marittima. Si trattava a quel punto di trovare un posto caldo dove dormire, compito non facile in gennaio, fuori stagione e dopo le feste, quando a Capri buona parte degli alberghi economici che potevamo permetterci erano chiusi. A quei tempi sulle imbarcazioni d'altura di Marivela non si era in missione, ma solo in temporaneo imbarco amministrativo su di un rimorchiatore o altra piccola unità del Gruppo Navi Uso Locale di Taranto o di La Spezia. Quello che si riceveva in compenso era limitato quasi solo a cioccolata e biscotti.

Andammo a terra e le nostre cerate gialle, insieme ai volti segnati dal freddo, riscosero la compassione dell'autista di un autobus in procinto di partire per l'ultima corsa per Anacapri. Ci consigliò un convento di suore tedesche che fittavano camere e, con una telefonata, ci assicurammo che ce ne fossero libere. Non c'erano altri passeggeri e l'autista, deviando dal suo itinerario, ci portò fino al convento. Lo ringraziammo per la sua preziosa assistenza, bussammo alla porta ed una voce chiese chi era. "Pellegrini!" rispose il Comandante ed un'anziana suora aprì. Apparve dapprima visibilmente irritata per l'ora - era già l'una passata - della quale non si era resa conto quando avevamo telefonato, ma subito rabbonita dalle nostre condizioni. Pochi minuti dopo eravamo tutti immersi in un profondo sonno, al caldo di spessi piumini di stile prettamente germanico.

I due giorni a Capri non trascorsero del tutto in ozio. La mattina, dopo una buona ed abbondante colazione in convento, scendevamo a Marina Grande, imbarcavamo ed uscivamo in mare per il giro dell'isola con sosta alla fonda a Marina Piccola, in vista dei Faraglioni, dove consumavamo un frugale pasto appena tiepido. Rientravamo all'ormeggio all'imbrunire e, dopo una bevanda calda in piazzetta, quattro passi per le viuzze semideserte e la cena in uno dei pochi ristoranti aperti, ci rifugiavamo in convento. Lasciata Capri, facemmo un po' di slalom, toccando di nuovo Anzio, poi Civitavecchia, Piombino, Portoferraio, La Spezia, Genova e Portofino, per concludere la "crociata" a La Spezia. Avevamo percorso 750 miglia, che in quel freddo inverno valevano quasi il doppio, ed avevamo selezionato un buon equipaggio a meno di un problema, quello dell'ufficiale commissario, che avrebbe dovuto interessarsi della logistica e, soprattutto, della contabilità.

Ne avevamo imbarcati a turno ben sei, tutti volontari, arrivati a bordo entusiasti dell'occasione che veniva loro offerta, ma tutti sbarcati rinunciatari dopo la breve esperienza, funestata dal freddo, dall'acqua, sia dolce che salata, dal mal di mare e, in qualche occasione, anche dalla paura. Uno di essi saltò a terra senza nemmeno salutare, mentre stavamo ancora completando l'ormeggio a Portoferraio, e non lo vedemmo più. Il commissario era tuttavia indispensabile, ma ormai, nonostante le insistenze della Direzione Generale di Commissariato, imbarazzata dall'esito negativo della selezione, non c'era più il tempo per provarne altri. Il Comandante, giustamente convinto che nei compiti amministrativi e logistici non vi fosse nulla di trascendentale, decise di prendere un Guardiamarina in più e di inviargli uno presso la Direzione di Commissariato di La Spezia per essere indottrinato, in un paio di settimane, sui compiti che avrebbe dovuto svolgere nella sua temporanea veste di commissario (1).

Con l'equipaggio in licenza, in attesa di raggiungerci, il Comandante ed io partimmo l'11 marzo per Wilhelmshaven, cittadina della Bassa Sassonia, dove il *Corsaro* era stato messo in disarmo presso il locale arsenale della Marina Militare tedesca nell'agosto dell'anno precedente, al

termine della seconda crociera (2). Ad attenderci, il nostromo, Ezio Colligiani, ed il nocchiere, Mario Telara, che ci avevano preceduto ed avevano iniziato le operazioni di riarmo, riuscendo tuttavia a fare ben poco da soli. La situazione che ci si presentò era qualcosa d'inimmaginabile: cielo plumbeo, temperatura vicina allo zero, pioggerellina insistente e la profonda insenatura di Jadebusen, coperta da uno strato accidentato di ghiaccio grigiastro. Trovammo il *Corsaro*, o meglio il suo scafo nudo, al riparo sotto un capannone galleggiante con una motobarca ormeggiata davanti alla prora, con il motore in moto giorno e notte e l'elica ingranata, per evitare che si formasse ghiaccio intorno allo scafo.

Il giorno seguente - condizioni atmosferiche invariate - mi resi conto meglio della situazione. L'arsenale era ancora in costruzione e la maggior parte delle strade, in attesa di essere asfaltate, erano un mare di fango. Il *Corsaro* era stato completamente smontato e tutti i componenti, alberi, boma, vele, cordami, strumenti, accessori e quant'altro, erano disseminati in vari magazzini e capannoni nella vasta area dell'arsenale. Nessuno di noi, ad eccezione di Alfredo Perla, il capo servizio sanitario, era stato prima sul *Corsaro* e non saremmo mai riusciti a rimettere tutti i pezzi al loro posto. Per nostra fortuna, nelle operazioni di disarmo il mio predecessore nella seconda crociera, Giancarlo Basile, caro amico, compagno di Accademia, di corso di pilotaggio negli Stati Uniti e di regate, aveva provveduto, con incredibile pazienza, immedesimandosi nelle difficoltà che avrebbero incontrato i successori, a corredare ciascun pezzo di chiare indicazioni su cosa fosse e dove dovesse andare. Perfino le viti erano contrassegnate!

Quella mattina conobbi il Sig. Schulmeister, un nostromo della Marina tedesca che lavorava in arsenale. Gli era stato assegnato il compito di collegamento fra noi e l'arsenale perché parlava spagnolo e quindi sarebbe stato abbastanza facile comprenderci. Persona intelligente, cortese, sempre disponibile e marinarescamente molto competente, si sarebbe rivelato un indispensabile ausilio nella complessa opera di riarmo. Con lui, Colligiani e Telara visitammo tutti i magazzini nei quali erano disseminati i "pezzi" del *Corsaro* e facemmo un primo punto della situazione. Secondo la pianificazione dello Stato Maggiore della Marina (Maristat) avremmo dovuto iniziare la crociera il 22 marzo, dieci giorni dopo il nostro arrivo e solo due giorni dopo il previsto arrivo dell'equipaggio, la cui presenza era indispensabile per poter iniziare a fare qualcosa di serio.



Riferii le mie perplessità al Comandante che si era già reso pienamente conto della situazione e che aveva già pronte delle proposte di varianti al programma della crociera per far fronte al ritardo, molto superiore a quanto si potesse prevedere e suscettibile di ulteriori incrementi. Il 19 marzo il *Corsaro* entrò in bacino e si presentarono subito due problemi: la necessità di un intervento radicale sull'asse dell'elica, per laschi e logorio riscontrati nello smontaggio, e l'impossibilità di procedere alla pitturazione dell'opera morta ed all'applicazione dell'antivegetativa all'opera viva a causa della temperatura atmosferica troppo bassa e dell'alto tasso di umidità. Entrambi i problemi furono risolti, ma a costo di ulteriori ritardi. Il primo con opportuni interventi di carpenteria in ferro ed il secondo con la sistemazione di grandi teli a copertura del bacino e

l'utilizzo di quattro potenti termoventilatori, tenuti costantemente in funzione per portare temperatura ed umidità ad un livello accettabile per la pitturazione.

Ormai era chiaro che il ritardo non sarebbe stato inferiore ad una ventina di giorni e fu proposta ed approvata dallo Stato Maggiore della Marina una variante al programma della crociera che prevedeva la riduzione della permanenza a Dartmouth al minimo indispensabile e l'abolizione della sosta ad El Ferrol (3). Intanto il riarmo procedeva con notevoli difficoltà, anche se la temperatura era salita un poco ed il ghiaccio sul Mar del Nord cominciava a scomparire.

Il sole continuava ad essere uno sconosciuto ed una fastidiosa pioggerellina ci faceva quasi sempre compagnia. Si cominciava la mattina presto, dopo una rapida colazione nell'alberghetto nel quale eravamo alloggiati, e si continuava fino all'ora di cena con una sola breve interruzione per consumare la seconda colazione, composta invariabilmente da sandwich di pane nero e pancetta o addirittura lardo, da mangiare freddi, così come arrivavano, o tiepidi, ma al sapore di petrolio, dopo essere stati scaldati su di una stufetta a kerosene.

Dopo l'uscita dal bacino, il *Corsaro* fu affiancato ad una banchina, vicino ad un'enorme gru, per le operazioni di sistemazione degli alberi che, trovati "nudi", avevamo già approntato con



crocette, sartie e drizze. Prima di procedere, fu applicata sotto la base dell'albero di maestra una monetina da un cent americano che si diceva portasse fortuna. Si diceva anche che l'operazione dovesse essere eseguita dal più giovane membro dell'equipaggio e toccò quindi a Mario Telara, ormai soprannominato "Maretto". L'albero di maestra completamente armato pesava più di una tonnellata e rimanemmo tutti con il fiato sospeso per un tempo che ci sembrò interminabile, fino a che la



base non attraversò la maestra in coperta e la miccia raggiunse il suo posto nella scassa senza che si presentassero problemi, grazie all'abilità del gruista. Una volta a posto anche l'albero di mezzana, il *Corsaro* cominciò ad assumere finalmente l'aspetto più completo di uno yacht a vela.

Nell'armare l'albero di maestra, avevo fatto fare una modifica che ritenevo importante. Essendo il triangolo di prora non in testa d'albero, per arrivare in cima, dove c'erano anche l'amantiglio ed il leggero paterazzo, l'unica manovra che lo consentisse era la drizza della randa. Ma, se si fosse rotta o, per un motivo qualsiasi, fosse sfuggita fino in cima, come si sarebbe andati a riprenderla? Arrampicarsi per gli ultimi metri era certamente sconsigliabile. L'unica altra manovra corrente che arrivava in testa d'albero era una leggera sagola per il guidone con la sua piccola asta, che passava in un bozzelletto a guancia in testa d'albero. Lo feci sostituire con uno molto più robusto, applicato con perni passanti. La sagola sarebbe servita da messaggera per una cima di dimensioni adeguate per fare arrivare lassù il bansigo con una persona che avrebbe provveduto a recuperare o ripassare la drizza della randa. Nella nostra crociera non si presentò mai l'occasione per servirsene ma, qualora fosse stato necessario arrivare in testa d'albero per un qualsiasi motivo, dopo la modifica sarebbe stato possibile farlo.

Passammo quindi alla sistemazione dei boma. Nessun problema per quello piccolo di mezzana, ma portare fuori dal capannone nel quale si trovava quello di maestra che, con tutta la ferramenta, pesava quasi duecento Kg, era un'operazione che presentava più di un problema. Il capannone era uno di quelli flosci, tenuto gonfio dalla pressione interna, di poco superiore a quella atmosferica. L'entrata e l'uscita del personale avvenivano attraverso una bussola rotante e quella dei materiali aprendo in successione le due porte di un locale, ad un'estremità del capannone, che purtroppo era più corto del boma. Ovvio che le due porte non dovessero rimanere aperte contemporaneamente, pena l'afflosciarsi in breve tempo di tutta la struttura. Non so come l'avessero messo dentro a suo tempo, ma per portarlo fuori fu necessario l'intervento di tutto l'equipaggio e di quattro operai dell'arsenale, due alla porta interna e due a quella esterna.

Agli ordini di Schulmeister, l'equipaggio prese, con qualche difficoltà, il boma in spalla e partì di corsa. La porta interna era già aperta, quella esterna si aprì all'ultimo istante prima di essere

investita dal boma, mentre tre o quattro secondi dopo, passato il boma, si chiudeva quella interna. Quei pochi secondi bastarono perché l'involucro del capannone si afflosciasse quel tanto da presentare vistose grinze, ma i sensori avevano avvertito la caduta di pressione e partì subito il compressore. In pochi minuti la pressione interna risalì, riportandolo a posto.

Un altro problema, meno importante, fu la documentazione fotografica dei lavori di allestimento. Appena fummo visti prendere fotografie, ci fu cortesemente richiesto di smettere in quanto l'area era "riservata" e non si potevano effettuare riprese o rilievi di alcun genere. Proibizione discutibile, in quanto eravamo due Paesi della NATO, ma legittima. Il Comandante ne discusse con la direzione dell'arsenale, sostenendo che ne avevamo bisogno, ed ottenne che fossimo costantemente seguiti da ben due fotografi che scattarono una quantità di fotografie, fornendoci il numero di copie che ci sarebbero servite, ma solo di quelle approvate dalla "security". Fu così che ottenemmo delle ottime fotografie, quasi un filmato di tutti i lavori. Naturalmente dovemmo pagarle!

Con tutto quello che c'era da fare, il tempo libero era in pratica inesistente. Fra i giovani, solo alcuni viveur, vincendo la stanchezza dopo una giornata di lavoro, dedicavano qualche ora alla vita notturna in uno dei pochi pub o night club aperti. Di essi, solo una sparuta minoranza poté vantare successi galanti. Il Comandante ed io eravamo invitati ogni sei o sette giorni a bere qualcosa al circolo ufficiali con gli ingegneri dell'arsenale, ma era una funzione sociale allucinante. Allora in Germania erano ancora pochi quelli che parlavano inglese, nessuno degli ingegneri conosceva l'italiano e noi non sapevamo che poche parole di tedesco. Si riusciva tuttavia a scambiarsi qualche parola fra un brindisi e l'altro, mescolando italiano, tedesco, inglese, francese e perfino il latino, ma a costo di notevole fatica. Per bere, bisognava seguire scrupolosamente le regole del galateo locale, che sarebbe stato molto scorretto ignorare. Una volta seduti intorno al tavolo, il direttore dell'arsenale alzava il bicchiere, imitato da tutti, e si rivolgeva con un cenno del capo ad uno ad uno ai presenti, che rispondevano anche loro con un cenno del capo, poi si beveva, ma solo un sorso, e si ripeteva la cerimonia del cenno del capo. Per bere di nuovo, bisognava attirare l'attenzione di uno o due dei presenti e ripetere "privatamente" il cerimoniale.

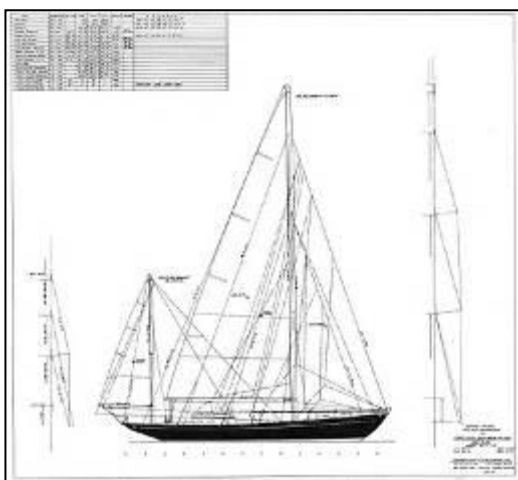
Una sera fummo invitati ad assistere ad una cerimonia militare in onore di un ammiraglio che andava in pensione alla fine di una brillante carriera. Fu un'interminabile cerimonia, di stampo prettamente teutonico, che si svolse in una piazza, alla luce di fiaccole e proiettori: banda musicale, bandiere, labari, sfilata di reparti, discorsi per noi incomprensibili ed inno nazionale, che a quei tempi pare fosse proibito cantare, ma che nessuno dei civili presenti si astenne dal mormorare. Purtroppo, anche se eccezionalmente non pioveva, faceva il solito freddo. I tedeschi avevano indosso dei bei cappotti di panno lunghi e pesanti, ma noi naturalmente non li avevamo portati. Non ci sarebbero serviti in seguito e comunque a bordo non ci sarebbe stato nemmeno lo spazio dove metterli. Dovemmo accontentarci dell'impermeabile di ordinanza, che non era certo il meglio per rimanere immobili tutto quel tempo con la temperatura e l'umidità di quella notte.

Fra le tante cose da fare, non ultima fu quella di completare e cercare di migliorare il vestiario di navigazione, speditoci dalla Direzione di Commissariato di La Spezia. Soprattutto le tenute cerate ed i maglioni erano assolutamente inadeguati. Le prime erano quelle in uso nella nostra Marina, di colore grigio verde, invisibile nella malaugurata eventualità di uomo in mare, e con la giacca da infilare dalla testa, operazione quanto meno difficoltosa su di una piccola imbarcazione con mare grosso. Inoltre avevano il cappuccio ed io – anche se la mia opinione è discutibile – preferisco il sud-ovest, quello dei vecchi marinai, perché è più facile chiudere bene il collo su di un piccolo asciugamani, le orecchie non sono coperte e girando la testa non si rischia di coprirsi gli occhi. I secondi, dichiarati per i sommergibilisti, anch'essi di colore grigio verde, erano molto leggeri, piuttosto corti in vita e di una lana cruda e fredda. Impacchettati per bene, erano già pronti per essere rispediti al mittente, se avessimo trovato qualcosa di meglio. Il

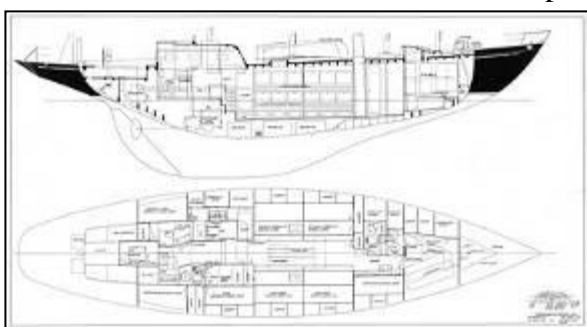
Comandante ed io, fiduciosi di poter risolvere il problema, ci recammo al magazzino di commissariato della Kriegsmarine.

Fu una lezione su come avrebbe dovuto essere il vestiario di bordo ed in generale una lezione di logistica. Era un grande edificio, dove c'era tutto quanto potesse servire a bordo di una nave ed al suo equipaggio, perfino le munizioni per le armi portatili! Le tenute cerate erano ottime, di colore giallo, ma un po' troppo pesanti per l'impiego in barca e decidemmo di prenderle in Gran Bretagna, dove avremmo certamente trovato qualcosa di più adatto. Dai tempi delle odiose cerate di *Artica* erano trascorsi sette anni e c'era stato un notevole progresso nei materiali e nella foggia. Quando chiedemmo di vedere i maglioni, il marinaio addetto ci fece capire che il magazzino era temporaneamente sprovvisto di quelli per gli ufficiali. Ripiegammo su quelli per i marinai e ce ne mostrò un esemplare: di colore blu scuro, lungo ben al di sotto della vita, con il collo alto e di una lana spessa, morbida e calda. Ad un costo irrisorio, ne prendemmo trenta, due per ciascuno di noi, e furono una manna, non solo per quella crociera. Io ho ancora i miei due e, nonostante l'impiego intensivo in barca, tanto sale e tanti passaggi in lavatrice, ancora oggi sono com'erano allora, quasi cinquant'anni dopo. Chissà come dovevano essere quelli per gli ufficiali!

Con il *Corsaro* che cominciava a prendere forma ed un po' più di tempo da dedicare a conoscerlo meglio, anche attraverso le monografie, che dovevo mettere in ordine e sistemare a



bordo c'erano alcune caratteristiche che destavano in me una certa perplessità (*Disegni a fianco*).. La prima riguardava l'attrezzatura ed era il triangolo di prora non in testa d'albero, contrariamente alla tendenza che ormai caratterizzava la stragrande maggioranza delle imbarcazioni di quei tempi. Questa soluzione comportava una serie di inconvenienti. La necessità, quando si virava di bordo, di manovrare con i verricelli due sartie volanti, una per lato, che diventavano quattro quando erano armati due fiocchi. Il rischio di disalberare, che si correva in caso di strambata con vento forte, qualora la sartia volante alta non fosse stata a segno nel momento del passaggio del boma e della randa sulle altre mure. La



minore efficienza, anche se marginale, dello spinnaker nella parte più alta, che non era completamente libera dal rifiuto della randa ed infine le dimensioni dei genoa, necessariamente inferiori a quelle possibili con l'attrezzatura di testa d'albero, poco penalizzate a quei tempi, soprattutto dal CCA, il sistema di stazza in vigore in America, con il quale avremmo dovuto gareggiare nelle prime due regate in programma,

l'Annapolis - Newport e la Transatlantica (4). La seconda era il dislocamento, di 45 tonnellate, quando imbarcazioni di quelle dimensioni erano già a quei tempi molto più leggere. Anche se può sembrare un caso limite, porto l'esempio dello *Stormvogel*: anch'esso in legno, varato solo un anno dopo il *Corsaro* e quasi due metri più lungo, dislocava solo trenta tonnellate e si è dimostrato un'imbarcazione ugualmente solida e robusta, in quanto naviga ancora oggi e non mi risulta abbia mai avuto problemi strutturali.

La terza era il "ballast ratio", ossia il rapporto dislocamento/zavorra, solo appena superiore al 30%, quando ormai la tendenza era intorno al 40% ed in molti casi anche di poco inferiore al 50%. Era ovvio, come poi si dimostrò in pratica, che si trattava di un'imbarcazione "tenera" che

avrebbe avuto seri problemi nelle andature di bolina con vento forte quando, anche per il suo dislocamento, sarebbe stato necessario tenere più vela mentre l'eccessivo sbandamento imponeva di ridurla. Ma avremmo avuto problemi anche con vento leggero per la combinazione di due di queste caratteristiche negative. Il dislocamento elevato (e quindi una notevole superficie bagnata) ed il piano velico certamente non generoso (triangolo di prora non in testa d'albero) avrebbero comportato una spinta modesta per vincere la resistenza, tutta d'attrito a basse velocità (5).

Finalmente, il 12 aprile, i lavori di allestimento furono completati, a meno dell'imbarco di una parte delle vele e dei viveri. Un altro giorno, o anche meno, e saremmo stati pronti a partire.

Tuttavia, la Marina tedesca aveva programmato una vera e propria cerimonia per la nostra partenza, ma due giorni dopo sarebbe stata Pasqua e non restava quindi che "far finta" di partire il tredici, Sabato Santo. Fu una bella cerimonia resa solenne dalla presenza dell'Ammiraglio Freiwald, Comandante del Dipartimento Marittimo, del Direttore dell'Arsenale, ingegner Fenslau, e del nostro Addetto Navale in Germania, Capitano di Vascello Carlo Lapanje, appassionato ed esperto velista. Non mancavano la



banda ed una piccola folla di spettatori (*Sopra: l'Ammiraglio Freiwald viene ricevuto a bordo. Sotto: la "falsa" partenza*). Terminata la cerimonia, mollammo gli ormeggi e ci allontanammo di qualche miglio lungo il canale che collegava l'arsenale allo Jade, poi invertimmo la rotta e



tornammo alla chetichella all'ormeggio, iniziando subito a completare l'imbarco. Il giorno dopo, all'alba, disormeggiammo definitivamente, percorremmo di nuovo il canale e, passata la chiusa, mettemmo in vela con una leggera brezza da Sud Est.

Mentre esaminavo la forma della randa, il numero velico attirò la mia attenzione. Mi sembrò quasi di averlo già visto. Non ci volle molto per accorgermi che 1643 era l'anagramma numerico di 1364, il

numero velico di una vecchia conoscenza, *Artica II*, alla quale aveva portato fortuna. Lo presi come un buon auspicio.

All'imbrunire eravamo al battello fanale del Weser ed entravamo in Mar del Nord che sembrava aspettasse il nostro arrivo per darci il benvenuto a modo suo. Dopo un breve periodo di bonaccia, il vento arrivò, cominciò ad aumentare e non ci volle molto per trovarci nel bel mezzo di una burrasca da sud ovest con 30-35 nodi di vento sul naso. Più dei due terzi dell'equipaggio andò subito a pagliolo, ma in maniera totale, ammucchiati a due a due nelle cuccette alte, con le tavole di rollio alzate per non essere scodellati fuori. Rimanemmo in piedi in quattro, il Comandante, Alfredo Perla, il nostromo ed io e ci dovemmo alternare per quasi due giorni nel sopportare il freddo, a due alla volta in pozzetto, tenendo gli occhi bene aperti, soprattutto per evitare una collisione. Con il *Corsaro* alla cappa con la sola trinchetta non c'era molto altro da fare.

Dopo quasi due giorni, il vento cominciò a calare e subentrò una fitta foschia mentre il mare andava calmandosi rapidamente, grazie alla corrente, sempre presente e di notevole intensità da quelle parti. Il primo segno di risveglio dell'equipaggio fu la mano di uno dei guardiamarina che si sporse dalla cuccetta e nella quale misi una mela di quelle che stavo portando in pozzetto. Poco dopo era in coperta e fu presto seguito dal resto dell'equipaggio. Era stata una dura iniziazione, ma nessuno soffrì più in tutta la crociera e, già qualche settimana dopo, quei due giorni di sofferenza e di totale abbandono erano stati addirittura dimenticati.

Sul mal di mare vorrei fare una considerazione che penso mi consenta l'esperienza maturata in miglia e miglia di navigazione, gran parte delle quali su piccole imbarcazioni. L'essere umano non è di per sé concepito per essere sbattuto a destra e a sinistra, in alto e in basso in una specie di frullatore. E' naturale quindi che l'impatto con il mare agitato generi in lui sensazioni più o meno sgradevoli. Ma l'essere umano è anche dotato di adattabilità e flessibilità notevoli che gli consentono, in misura diversa da individuo a individuo, non solo di superare al momento il disagio, ma anche di conservare in seguito e consolidare gli effetti dell'adattamento. Gran parte degli individui soffre al primo contatto con il mare, si abbatte ed ha bisogno di tempo per reagire. Nei casi più acuti è necessario arrivare al terzo giorno di abbandono e digiuno, quello che definisco il giorno della decisione: "Sopravvivere o soccombere". La prima delle due è comune alla maggior parte degli individui che devono affrontare questo dilemma. E' ovvio che chi soffre e non ha l'opportunità di prolungare la sua esperienza con mare agitato almeno per un paio di giorni, probabilmente non riuscirà mai a superare il malessere, che si ripresenterà in tutti i successivi brevi incontri con il mare. I casi estremi sono rari e riguardano coloro che non hanno mai avvertito il benché minimo disagio, così come coloro che al momento opportuno non riescono a decidere di sopravvivere, i cosiddetti naufraghi incoercibili. Di questi ultimi, fra i tanti con i quali ho condiviso lunghe navigazioni su piccole imbarcazioni, ne ho incontrati solo due, che sono stato costretto a sbarcare e sostituire.

Passata la burrasca, il problema era ora quello di determinare con esattezza la nostra posizione. Il cielo sempre coperto continuava ad impedire un'osservazione astronomica ed il rudimentale radiogoniometro in dotazione dava risultati poco attendibili. L'area d'incertezza intorno al punto stimato aveva ormai assunto proporzioni inaccettabili. La situazione era aggravata dalla presenza di campi minati in Mar del Nord, residui bellici non ancora del tutto bonificati, dai quali era tassativo tenersi lontani. Non sapevo proprio che pesci pigliare, quando nella foschia apparve una piccola nave da carico che procedeva a lento moto e ci sarebbe passata vicino. C'era un uomo sull'aletta di plancia e, quando fu a portata di voce, agitai un braccio ed urlai: "What is your position?" L'uomo entrò in plancia, quasi sicuramente consultò il Decca (6), che noi non avevamo, uscì quasi subito ed urlò: "Zero seven zero Borkumriff light vessel twelve miles." Lo salutai con un sincero: "Thank you!" e mi precipitai dabbasso a mettere il punto sulla carta con un sospiro di sollievo. Il punto era sì all'interno dell'ampia area d'incertezza, ma quasi al limite orientale, quello più vicino a Wilhelmshaven. In quei primi due giorni avevamo guadagnato verso la meta solo poco più di cinquanta miglia e per Dartmouth ce n'erano ancora cinquecento. Non fu una navigazione che potrei definire gradevole. Sempre freddo ed un alternanza di pioggia e nebbia con vento molto variabile, spesso in prora. Non mancarono brevi periodi di bonaccia nei quali il motore fece anche i capricci per problemi di alimentazione che tennero impegnato a lungo Riccardo Pergolis, il nostro ingegnere. Bene o male e con quasi due giorni di anticipo sul programma, nonostante tutto quello che era accaduto, la sera del 19 aprile eravamo nei pressi della foce del fiume Dart. Era già buio ed il portolano sconsigliava di entrare di notte, ma il Comandante decise di tentare ugualmente, anche perché era previsto un peggioramento del tempo. Tutto andò bene ed un'ora dopo eravamo ormeggiati fra due boe al centro del fiume, davanti al Britannia Royal Naval College (BRNC), l'Accademia Navale della Marina Britannica, più o meno dove ero stato ormeggiato con *Artica* sette anni prima, in occasione della regata Torbay – Lisbona.

Il mattino dopo ci spostammo all'ormeggio assegnatoci, affiancati al pontile di una piccola darsena, dove fummo ricevuti da due ufficiali del BRNC che ci dissero che l'Accademia era in un periodo d'inattività perché gli allievi stavano seguendo uno stage di tre mesi su unità navali. Con loro prendemmo subito accordi per i lavoretti necessari, primo fra tutti il controllo e la pulizia delle casse del combustibile per evitare i problemi di alimentazione riscontrati. Terminata la riunione e finito di rassettare la barca, ci demmo da fare per trovare un alberghetto dove

sistemarci (7) e facemmo un giro per la cittadina, graziosa ma priva di qualsiasi occasione di svago, a parte i numerosi pub, nei quali scorrevano fiumi di birra calda.

La breve sosta a Dartmouth fu densa d'impegni. Passai una giornata intera con lo stazzatore per l'aggiornamento ed il controllo della stazza RORC, con la quale avremmo regatato al ritorno in Gran Bretagna (8). C'era poi da completare i rifornimenti di acqua, gasolio e viveri, controllare accuratamente l'attrezzatura e preparare la navigazione atlantica che ci attendeva. Fu definitivamente risolto anche il problema del vestiario con l'acquisto di ottime tenute cerate gialle con le giacche che si aprivano correttamente sul davanti, senza cappuccio, ma corredate di pratici sud-ovest. Le prendemmo sufficientemente ampie per indossarle sopra al giubbotto salvagente, allo scopo di ridurre la quantità di roba bagnata che arrivava all'interno dopo essere stati in coperta con pioggia, spruzzi o nebbia. Le cerate grigio verde seguirono a ruota i maglioni nel viaggio di ritorno a La Spezia.

Nel pomeriggio del 24 aprile lasciammo Dartmouth e trovammo subito un bel vento che ci permise di metterci presto la Manica di poppa, doppiare Ouessant ed entrare nel Golfo di Biscaglia. Contrariamente alla sua fama tempestosa, lo attraversammo quasi tutto a motore in bonaccia con tempo splendido e finalmente tanto sole, che avevamo solo raramente intravisto fin dall'arrivo in Germania, un mese e mezzo prima. Quando il vento tornò, era un bel Nord Est che non ci abbandonò più fino alle Canarie. Con esso andò su lo spinnaker, sostituito saltuariamente da un genoa tangonato solo quando vento e mare rendevano difficoltoso il governo da parte di timonieri ancora alquanto inesperti.

La routine di bordo era quella di trasferimento su tre guardie di quattro persone ciascuna e Comandante, Secondo ed RT/cuoco fuori guardia, pronti ad intervenire in coperta in caso di necessità. Sette in coperta saremmo stati in numero sufficiente per eseguire la maggior parte delle manovre. Per quelle più complesse, quali per esempio la strambata con lo spinnaker, la guardia sarebbe stata integrata anche dalla squadra di comandata, portando il totale in coperta ad undici. I turni erano quelli classici della Marina Militare, di quattro ore con due guardie di due ore ciascuna, dalle 16.00 alle 18.00 e dalle 18.00 alle 20.00, dette gaettoni, per consentire di sfalsare da un giorno all'altro gli orari che sarebbero altrimenti rimasti invariati con guardie tutte di quattro ore.

In regata l'assetto sarebbe stato diverso per l'esigenza di maggior tempestività e rapidità nei cambi delle vele e di una più attenta e costante concentrazione nel governo dell'imbarcazione e nella regolazione delle vele. Le squadre sarebbero state solo due, ciascuna di sei persone, pronte ad essere integrate dalle tre indicate sopra, che avrebbero portato il totale in coperta a nove. Per consentire a tutti almeno cinque ore di riposo notturno, la notte sarebbe stata divisa in due soli turni di sei ore ciascuno, dalle 20.00 alle 02.00 e dalle 02.00 alle 08.00. Con la riduzione delle



guardie notturne a due, dei gaettoni non ci sarebbe stato più bisogno e le tre guardie diurne sarebbero state tutte di quattro ore. Naturalmente, nell'eventualità di un'emergenza, quale ad esempio un uomo a mare, che si fosse in crociera o in regata, in coperta sarebbe tempestivamente intervenuto tutto l'equipaggio e ciascuno avrebbe assunto il suo compito, già assegnato.

La sera del 2 maggio, dopo aver preso un improvviso e violento colpo di vento sotto la costa dell'Isola di Tenerife, per fortuna senza subire danni, entravamo in porto a Santa Cruz. Avevamo camminato bene, percorrendo quasi 1.500 miglia in otto giorni, invece dei dieci programmati, ed eravamo in anticipo sulla tabella di marcia. Inoltre, nella gamba successiva ed in parte anche in quella seguente, non saremmo stati soggetti alle incertezze della meteorologia, prevalenti in altre zone, ma alle più attendibili leggi della circolazione generale dell'atmosfera, che prevedevano non solo che avremmo trovato

vento, ma che sarebbe stato anche favorevole. Queste considerazioni indussero il Comandante ad estendere la sosta a Santa Cruz ad otto giorni per consentire un accurato controllo di tutte le componenti di bordo – soprattutto dell’attrezzatura – ed una razionale scelta dei viveri da imbarcare, prima di affrontare le 3.000 miglia di oceano che ci separavano da Puerto Rico.

Per una navigazione così lunga e per le temperature relativamente alte che avremmo incontrato, i viveri rappresentavano un problema, anche per le ridotte dimensioni del frigorifero e per la sua scarsissima affidabilità. Per sicurezza, ne avremmo imbarcati per 25 giorni e la quasi totalità sarebbe stata sciolta da integrare, quando ben presto sarebbero finite frutta e verdura, con vitamine, prima fra tutte la “C”. La capacità totale delle casse d’acqua, di 1800 litri – a quei tempi non si usava acqua minerale - avrebbe imposto un impiego limitato quasi esclusivamente per bere e cucinare. Per l’igiene personale ne rimaneva ben poca: quanto era necessario giornalmente quasi solo per lavarsi i denti e per una rapida sciacquata a mani e faccia.

Non ero mai stato prima alle Canarie e trovai Tenerife molto gradevole, sia per le condizioni atmosferiche ideali e per la bellezza della natura, che per la cordialità e la cortesia degli abitanti con i quali era facile comunicare, sebbene ciascuno parlasse nella propria lingua, purché lentamente. La lunga sosta consentì di diluire nel tempo le tante cose da fare a bordo e concedere anche spazio al tempo libero, speso soprattutto in giro per l’isola. Il Console fu molto premuroso con noi e s’impegnò al massimo per rendere gradevole la nostra sosta, organizzando piacevoli manifestazioni sociali che ci consentirono di conoscere la piccola comunità italiana, i soci del locale Yacht Club e la migliore società dell’isola.

Nel pomeriggio del 10 maggio, salutati dal Console e dai tanti amici, ci rimettevamo in mare, affrontando subito il forte vento di caduta che veniva giù dalle pendici dei 3.700 metri del vulcano Teide, quello stesso vento che ci aveva sorpreso all’arrivo, ma che ormai ci aspettavamo e che diminuì gradualmente di intensità mentre ci allontanavamo dall’isola. La sera avemmo una sgradita sorpresa: il generatore, un Arona monocilindrico sperimentale che, fin dall’inizio della crociera, non mi aveva ispirato grande fiducia, si rifiutò di partire e rimase in coma profondo, nonostante il nostro ingegnere inventasse tutte



le possibili diavolerie per rianimarlo. Ormai non solo eravamo già ad una cinquantina di miglia da Santa Cruz, ma per tornare indietro avremmo dovuto fare i conti con quel ventaccio, ma di bolina. La saggia decisione fu che avremmo caricato le batterie con il motore di propulsione ed alla riparazione del generatore si sarebbe provveduto a Puerto Rico.

Avevo già attraversato l’Oceano Atlantico, ma su di una grande nave a vela, l’*Amerigo Vespucci*, da Gibilterra a Buenos Aires e ritorno, quando ero allievo della prima classe nel ’52. Fu una traversata quasi per meridiano e con varie soste all’andata e al ritorno. Con piccole imbarcazioni vi avevo solo navigato, prevalentemente non tanto lontano dalla costa, con l’*Artica II* nel ’56 e poi con il *Mait II* nel ’62. Ora si trattava di attraversarlo quasi per parallelo, sempre molto lontano dalle coste, circostanza che offriva più chiaramente la sensazione di una “traversata”, e con un’imbarcazione un po’ più grande del *Mait*. Era una sensazione esaltante nella quale mi adagiavo per un po’, dimenticando quasi i miei compiti di ufficiale di rotta, che richiedevano la mia attenzione. Anche se il vento continuava a soffiare, aumentando addirittura d’intensità e consentendo velocità superiori agli 8 nodi, la pilot chart diceva che non eravamo ancora nell’Aliseo e dovevamo continuare a navigare per SW per raggiungere il margine settentrionale della fascia “primaverile” nella quale soffiavano costantemente quei venti, evitando di incappare in zone di bonaccia.

Il mattino del 12 maggio alzammo lo spinnaker. Ad eccezione di un breve periodo per riparare un'avaria, che interessò una scotta, una galloccia ed un verricello, e rapide sostituzioni per impiegare sempre lo spinnaker più adatto per l'andatura e la forza del vento, sarebbe rimasto a riva ben 16 giorni. Il vento continuò ad accompagnarci, ma con intensità variabile e qualche



piccola oscillazione nella direzione di provenienza fino a che fummo sicuri di essere entrati nell'Aliseo, un grado circa più a sud della latitudine di Puerto Rico, e potemmo completare l'accostata per ponente. Il vento si stabilizzò inizialmente da NE, poi girò gradualmente fino ad Est, costringendoci al bordeggio in poppa, ed andò rinforzando con l'avvicinamento ai Caraibi. Anche il mare andò aumentando ed i piovoschi divennero più frequenti, sempre accompagnati da groppi e raffiche di vento.

Un problema nuovo, che si presentò e che dovvemmo affrontare, fu quello del logorio, dovuto all'impiego continuo per giorni e giorni al quale erano sottoposte tutte le manovre dello spinnaker. Imparammo a difendere le scotte con stracci, tubi di plastica e ritenute

varie, ma la difesa delle drizze - ne avevamo sempre due armate - fu quella che richiese l'intervento a giorni alterni lassù, al vertice del triangolo di prora, a più di una ventina di metri dalla coperta. Si armava il bansigo e un membro dell'equipaggio, quasi sempre il nostromo, veniva alato su, scoccia la drizza in peggiori condizioni, la portava in coperta, dove si provvedeva a tagliare la parte logora, rifare l'impiombatura e fasciarla. terminate rapidamente queste operazioni, tornava su ad incocciarla di nuovo. Con il rollio ed il beccheggio che non mancavano mai e che andavano aumentando nel procedere verso le Antille, era un'operazione che ci lasciava con il fiato sospeso fino a che l'operatore non rimetteva piede in coperta.

Un espediente per ridurre il logorio delle drizze, suggerito dal nostromo, che lo aveva appreso dai vecchi marinai delle sue parti, fu quello di cospargere generosamente di sevo la fasciatura sull'impiombatura e sulla parte della drizza più vicina ad essa. Quando ne parlò, la sua proposta fu accolta da tutti con notevole scetticismo e addirittura sconsigliata, poiché si trattava di cime sintetiche, ma forse anche perché bastava solo aprire il contenitore perché il sevo emanasse un odore tutt'altro che gradevole. Tuttavia, il sistema funzionò egregiamente, consentendo di ridurre la frequenza delle escursioni a riva.

La sera del 26 maggio, poco più di sedici giorni dalla partenza da Santa Cruz, eravamo ad un centinaio di miglia da Puerto Rico ed ammainammo lo spinnaker, sostituendolo con un genoa tangonato, per ridurre la velocità ed arrivare ad un'ora decente nella mattinata. Oltre al genoa, avevamo su tutta la randa e la vela di strallo a spinnaker. Il Comandante si ritirò nella sua cabina verso le tre del mattino ed io lo sostituii, notando poco dopo un nuvolone scuro che si avvicinava da poppa e che sembrava promettere il solito groppo di vento. Diedi ordine di ammainare la vela di strallo ed i quattro di guardia si disposero come di consueto per la manovra. Montata a mezzanotte, in coperta c'era quella che chiamavamo la squadra "M" per le iniziali dei nomi dei componenti: Massimo Minervini, Roberto Marini, Luciano Masullo e "Marietto". Massimo, capoguardia ed il miglior timoniere dei giovani, era al timone, Roberto e Marietto al centro, per raccogliere la vela, e Luciano vicino all'albero di mezzana, per filare la drizza. Si trattava di una manovra di routine e non sembrava vi fosse assolutamente bisogno del mio aiuto alla squadra di guardia.

Il timoniere venne un po' alla puggia perché la vela si raccogliesse al centro e proprio in quel momento il groppo, precedendo la nuvola nera, ci arrivò addosso, non solo con l'aumento dell'intensità del vento, ma anche con un salto di direzione di una trentina di gradi,

accompagnato da un colpo di mare. Il timoniere, non per colpa sua, ma per la concomitanza dei fattori sfavorevoli, si fece prendere la mano e strambò. Le ritenute cedettero e boma e randa andarono ad adagiarsi violentemente sulla sartia volante dalla parte opposta, che per fortuna non cedette, altrimenti sarebbe forse venuto giù l'albero. D'istinto, il timoniere strambò di nuovo e questa volta la corsa di randa e boma, più ampia e violenta, poiché non ostacolata dalla sartia volante, provocò il disastro. Il golfare del bozzello di rinvio della scotta sul tripode al centro del pozzetto (9) – acciaio inox di un inch, 2,6 cm. di spessore – si aprì ed il boma, libero nella sua



corsa, arrivò violentemente sulla sartia bassa poppiera, spezzandosi in due come un fiammifero (Fotografia accanto).

Fortuna volle che tutti e tre coloro che si trovavano sulla traiettoria del boma, percorsa due volte a gran velocità, fossero più in basso di essa. I due al centro erano accovacciati per raccogliere la vela di strallo ed io ero in piedi sulla scaletta e solo dalla vita in su fuori dal tambucio. Comunque, vedersi

passare i quasi duecento Kg di boma due volte a pochi centimetri dalla testa fu una sensazione tutt'altro che gradevole. Tutti e tre potemmo assegnarci una seconda data di nascita!

Tutto l'equipaggio intervenne rapidamente e lavorò bene, senza perdere lucidità e calma, ma ci volle quasi un'ora per recuperare la randa, che fortunatamente non si era strappata, rizzare in coperta i due tronconi del boma e rassettare tutto.

Dopo il groppo, il vento aumentò ancora, fino ad avvicinarsi ai trenta nodi e la nostra velocità rimase elevata, nonostante la velatura fosse forzatamente ridotta ad un solo genoa medio tangonato. Qualora il vento fosse diminuito, eravamo pronti ad alzare qualcosa d'altro, ma il vento tenne e ci risparmiò l'operazione. In tarda mattinata entravamo in porto, attesi da un'imbarcazione della Marina USA che ci accompagnò al nostro posto d'ormeggio. Poco dopo avevamo i cavi a terra, affiancati ad una banchina



della Base Navale di San Juan a Puerto Rico. Eravamo dall'altra parte dell'Atlantico ed avevamo percorso in 17 giorni (quasi tutti sotto spinnaker) 3.100 miglia ad una velocità media di sette nodi e mezzo. Appena finito di rassettare la barca, dissi a Massimo di cambiarsi e lo invitai a scendere a terra con me per andare a cercare qualcosa da mettere sotto i denti. L'appetito non mancava perché, sebbene i viveri imbarcati a Santa Cruz avrebbero dovuto essere sufficienti per 25 giorni, per un'errata valutazione dei quantitativi o perché si era consumato più del previsto, gli ultimi giorni di navigazione era stato necessario ricorrere ad un certo grado di razionamento. Trovammo una caffetteria aperta ed ordinammo un pasto decente, finalmente privo di scatolame. Avevo conosciuto Massimo cinque anni prima, al suo ingresso in Accademia e, per tutta la durata del tirocinio preliminare, ero stato sottordine, ossia aiutante del Comandante alla classe, della quale Massimo divenne Capocorso. Inoltre, la sua passione per la vela e le esperienze fatte su piccole imbarcazioni avevano favorito un'attenuazione del rapporto strettamente gerarchico e si era instaurata una relazione di amicizia, che si sarebbe ulteriormente rafforzata in seguito. Dopo la vicenda della notte precedente era in uno stato di profondo avvillimento. Si riteneva responsabile di quanto accaduto e dovetti darmi da fare per convincerlo che non era colpa sua. Riuscii nel mio intento, almeno in parte, e quando ci alzammo da tavola era notevolmente rinfancato.

Per tutta la sosta a Puerto Rico fummo ospiti della Marina USA che ci riservò non solo un trattamento eccellente sul piano tecnico/logistico (lavori, alloggi, mensa, ecc.), ma anche una accoglienza ed un'ospitalità improntate a grande cordialità e semplicità, nella tipica atmosfera informale d'oltre oceano. L'Ammiraglio Allen Smith, Comandante in Capo del 10° Distretto



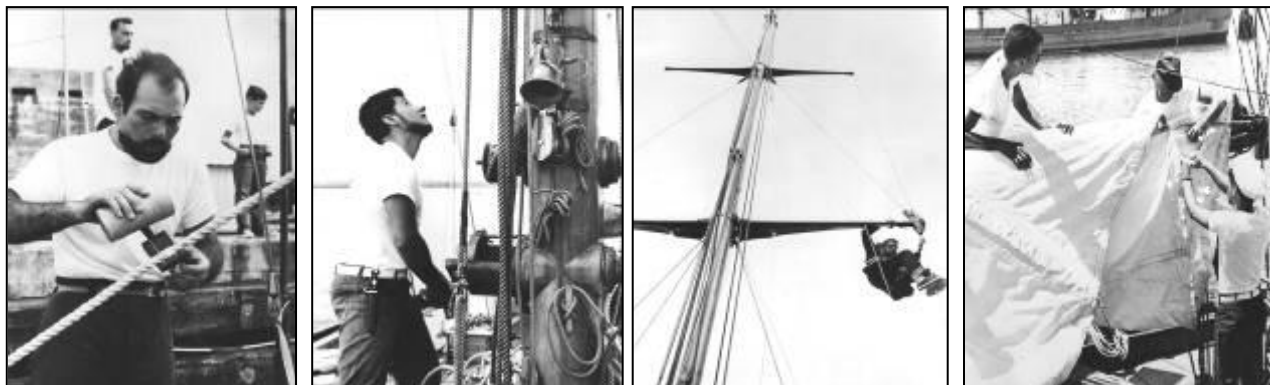
Navale venne a bordo in restituzione della visita del nostro Comandante e si trattenne a lungo. *(Fotografia accanto: l'Ammiraglio Smith a bordo)*

Seguirono scambi di visite con le unità della Marina presenti nella base, gite turistiche, colazioni, cene e barbecue e ci rimase a stento il tempo per dedicarci ai controlli di attrezzatura e dotazioni, a seguire l'andamento dei lavori ed a preparare tutte le altre innumerevoli cose necessarie alla navigazione successiva.

Fra i lavori dei quali avevamo bisogno, il più importante era quello del boma. Provvedemmo noi a smontare tutta la ferramenta, come richiesto dalla ditta esterna che ritirò i due tronconi da rimettere insieme, assicurando che il lavoro sarebbe stato eseguito in tre o quattro giorni. La maggior parte degli altri lavoretti, fra i quali la riparazione del generatore ed il controllo

del motore di propulsione, che aveva manifestato eccessivo riscaldamento, furono affidati alla Base della Marina, che disponeva di una attrezzata sezione tecnica.

Il boma tornò puntualmente a bordo e la riparazione fatta mi sembrò perfetta e tale da garantire ampiamente la robustezza. I due tronconi erano stati sagomati, giuntati e impalellati; nella cavità interna era stato inserito un blocco di legno ed il tutto era stato incollato. Quattro perni passanti garantivano ulteriormente la compattezza e la rigidità dell'insieme. Rimontata la ferramenta, il boma era al suo posto e la randa armata un giorno prima della partenza. Personalmente non lo ri-



Puerto Rico – Controlli e lavori a bordo

tenevo necessario, ma Marivela decise che fosse costruito un boma nuovo. A guadagno di tempo, chiedemmo allo studio Sparkman & Stephens, che aveva progettato il *Corsaro*, di inviare i disegni e le specifiche del boma al cantiere dove avremmo effettuato i lavori prima della regata Annapolis - Newport, con la richiesta di iniziare subito la costruzione.

Nel primo pomeriggio del 3 giugno lasciammo San Juan dopo sette piacevoli giorni di sosta. Un rimorchiatore, con molti ufficiali della Base e loro familiari, ci accompagnò per un tratto, mentre mettevamo in vela con un bel vento di Levante. Ci lasciò dopo qualche miglio fischiando ripetutamente, mentre tutti agitavano le braccia per salutarci *(Nella pagina seguente: sullo sfondo, dietro al Corsaro, lo storico Forte San Felipe del Morro)*. Ci aspettava una traversata di 1.400 miglia, fino ad Oxford, Maryland, gran parte della quale all'interno del "Bermuda

Triangle” (10). Non che credessi alle tragiche leggende che caratterizzano quella vasta distesa di mare, ma di tanto in tanto il pensiero tornava a quelle navi ed a quei velivoli scomparsi in circostanze comunque non del tutto chiare. Era l’ultima navigazione prima di una lunga serie di regate e per questo motivo c’erano alcune novità. Avevamo spacchettato ed armato o preparato le nuove vele da regata e saremmo passati alla routine di regata, descritta sopra, su due sole guardie ed i soliti tre (Comandante, Secondo ed RT/cuoco) pronti ad intervenire. Avremmo, inoltre, intensificato l’addestramento dell’equipaggio nel nuovo assetto in tutti i settori.

Fedele alle previsioni della pilot chart, il vento da Levante ci accompagnò per i primi tre giorni con intensità variabile, ma mai inferiore ad una quindicina di nodi, consentendoci una media giornaliera di 200 miglia. Poi girò a Sud, conservando la stessa intensità e, sotto spinnaker, continuammo a macinare miglia, affinando ulteriormente la capacità dell’equipaggio a stare al timone con quella vela. Lo ammainammo a causa di una serie di violenti piovaschi e colpi di vento. Seguì un po’ di bonaccia che ci costrinse a qualche ora di motore, ma ben presto il vento si rimise da WSW.



All’alba del 10 giugno ci lasciavamo di poppa il Chesapeake Light Vessel e poco dopo entravamo nella grande Baia (11), procedendo a vela con vento da Ovest. A notte inoltrata, prima di imboccare il canale che portava ad Oxford, fummo investiti da un violento temporale che ci costrinse ad ammainare rapidamente quasi tutto, ma che fu di breve durata. Poco dopo entravamo nello stretto canale, privo di segnalazioni luminose, che percorremmo a lento moto a motore. Alle 08.30 dell’11 giugno eravamo ormeggiati alla banchina della Oxford Boat Yard Company. Da San Juan avevamo percorso 1.465 miglia alla velocità media di quasi 8 nodi.

Mezz’ora dopo l’arrivo eravamo già in riunione con i dirigenti del boat yard per concordare i lavori da eseguire, i tempi di esecuzione ed il contributo che avrebbe fornito l’equipaggio a guadagno di tempo. A fine riunione il Comandante mi comunicò che il giorno dopo, al termine della visita del nostro Addetto Navale a Washington, Capitano di Vascello Domenico Ballarin, sarebbe partito per andare a trovare degli amici e che ci saremmo rivisti il giorno prima dell’ultimazione dei lavori. Data l’importanza di quella breve fase della crociera, mi rallegrai per la fiducia concessami e per l’autonomia guadagnata. Il giorno dopo, radunai i giovani ed annunciai loro che sarebbero stati divisi in due turni, ciascuno dei quali avrebbe goduto di quattro giorni di libertà per andare dove voleva. Consigliai New York, ben collegata e non molto lontana, che meritava di essere vista, e raccomandai la massima puntualità nel rientro. Il prezzo da pagare per la breve, ma significativa, vacanza era che l’attività del turno presente ad Oxford sarebbe stata continua e faticosa per tutta la giornata. Conclusi con la previsione che dopo la cena non ci sarebbe stato altro desiderio che quello di andare a dormire, non solo per la stanchezza, ma anche perché il paesetto di Oxford era piuttosto squallido e non offriva assolutamente alcuna opportunità per la vita notturna.

A parte la costruzione del nuovo boma, alla quale stava provvedendo il cantiere – noi avremmo dovuto solo rimontare ferramenta ed accessori - di lavoro ce n’era tanto sia per loro che per noi. L’equipaggio si dedicò soprattutto al controllo minuzioso dell’attrezzatura, delle manovre fisse e correnti, dei verricelli, della timoneria e di tutti i servizi interni. Dalla coperta fino in testa d’albero, tutto fu smontato, controllato, ingrassato e rimontato, tutte le coppiglie furono cambiate, indipendentemente dal loro stato, e lo stesso fu fatto sotto coperta nei riguardi di pompe, cucina, WC, rubinetti, radio, strumenti, carte nautiche, ecc.. Poiché saremmo stati sempre in regata, fino alla partenza dalla Gran Bretagna per il rientro in Italia ed allo scopo di alleggerire la barca, tutte le vele da crociera, ad eccezione di una randa, furono piegate, sistemate

in casse e spedite in Italia, accompagnate da altri materiali, che si erano rivelati del tutto inutili o superflui, e da tanta carta, documenti e corrispondenza che rappresentavano un peso non indifferente.

Due nuovi spinnaker arrivarono ad Oxford: uno “storm”, da vento veramente forte, ed uno spinnaker “Venturi” - nome derivante dall’effetto scoperto e studiato dall’omonimo fisico - con una serie di sfinestrature che avrebbero dovuto consentire un miglior rendimento aerodinamico, una “moda” del momento che ebbe vita breve, così come ebbe vita brevissima, come vedremo, il nostro esemplare. Qualche giorno dopo l’arrivo, sotto il *Corsaro* fu sistemata un’invasatura adatta alle sue forme e con essa fu messo in secco su di un grande scalo di alaggio. Gli operai specializzati del cantiere passarono una giornata intera a brasivare e dare la prima mano di antivegetativa all’opera viva e di pittura all’opera morta. Continuarono il giorno seguente con la seconda mano e conclusero il lavoro con un risultato eccellente, nettamente superiore a quello ottenuto in Germania nell’arsenale della Marina tedesca, i cui operai tuttavia, è bene ricordarlo, aveva lavorato in condizioni ambientali ben diverse.

Dato anche il periodo dell’anno, il cantiere era pieno zeppo di imbarcazioni a vela e a motore, di tutti i tipi e dimensioni. Fra di esse, numerose quelle che avrebbero preso parte con noi alla regata. Conobbi alcuni skipper e membri di equipaggi, che vennero a trovarci, incuriositi dall’unica imbarcazione concorrente, non solo straniera, ma arrivata da oltre oceano. Rimasero sorpresi del programma del *Corsaro* ed espressero ammirazione per il suo contenuto marinaresco e formativo. Avrei voluto conoscerli meglio, ma eravamo tutti occupatissimi con i lavori ed in lotta contro il tempo. Il 20 giugno rientrò il Comandante e, nella tarda serata dello stesso giorno, il cantiere e noi avevamo completato ciascuno la sua parte dei lavori programmati. Il mattino dopo mollammo gli ormeggi, percorremmo il canale e rientrammo nella Chesapeake Bay. Solo 45 miglia ci separavano da Annapolis, ma trovammo poco vento. Procedemmo a vela e motore e nel primo pomeriggio ci ormeggiammo ad una banchina dello Yacht Basin della US Naval Academy. Avevamo solo un giorno e mezzo prima della partenza della regata, ma non c’era quasi più niente da fare, a parte i viveri. La partecipazione del *Corsaro* fu oggetto di particolare attenzione da parte dei media: persino il New York Times ci dedicò un articolo ed il Comandante fu intervistato da un corrispondente dell’Associated Press.

La prima parte della crociera era ormai alle spalle. Avevamo già all’attivo 6.800 miglia, sulle rotte effettivamente percorse, quasi tutte a vela, ed avevamo subito una sola avaria grave, quella della rottura del boma. L’equipaggio aveva raggiunto un buon livello di addestramento, era affiatato, in ottime condizioni fisiche ed il morale era alto. Ma dalla partenza dell’Annapolis - Newport tutto sarebbe stato diverso e molto più duro e impegnativo. A parte le brevi soste ed i trasferimenti in Gran Bretagna, saremmo stati per 45 giorni sempre in regata, per lo più in zone climatiche che non avevano nulla a che fare con la nostra estate. Eravamo tutti pienamente coscienti di quanto ci attendeva, così come delle possibilità del *Corsaro*, soprattutto dopo aver visto i più competitivi fra i nostri avversari, ma tutti comunque determinati a dare il massimo per ottenere almeno piazzamenti onorevoli.

Giovanni Iannucci

Milazzo, 31 ottobre 2012

(Continua nel prossimo numero)

Note:

- 1) *La composizione definitiva dell’equipaggio per la terza crociera era la seguente: Capitano di Fregata Piero Bernotti, Comandante, Tenente di vascello Giovanni Iannucci, Ufficiale in Seconda e di Rotta, Capitano Medico Alfredo Perla, capo servizio sanitario, già imbarcato sul Corsaro nella prima crociera, Guardiamarina Massimo Minervini, Giovanni Corso, Giacomo Cavaliere, Roberto Marini, Piero Bonifazi, Giancarlo Andrich e Luciano Masullo,*

quest'ultimo con funzioni anche di commissario, Sottotenente del Genio Navale Riccardo Pergolis, servizio elettrico, propulsione e scafo, Sottotenente Medico Carlo De Gasperis, assistente servizio sanitario, Sergente Nocchiere Ezio Colligiani, nostromo, Sottocapo RT Renato Scavone, operatore radio e cuoco, Nocchiere Mario Telara, marinaio.

- 2) *Per tutta la parte di queste memorie che segue, oltre al mio diario, mi è stato di ausilio il libro del mio Comandante: "13.000 Miglia a Vela con il Corsaro II", pubblicato dall'editore Mursia & C. nel 1964, primo di una lunga serie di libri di questo editore, dedicati a viaggi ed avventure, ma soprattutto al mare ed alla vela. Il Comandante Bernotti, scrisse poi un altro libro: "Il Corsaro II nei Mari del Mondo" che fu pubblicato, sempre da Mursia, nel 1971. In esso sono raccolti i resoconti delle prime nove lunghe crociere oceaniche del Corsaro, dal 1961 al 1967, prima che i programmi subissero, purtroppo, un ridimensionamento. Un'opera meritoria, in quanto lascia la traccia di un'attività che, per quei tempi, può essere considerata una lunga serie di vere e proprie imprese.*
- 3) *L'itinerario originale della crociera era il seguente: Wilhemshaven - Dartmouth - El Ferrol - Tenerife - Puerto Rico - Annapolis - Newport - Dartmouth - Cowes - Gibilterra -- La Spezia. Il programma prevedeva le regate Annapolis - Newport, la Transatlantica, due regate sulle boe nel Solent, la Channel Race e la regata del Fastnet.*
- 4) *Negli ultimi anni sono diventate sempre più comuni, anche su imbarcazioni di grandi dimensioni, attrezzature cosiddette frazionate, ossia con il triangolo di prora non in testa d'albero. Gli alberi sono rastremati, flessibili per mezzo di potenti sistemi idraulici o paranchi, che consentono di mettere in forza il paterazzo, curvando l'albero e smagrendo così la randa, depotenziandola e ritardando la necessità di terzarolare. Non era certo il caso delle imbarcazioni dei primi anni '60 ed in particolare del Corsaro, il cui albero era un trave "inflexibile" ed il leggero paterazzo solo un "preventer backstay".*
- 5) *Solo una decina d'anni dopo il suo varo, il Corsaro fu oggetto di una serie di modifiche, che contribuirono a sanare alcuni degli inconvenienti riscontrati e riportati sopra. Naturalmente, i miglioramenti si limitarono agli elementi sui quali era possibile intervenire. Alberi e boma in legno furono sostituiti con altri, molto più leggeri, in lega di alluminio ed il triangolo di prora fu esteso alla testa d'albero. Il risultato fu una modesta riduzione del dislocamento ed un sostanziale incremento della superficie velica.*
- 6) *Il Decca era un sistema molto preciso di navigazione iperbolica, con portata relativamente limitata. Fu sperimentato verso la fine della seconda guerra mondiale nelle acque costiere della Gran Bretagna ed esteso, dopo il conflitto, a tutto il Mar del Nord e ad altre zone costiere del mondo. L'apparato era piuttosto ingombrante e le navi che transitavano in acque servite dal sistema, o vi si trattenevano per brevi periodi, preferivano limitarsi a noleggiarlo, grazie anche ad un eccellente servizio, pronto ad intervenire per l'installazione e lo smontaggio in qualsiasi porto. Reso obsoleto da altri sistemi di navigazione più moderni, il Decca cessò la sua attività nel 2000.*
- 7) *Nelle lunghe crociere delle piccole navi scuola a vela, l'equipaggio alloggiava - come del resto ancora oggi - a terra durante le soste nei porti superiori ad un paio di giorni, in albergo o in sistemazioni logistiche della Marina locale, se disponibili. Il motivo é che la vita a bordo di 15 persone, che comporta, fra l'altro, il lavarsi e l'uso del WC (due soli sul Corsaro) al mattino, così come la consumazione dei pasti tre volte nella giornata, è*

possibile solo con la routine di navigazione che prevede l'alternarsi delle squadre. Inoltre, durante le soste sono spesso programmate funzioni sociali, ricreative e talvolta sportive, che richiedono la disponibilità quanto meno della doccia, non esistente a bordo, e la possibilità di cambiare frequentemente tenuta, creando un sovraffollamento inaccettabile degli angusti spazi disponibili a bordo.

- 8) A quei tempi i sistemi di stazza per le imbarcazioni da regata d'altura erano due: il RORC (Royal Ocean Racing Club), in vigore in Europa e in Oriente, ed il CCA (Cruising Club of America), in vigore nelle Americhe. Per quest'ultimo sistema avremmo dovuto fare le operazioni di aggiornamento della stazza negli Stati Uniti per le regate Annapolis - Newport e Transatlantica. Le imbarcazioni ottimizzate dagli architetti navali per uno dei due sistemi erano naturalmente svantaggiate quando gareggiavano con l'altro.
- 9) La scotta della randa del Corsaro non arrivava ad un carrello di scotta scorrevole su di un trasto, come già allora su quasi tutte le imbarcazioni, ma passava per un bozzello triplo incocciato ad un golfare alla sommità di un tripode al centro del pozzetto. Non era quindi possibile "scarrellare" e, per portare il boma sopra o sottovento, era necessario armare e mettere in forza un paranco dal boma al trincarino.
- 10) Il Triangolo delle Bermude è una vasta area di forma triangolare, situata nell'Atlantico settentrionale, a Nord delle Antille, nella quale si dice che un numero considerevole di navi e di velivoli sia scomparso in circostanze misteriose, attribuite ad entità paranormali o extraterrestri. Secondo la documentazione ufficiale, il numero e la natura di tali scomparse sono paragonabili a quelle registrate in qualsiasi altra area oceanica.
- 11) La Chesapeake Bay, che bagna le coste degli Stati del Maryland e della Virginia, è il più grande estuario degli Stati Uniti, nel quale si versano 11 fiumi maggiori e più di 150 minori, che attraversano il District of Columbia e sei Stati. La Baia è lunga 170 miglia marine e sulle sue rive vi sono numerose città ed importanti porti, fra i quali Baltimora, che generano un notevole traffico marittimo.

...dal topo di biblioteca

Sfogliando vecchie riviste ci siamo imbattuti sull'articolo che riportiamo con relativa foto. Chi ha letto sul precedente numero del "Notiziario CSTN" l'articolo sulla conquista del Nastro Azzurro del transatlantico REX comandato dal capitano Francesco Tarabotto, capirà come si raggiungono livelli così alti nella propria professione.

(da L'ITALIA MARINARA, 1928)

COMANDANTI DI TRANSATLANTICI

Il comando di un semplice battello richiede già una somma non indifferente di esperienza, di sforzi, di energia. Immagini quindi il lettore quali debbano essere i doveri e quante le responsabilità del comandante di un transatlantico: di una classe di navi, cioè, che costituiscono l'ultima espressione della tecnica navale.

Egli deve essere anzitutto un marinaio finito, poiché il mare per quanto lo si dica pietoso ai grossi scafi ed implacabile ai piccoli - rimane pur sempre il vecchio lupo grigio cantato dal Kipling, pronto a balzare di sorpresa e ad azzannare chiunque dimentichi la sua presenza. Ma nello stesso tempo il comandante deve avere elevatissime qualità morali: quali si addicono a colui che rimanendo a bordo - secondo l'antica formula - solo padrone dopo Dio, deve sapere dominare e disciplinare una massa alquanto amorfa perché di varia origine. Varietà di origine che si rivela anche nell'equipaggio data la preponderanza della famiglia



bianca sulle altre categorie della bassa forza: mentre tali divisioni sono più sensibili nei tre mondi chiusi, stagni, che segregano le tre classi di passeggeri. Ma poiché il comandante è a contatto diretto e costante colla parte più eletta, per censo o per cultura, dei passeggeri predetti, egli deve anche avere tatto e le qualità mondane che sono più apprezzate nei saloni.

Si rifletta ancora! Il transatlantico ha tutte le cabine occupate da ricchi commercianti, da grandi industriali, da *rentiers* che prelevano o depositano a piccoli gruppi nei porti di scalo. Bisogna lasciarli contenti per la traversata rapida; le cabine ampie, spaziose, pulite; la buona tavola; la cura dei bambini; la gaia vita sociale e l'assenza di musoneria. Poiché essi, nei paesi d'origine o di arrivo, ripeteranno le loro impressioni sulla nave (generalizzando sul paese del quale essa batte la bandiera) e saranno magari portati ad esagerare le cattive piuttosto che le buone. Al tatto del comandante ed alla sua energia è dunque affidata anche una funzione politica di prim'ordine: la propaganda del buon nome nazionale, Ragione per cui i francesi odierni che l'hanno ben capito cominciano ad insistere sulla importanza della *ambassade du paquebot*.

Non è dunque necessario che al comando dei transatlantici stiano degli uomini completi o che tendono ad esserlo?

Un tempo quando il transatlantico cominciò ad uscire dal bozzolo, tali uomini non abbondavano: tanto che in qualche marina furono scelti per il compito degli ufficiali della marina da guerra. Ma ora la cultura si è diffusa ed elevata; l'uomo di mare ha perduto quella necessaria rudezza che gli derivava dal contatto con uomini forti, ma certamente semplici; il suo senso di responsabilità si è affinato. Cosicché questa nostra età che ha visto la gigantesca fioritura del transatlantico ha visto anche sbocciare l'uomo che è degno di calcarne il ponte di comando. E fra i comandi mondiali gli Italiani – lo si dica con giusto orgoglio e con piena coscienza – sono i migliori, poiché se la nostra marina transatlantica ha fatto – dal 1919 – quella prodigiosa ascensione che tutti sanno, strappando traffico e clientela a marine già da tempo specializzate, è dovuto non solo ai nuovi colossi, ma anche ai comandanti di essi. I quali hanno saputo – con arte e tatto incomparabili – renderli attraenti alla migliore clientela internazionale. Onori dunque il paese questi uomini modesti che tanto contribuiscono al suo prestigio!



**IL COMAN-
DANTE DELL'
"AUGUSTUS"**

Inizio giovanissimo la sua carriera nella Navigazione Generale Italiana, dalla quale passò al Lloyd Italiano alla costituzione di quest'ultima Compagnia. Quando il Lloyd venne assorbito dalla Generale comandava l'Indiana, posto che tenne per tutta la durata della guerra. La nuova grande Società, non avendo tardato a riconoscere le doti professionali del

**CAPITANO
FRANCESCO
TARABOTTO**

Tarabotto, gli affidò il Principessa Mafalda all'epoca in cui questa bellissima e disgraziata nave rappresentava l'ammiraglia italiana sulla linea del Plata.

Il com.te Tarabotto passò quindi alla linea del Centro America, e dopo qualche anno imbarcò sul Duilio per un viaggio negli Stati Uniti. Oggi è al comando della più grande motonave del mondo.



Jack London L'avventuriero dei mari

Testi: Laurent Charpentier e Eric Vibart a cura di Simona Casalini
Editrice Archinto - RCS Libri Spa, Milano 2008, 95 pagine, € 30.

“Scrittore, giornalista, fotografo, avventuriero nel senso più nobile del termine, Jack London, scomparso a soli quarant’anni, ha bruciato la sua vita in un vortice di viaggi e di mestieri che, un secolo dopo, fanno ancora sognare l’adolescente che è in noi. Romanzi capolavoro, articoli impegnati, racconti epici e migliaia di fotografie testimoniano la ricchezza delle sue esperienze di vita; ma è la prima volta che il suo famoso viaggio nel Pacifico a bordo della goletta Snark, viene illustrato con immagini scattate dallo stesso autore. Fotografie di un mondo allora sconosciuto, che Jack London osserva con sguardo acuto e privo di condiscendenza, ma sempre animato dal gioioso desiderio di condividere con noi la sua avventura”

MODELLISMO... dal nostro laboratorio

a cura di **Maurizio Elvetico**.

Presso il Centro Studi procede la realizzazione di un modello in scala 1:20 dell'Italia, lo storico 8 m SI che conquistò l'oro olimpico a Kiel nel lontano 1936 e per il quale il CSTN ha ottenuto, da parte del Ministero dei Beni Culturali, il riconoscimento di "bene storico". Ben presto l'opera si aggiungerà agli altri modelli presenti nella sede del Centro tra cui Pianosa, un gozzo sorrentino, anch'esso valore storico, varato nel 1947 presso l'antico cantiere Aprea di Sorrento. Il CSTN dal 2009 ha dato vita ad un'attività modellistica in cui danno il proprio contributo gratuito artigiani e tecnici di varia esperienza. Il modello di Pianosa, quello di una feluca sorrentina ed ora di Italia sono opere del maestro Gennaro Lepre, collaboratore ed assiduo frequentatore del Centro. Allo scopo di lasciare una traccia dei lavori realizzati, ogni modello è corredato di una cartella contenente essenzialmente piani di costruzione e delle attrezzature, foto del modello e del vero. La documentazione è messa a disposizione delle associazioni modellistiche e di tutti gli appassionati di questa antica arte. Il modellismo navale, un tempo testimonianza di cultura materiale dei marinai e dei maestri d'ascia, è espressione di passione e impegno artigianale verso oggetti dal forte contenuto estetico.

Inoltre l'esigenza alla riproduzione fedele anche nei particolari sollecita all'approfondimento di aspetti storici realizzativi, dal taglio delle vele, alle forme degli scafi e delle attrezzature. La volontà dei soci del Centro Studi è quella di proporre degli itinerari ludico-didattici, facilmente comprensibili, attenti ai temi generali della modellistica navale, dagli aspetti storico-culturali a quelli tecnologici e di laboratorio con il coinvolgimento diretto nelle varie fasi di costruzione di un modello. L'attività sarà destinata ad un pubblico eterogeneo con particolare attenzione alle esigenze dell'utenza scolastica. Il percorso dovrà arricchirsi con visite guidate presso musei o cantieri navali tradizionali.





SONDAGGIO TRA I LETTORI

Sul numero 7 di marzo 2013 abbiamo lanciato sul "Notiziario CSTN" un sondaggio tra i lettori per conoscere gli argomenti più graditi.

Il sondaggio è stato aperto fino al 30 giugno 2013.

Abbiamo ricevuto 326 risposte con le seguenti preferenze in % per le domande poste:

- marineria 21%
- agonistica 25%
- personaggi 8%
- storia 14%
- modellismo 8%
- istituzioni culturali 5%
- proposte di lettura 14%

Tra i partecipanti al sondaggio era in palio una copia del volume:

"Navigare - Dizionario enciclopedico della nautica" di Maurizio Elvetico, edizione Nutrimenti, 2012, 510 pagine, € 39 (sconto ai nostri lettori 25%)

Dopo il sorteggio effettuato presso il Centro Studi Tradizioni Nautiche vincitore della copia in palio è risultato il dott. **Maurizio Brescia di Genova** noto esperto della storia della Marina Militare, autore di diversi volumi sulla materia e corrispondente delle principali riviste del settore tra cui la Rivista Marittima.

Congratulazioni a Maurizio al cui domicilio verrà spedito il volume.



Napoli, inizi '900. Monotipo Sailing Club.

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