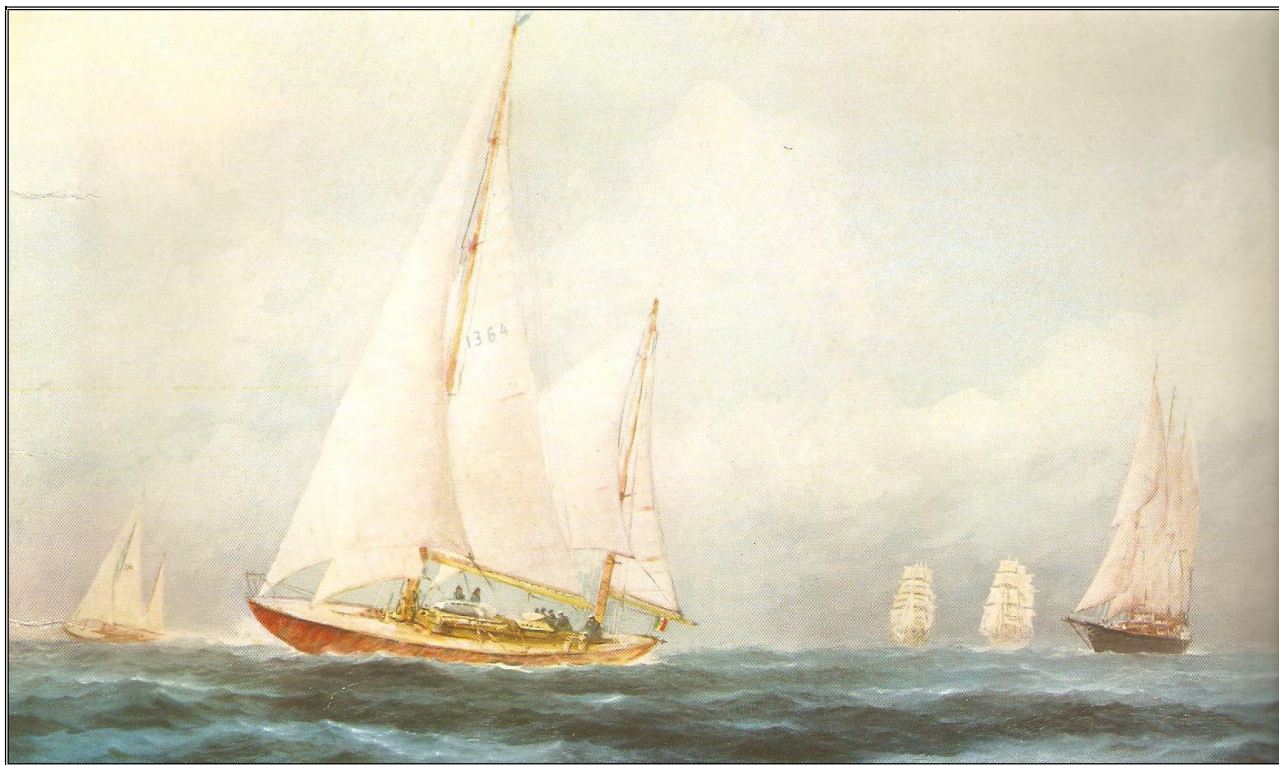


## 1956 – *Artica II*



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

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

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

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

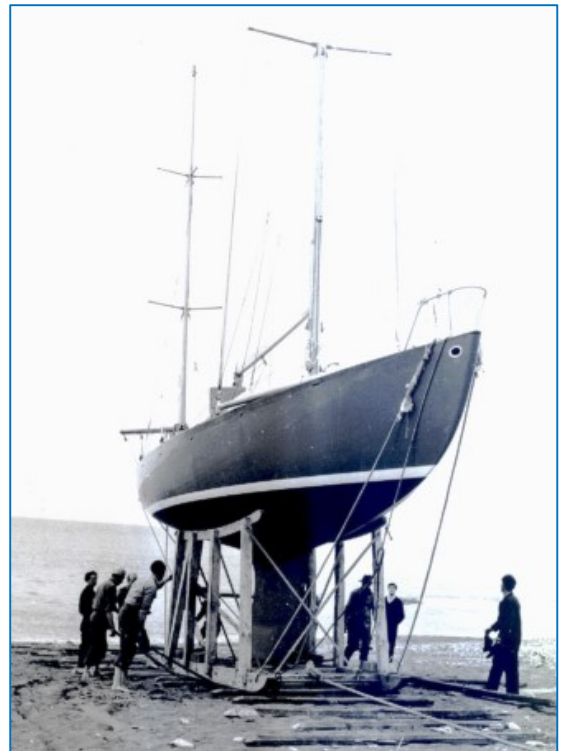
Racing Club – di Marivela, che aveva già ottenuto notevoli successi in Mediterraneo. Era stato progettato e costruito nel 1950 da Cesare Sangermani ed era stata una delle prime costruzioni, la N. 36, del suo cantiere (*Nota 3*). L'anno seguente era stato venduto alla Marina.

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

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

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

Ma torniamo a noi. I pochi giorni che trascorremmo a Genova furono densi di attività. Non c'era molto tempo e tante cose da fare per completare l'allestimento e uscire in mare per conoscere la barca e provare le vele, tutte della famosa veleria britannica Ratsey & Lapthorn, arrivate da Cowes



accuratamente piegate nei loro sacchi. Alcune di esse, fra le quali le rande di maestra e mezzana, erano ancora in cotone, altre rappresentavano le prime esperienze con il terylene, il nome inglese del dacron. Conoscemmo John Illingworth che trascorse qualche giorno con noi, controllando nei minimi particolari la barca e dandoci utili consigli. Ebbi occasione di rivederlo in seguito, ma fu sufficiente quel primo contatto perché mi rendessi conto che avevo avuto il privilegio di conoscere una persona eccezionale, al di là della sua fama. Il suo fisico imponente, il carisma che emanava, la disinvoltura con cui si muoveva in barca e la chiara percezione di tutto quanto avveniva intorno a lui rimarranno sempre impressi nei miei ricordi.

Quando all'ormeggio, fra un'uscita in mare e l'altra, eravamo oggetto di notevole curiosità da parte dei soci dello YCI, che venivano numerosi a vedere la nuova barca della Marina. In genere, i commenti erano positivi ed esprimevano soddisfazione per le prospettive di successo in regate internazionali. Ci furono, tuttavia, anche voci discordi. Le imbarcazioni d'altura di allora erano ben diverse. Coperta in doghe di teak,



sovrastutture in mogano massello, sistemazioni interne concepite per la massima comodità senza pensare al peso, tutte caratteristiche che su *Artica* erano state accuratamente bandite. Qualcuno fece osservare – e non credo fosse un giudizio del tutto privo di fondamento – che una barca come quella avrebbe esercitato un’influenza negativa sulle caratteristiche delle imbarcazioni da regata d’altura, costringendo a ricercare



solo le prestazioni a scapito delle qualità crocieristiche che avrebbero dovuto invece coesistere. In alcune occasioni, per fortuna rare, la critica si spinse oltre, invadendo un campo che non aveva nulla a che fare con lo sport della vela. Si disse, più o meno apertamente, che non era quello il modo di spendere il denaro del contribuente. In questi casi, la risposta del Comandante Junca era tale da lasciarli di stucco. Prendeva di tasca un maniglioncino di ferro zincato e, sorridendo, lo offriva all’interlocutore dicendo che quella era, valutata generosamente, la restituzione della sua parte di imposte (*A fianco: prime prove in mare con tutta la “biancheria” a riva per l’andatura al lasco stretto*).

Fin dall’inizio, la nostra vicenda ebbe anche una componente “politica” non insignificante. Qualche giorno dopo il nostro arrivo a Genova, ricevemmo tutti una lettera riservata dallo Stato Maggiore della Marina nella quale si diceva perentoriamente che durante la nostra permanenza in Portogallo avremmo dovuto evitare di recarci a Cascais “quale località”. In altre parole, non avremmo dovuto metterci assolutamente piede. Il motivo era che l’anno precedente, in occasione della premiazione di un campionato internazionale della classe Star, il Comandante Straulino era stato fotografato

in uniforme mentre stringeva la mano ad Umberto di Savoia, in esilio a Cascais. La fotografia, apparsa su di un quotidiano sotto il titolo “La Marina Monarchica”, aveva suscitato non poche reazioni nel mondo politico e si voleva evitare che vi fossero altri “incidenti” del genere. L’arrivo della regata era proprio a Cascais, ma noi avremmo dovuto proseguire al più presto con la barca per Lisbona.

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

Da Genova dirigemmo per Ischia, dove era previsto un rendezvous con i quattro 24 piedi RNSA di Marivela. Era in corso una delle gambe della “Regata dei Tre Dipartimenti” (*Nota 6*) da Napoli a La Maddalena e avremmo dovuto intercettarli e procedere insieme verso la Sardegna. Il rendezvous avvenne al largo di Ischia, ma insieme rimanemmo poco. *Artica* prese ben presto il suo passo e in un paio d’ore li perdemmo di vista di poppa. Il tempo era buono, la navigazione e la vita di bordo proseguivano senza problemi, nonostante la ristrettezza e la



spartanità delle sistemazioni sotto coperta. Tutto era studiato con tale razionalità che, con il passare del tempo, la barca cominciò perfino a sembrarci più comoda e spaziosa di quanto in effetti non fosse..

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

Anche le rande di maestra e mezzana, in cotone, avevano le loro peculiari esigenze. Quando bagnate o solo umide per la pioggia o per la "guazza" notturna si restringevano ed era necessario lasciare il caricabasso del boma ed il tiro a poppa per evitare che potessero deformarsi o addirittura strapparsi in casi estremi. Poi, cessata la pioggia e fattosi giorno, mentre si asciugavano, bisognava rimettere gradualmente in forza le due manovre. Erano vele che avevano il loro peggior nemico nell'umidità. Esattamente il contrario delle vele di oggi, il cui nemico è il sole, con i suoi ultravioletti, micidiali per i tessuti ed i laminati sintetici.

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



tempo era stato buono e non potevamo immaginare cosa ci attendeva.

In vista di Tavolara, il vento cominciò ad aumentare e ben presto ci trovammo nel bel mezzo di una classica ponentata delle Bocche. Riducemmo vela e cominciammo a bolinare mentre il sole tramontava. Con una serie di corti bordi, entrammo dal passo delle Bisce e continuammo a bordeggiare mentre il vento andava aumentando e fischiava sempre più forte nel sartame. Ormai era buio pesto e intorno a noi non si vedeva che qualche luce sulla costa, a quei tempi quasi deserta, ed una quantità di segnalamenti luminosi. Prima di ogni viramento in vicinanza della costa, pur nell'oscurità, appariva una

fuggevole immagine dei tipici scogli di granito della Sardegna nord orientale. Per fortuna gli anziani di bordo conoscevano bene la zona e non ci furono mai apprensione o incertezze, ma il peggio doveva ancora arrivare. Eravamo ormai a poche miglia da La Maddalena su di un bordo con mure a sinistra, pronti a virare a qualche decina di metri dalla costa meridionale dell'Isola di Santo Stefano quando fummo investiti da una raffica ben più forte delle altre. Il viramento non riuscì, non c'era più lo spazio per riprendere velocità sulle stesse mure e non rimaneva che puggiare, ma per farlo era necessario filare o meglio addirittura ammainare la randa. All'ordine, Giancarlo ed io ci precipitammo all'albero e riuscimmo a mollare e filare rapidamente la drizza. Mentre riprendevamo fiato e la barca correva in poppa, vedemmo distintamente gli scogli a pochi metri dal nostro fianco sinistro. L'avevamo scampata per un pelo!

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

a Marietto che avrebbe fatto con lei il lungo viaggio in autotreno per carichi speciali fino a Portsmouth e avrebbe poi provveduto a rimetterla a mare e ad armarla.

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

Ci ritrovammo il 25 giugno a Marivela, che allora era in una villetta di fronte al Ministero della Marina, dall'altra parte del Tevere. Il Comandante di Gropello ci accolse calorosamente ed ascoltò con evidente interesse e partecipazione il resoconto del Comandante Junca su quella prima esperienza da poco conclusasi. Gli chiese poi se fosse veramente convinto delle qualità marine della barca e delle sue capacità di affrontare qualsiasi tempo. La risposta affermativa e senza esitazione sembrò non convincerlo del tutto. Era evidente che le caratteristiche di *Artica*, così originali e tanto diverse da quelle delle imbarcazioni d'altura italiane di quei tempi, destavano ancora non poche perplessità.

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

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

Dopo una breve navigazione di trenta miglia con tempo buono e vento favorevole, giungemmo alla foce del fiume Dart ed iniziammo a risalirlo a motore in bonaccia. La costa, alta e rocciosa in prossimità della foce, assumeva poi, gradualmente, le tipiche caratteristiche dei paesaggi del Devon. Dolci colline, prati verdissimi, animali al pascolo, boschi e piccole case con il tetto spiovente.

Passammo davanti al grazioso villaggio di Kingswear sulla riva sinistra, accostammo, seguendo l'ansa del fiume e lo scenario che andava aprendosi ci lasciò senza fiato. Ormeggiati su più file ad una serie di boe in mezzo al fiume c'erano i nostri avversari. Dalle maestose navi a tre alberi, alle golette, alle piccole imbarcazioni, tutte meno

una, la francese *Sereine*, più grandi di *Artica*. Fra di esse si muovevano una quantità di natanti, per lo più di visitatori, a vela, a motore ed anche a remi. Sullo sfondo il paese di Dartmouth e, sulla collina alle spalle,



l'imponente edificio del Britannia Royal Naval College (BRNC). L'Accademia del Regno Unito dall'inizio del secolo.

Ci ormeggiammo fra due boe, rassettammo la barca e ci recammo a terra dopo aver chiamato una delle



motobarche del BRNC che facevano la spola fra le unità della "Torbay to Lisbon Fleet" e l'imbarcadero di Dartmouth. C'erano ancora tante cose da fare, ma dovevamo prima trovare dove alloggiare. Rimanere a bordo sarebbe stato praticamente impossibile con tutte le manifestazioni sportive, sociali e turistiche in programma che richiedevano, fra l'altro, tenute diverse e quindi la possibilità di lavarsi e cambiarsi più volte al giorno. Trovammo sistemazioni, che definirei di fortuna, in modestissimi "Bed & Breakfast" che tuttavia si dimostrarono adeguati alle nostre esigenze. Furono giornate piene. Da regate a vela con i dinghy del BRNC in un'ansa del fiume più

a monte, a gite turistiche, al tradizionale "Crew Party", una bolgia infernale con fiumi di birra. Fra un impegno e l'altro c'era anche da completare i viveri e dare gli ultimi ritocchi alla preparazione della barca.

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

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

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

Il sei luglio, vigilia della partenza della regata, tutta la flotta si trasferì a Torquay, dove ci ancorammo nella baia, dopo una breve navigazione di una dozzina di miglia. La cittadina, graziosa e tipicamente turistica, è nota per il suo microclima, reso particolarmente mite dall'orografia e dalla Corrente del Golfo che ha come primo punto di arrivo in Europa proprio la costa sud occidentale del Devon. Le palme che ornano la passeggiata sul mare, rare a quelle latitudini, ne sono un segno evidente. Il giorno dopo salpammo con molto anticipo sull'ora della partenza, che per noi piccoli era prevista per le 14.30. La Torbay era già gremita di



imbarcazioni di spettatori che si avvicinavano, spesso pericolosamente, salutandoci a gran voce e scattando fotografie. Un caos indescrivibile che cessò solo poco prima della partenza, quando le imbarcazioni ufficiali riuscirono a fatica a liberare l'area dove avremmo dovuto manovrare.

C'era una bella brezza da ponente e ci godemmo la partenza delle grandi navi, mezz'ora prima della nostra. Uno spettacolo indescrivibile, che si sarebbe ripetuto in un numero sempre crescente di occasioni e con una partecipazione in continuo aumento negli anni seguenti, ma che a Torbay quell'anno era una "prima" assoluta. Arrivò il momento della nostra partenza, preceduta da una serie di rapide manovre che ci impedirono quasi di seguire quello che accadeva intorno a noi. Il nostro skipper fu eccezionale e ci portò sulla linea per primi, insieme a *Juana* e *Marabu*. Partire qualche secondo prima o dopo, purché non si rischi una partenza anticipata, potrebbe sembrare insignificante quando si affronta una regata di 800 miglia e certo lo è agli effetti pratici, ma il valore psicologico è notevole ed è qualcosa che carica un equipaggio e non solo per le fasi iniziali della regata.

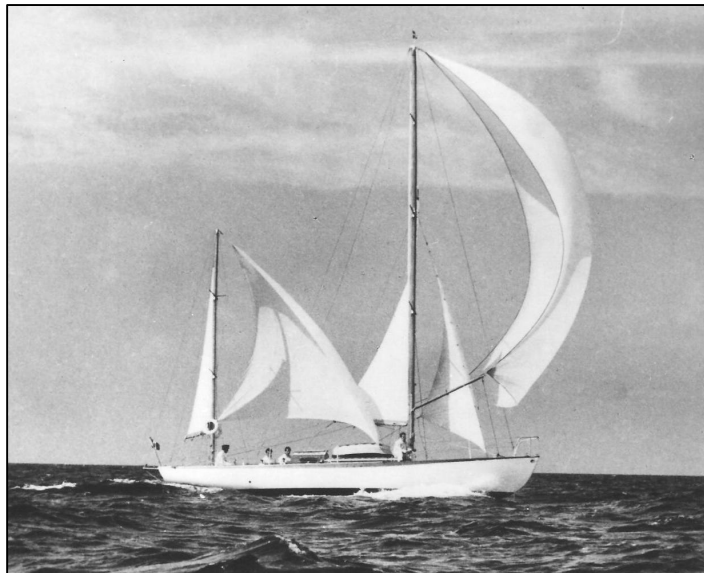
Subito dopo la partenza si verificò un inconveniente che tuttavia non ebbe alcuna conseguenza significativa. Una signora inglese che avevamo conosciuto la sera prima era venuta a salutarci e ci aveva portato una torta che avevamo la malaugurata idea di gustare poco prima della partenza. Era buona, ma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

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

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

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

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



percorso quasi quaranta miglia in quattr'ore, completavamo la seconda fase della regata, l'attraversamento del Golfo di Biscaglia (*La fotografia a fianco fu presa due anni dopo, quando lo scafo era stato pitturato in bianco*).

Passato il groppo e dopo un breve periodo di bonaccia e venticelli leggeri, una bella brezza da ponente ci dette il benvenuto all'inizio della terza ed ultima fase lungo le coste, per poche miglia ancora spagnole, poi portoghesi, fino al traguardo di Cascais. Il vento da ponente andò scemando durante la notte, la mattina dopo girò da sud, come previsto dai bollettini, e ci costrinse a bolinare tutta la giornata. La notte seguente cercammo di avvicinarci alla costa, sperando di trovare un po' di brezza da terra ma, invece della brezza, trovammo

una quantità impressionante di pescherecci e il problema non fu tanto quello di vederli quanto quello di essere visti. Infatti le batterie, come già avvenuto durante la breve crociera addestrativa, erano completamente scariche e dovemmo arrangiarci usando la luce di una torcia elettrica che diventava rossa o verde grazie alla sovrapposizione della parte del colore richiesto della bandiera nazionale.

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

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

Nonostante la stanchezza, l'eccitazione per aver concluso la mia prima vera regata d'altura e la soddisfazione per il successo ottenuto non mi permisero di dormire molto quella notte sui sacchi di vele nell'angusto locale di prora che dividevo con Marietto. Essendo i due più giovani di bordo, non avevamo diritto ad una cuccetta al centro e le due di prora erano coperte da sacchi di vele. Per fortuna gli spinnaker erano morbidi e, purché fossero asciutti, bastava avere l'accortezza di metterli sopra alle altre vele. Ma l'insonnia di quella notte era alimentata anche da un profondo taglio ad una mano che mi ero fatto la sera prima nell'aprire una scatola. Una medicazione di fortuna, con le scarse risorse della nostra cassetta dei medicinali, non era stata risolutiva ed il dolore si faceva sentire sempre con più insistenza.



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

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

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

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

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

disposizioni ricevute da Marista. Il Comandante mostrò un certo imbarazzo, ma non ci pensò molto sopra e concluse con: "Prima di essere un militare, sono un gentiluomo!" Fu una decisione che il suo equipaggio apprezzò molto.

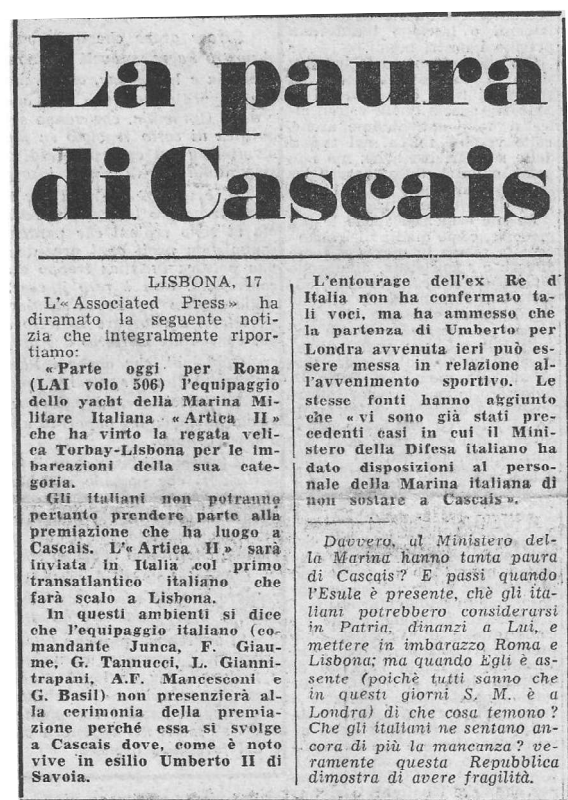
Mentre si cercava affannosamente un volo che ci riportasse a Roma, partecipammo ad un simpatico party a bordo del *Juana*. L'equipaggio, pur non avendo vinto, era più che soddisfatto per essersi guadagnato i "Line Honours", il primo posto assoluto in tempo reale. Il loro arrivo, nella tarda mattinata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

I simpatici Argentini dicevano che era il party de "los Latinos", che avevano battuto tutti gli altri, che loro definivano "los Balticos", pur essendo tutti Britannici. Non eravamo tutti uomini. Nell'equipaggio del *Sereine* c'erano anche due ragazze francesi, entrambe graziose. Non eravamo abituati alla presenza femminile nella vela d'altura, ancora quasi inesistente in Italia, e ci meravigliò la loro presenza, ma soprattutto la loro femminilità, accentuata dai vestiti che indossavano, immacolati e stirati alla perfezione, nonostante vivessero a bordo di quella barchetta.

Finalmente il volo fu trovato, ma i posti ancora disponibili non erano sufficienti per tutti. Due di noi – i designati furono Gigi ed io – avrebbero dovuto partire due giorni dopo, a premiazione avvenuta. Per evitare qualsiasi possibile problema, dovemmo addirittura cambiare albergo e ci fu raccomandato anche di farci vedere il meno possibile in giro per Lisbona in quei due giorni, per il timore che potessimo essere riconosciuti. Un'appendice della vicenda politica si verificò mentre eravamo in procinto di rientrare in Italia. Sul quotidiano di tendenza monarchica "Corriere della Nazione" del 18 luglio apparve, al centro della prima

pagina e ben evidenziato, l'articolo riportato a fianco, con la notizia diramata dall'"Associated Press". In essa, il resoconto particolareggiato e sostanzialmente corretto di tutta la vicenda, a parte errori ed omissioni nella composizione dell'equipaggio e nessun accenno alla divergenza con la Marina portoghese. La notizia era seguita da un ironico commento sulla paura della Marina, anche in assenza di Umberto II. Da dove fosse arrivata la "soffiata" non sono mai riuscito a sapere. La bella coppa che avevamo vinto, d'argento massiccio, come si usava a quei tempi, la ritirò per noi il Comandante del *Juana*. Ci giustificò con i presenti alla premiazione con la "bugia" dell'improvviso richiamo in Italia per motivi di servizio. Vidi la coppa solo anni dopo, in occasione di una mia convocazione presso Marivela.

Il successo di *Artica* ebbe vasta risonanza nell'ambiente sportivo, non solo della vela, e fu motivo di soddisfazione ed orgoglio per la Marina Militare. Numerosi furono gli articoli che apparvero sulla stampa quotidiana e sulle riviste del settore. Il pittore Rudolf Claudus, noto per le sue opere ambientate al mare ed alle unità militari, le dedicò un quadro



(riportato in prima pagina). Tutto l'equipaggio fu ricevuto dal Ministro Giulio Andreotti, e non ci fu concessa l'onorificenza di Cavaliere della Repubblica solo perché la consuetudine entrò in vigore anni dopo.

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

**Giovanni Iannucci**

Milazzo, 2 dicembre 2010

### **Note:**

- (1) *Il nome scelto per l'Artica II trae origine da quello del 10 tonnellate Artica, ordinato nel 1902 dal Duca degli Abruzzi ai cantieri Ugo Costaguta di Genova Voltri, per lanciare la sfida nella famosa Coupe de France, vinta dopo un'epica serie di regate, disputate in condizioni meteo estremamente difficili, battendo il campione francese difensore "Suzette". Una copia della splendida Coppa, che rappresenta una divinità marina su di uno scafo stilizzato, è ora custodita a Genova, in una teca presso lo Yacht Club Italiano.*
- (2) *John Illingworth (1903 – 1980), ufficiale della Royal Navy ed ingegnere navale, è stato uno dei più brillanti ed innovativi progettisti dagli anni quaranta ai settanta ed uno degli animatori più attivi dello yachting d'altomare. Aveva imparato ad andare in barca a vela da ragazzo, sul laghetto di Malham, nello Yorkshire. Nel 1937 iniziò la sua collaborazione con Jack Laurent Giles, altro famoso architetto navale, ed insieme progettarono Maid of Malham. Sua l'idea di adottare in questa barca un fiocco in testa d'albero, idea che scandalizzò a tal punto il velaio Chris Ratsey che si rifiutò addirittura di realizzarlo. Ebbe ragione Illingworth: la sua barca vinse nel 1938 il campionato RORC, proprio utilizzando quel piano velico. Nel dopoguerra, lui e Giles furono tra i primi progettisti a disegnare barche a dislocamento leggero, chiglia corta, timone staccato dalla chiglia e piani veloci rivoluzionari. Fu l'avvento della moderna barca da regata d'altura ed anche un successo, consacrato con il Mith of Malham, dalle vittorie nella regata del Fastnet nel 1947 e nel 1949. Nel 1945 aveva "inventato" la regata Sidney – Hobart che vinse. In seguito, si associò con Angus Primrose, altro noto architetto. Uscì dalla sua matita il famoso Maica, prodotto in serie, che provocò un'altra rivoluzione nel campo della progettazione. Tra le sue barche più illustri, ricordiamo, oltre a Maid of Malham e Myth of Malham, Outlaw, Minx of Malham, Mouse of Malham, Artica II e Gipsy Moth IV, lo yacht col quale Francis Chichester navigò intorno al globo in solitario. Autore di libri di successo, tra i quali "Offshore", poi aggiornato con "Further Offshore", "Venti sfide per la Coppa America" e l'autobiografico "The Malham Story". E' stato Commodoro del RORC dal 1950 al 1953.*
- (3) *Il cantiere Sangermani, nato a Lavagna nel 1946, s'impose ben presto nella costruzione di imbarcazioni a vela d'altura, soprattutto da regata, fino a diventare leader indiscusso nel settore in Italia. Nei primi cinquant'anni di attività, dal suo scalo sono scese in mare ben 225 imbarcazioni, molte delle quali si sono distinte nettamente in campo agonistico e sono ancora oggi attive fra le barche d'epoca nelle manifestazioni organizzate dall'Associazione Italiana Vele d'Epoca (AIVE). Fra le più famose, vale la pena ricordare Calypso, Sumbra, Gitana IV, Susanna II, Mabelle, Chaplin e Guia. Per lo SVMM, il cantiere ha costruito, oltre al Chiar di Luna ed Artica II, Orsa Minore, Levriere, Cigno e Stella Polare.*
- (4) *Le forme di Artica II sono originali e molto interessanti, concepite per la navigazione d'altura. La costruzione, a struttura mista, è molto robusta ed estremamente leggera. Fasciame, chiglia e timone sono in mogano; costole, madieri e bagli in lega d'alluminio anticorrosione, di ispirazione aeronautica. Le sovrastrutture sono in mogano, acajou, compensato marino e spruce, la coperta in compensato marino ricoperto in tela, la chiodagine in lega leggera e acciaio zincato. Tre paratie assicurano la rigidità dell'insieme. La stabilità è assicurata da un*

*fin-keel* in ghisa e piombo di circa 2,5 tonnellate. Il timone è separato dalla chiglia, una soluzione rivoluzionaria per quei tempi. La lunghezza fuoritutto è di quasi 13 m, mentre la larghezza, di 3,05 m, assicura una buona stabilità anche di forma. Il bordo libero è moderato, ma verso prora prende forma un accentuato cavallino. Il dislocamento è di circa 7 tonnellate, molto inferiore a quello di uno yacht convenzionale di uguale lunghezza. La propulsione ausiliaria è fornita da un motore Fiat 500 a benzina adattato all'impiego marino, con elica a due pale pieghevoli. Quanto al piano velico, esso è ispirato al *Mouse of Malham* e concepito per ottenere numerose combinazioni. Randa alta e stretta, due stralli e due fiocchi a prora, albero di mezzana la cui funzione è soprattutto quella di poter aumentare la forza di vele nelle andature portanti con la vela di strallo. Gli alberi sono in spruce, con l'interno vuoto, eccetto che nelle intersezioni con le crocette ed un puntale d'acciaio riporta sulla chiglia lo sforzo di compressione dell'albero di maestra. Questo originale piano velico permette alla barca, in andatura di bolina ed in condizioni di vento medio o forte, di comportarsi come un cutter, perfettamente equilibrata senza utilizzare la randa di mezzana, che si può portare efficacemente in bolina solo con vento leggero. Le andature al lasco ed in poppa sono le più congeniali alla barca in quanto, come già accennato, l'albero di mezzana offre la possibilità di alzare anche la vela di strallo, (carbonera) che aumenta la superficie velica totale di un buon 40% e non comporta penalizzazione nella stazza. La superficie velica di base è di circa 200 m<sup>2</sup>. Tutte le sistemazioni interne sono improntate alla massima leggerezza, spartane, ma molto razionali ed efficienti. Le cuccette sono in tela, i materassini in gomma piuma spessi solo pochi centimetri, gli impianti igienici in plastica. Oltre al boccaporto principale, non vi sono altre aperture e la ventilazione è stata studiata con particolare attenzione per evitare infiltrazioni d'acqua e nello stesso tempo assicurare il ricambio dell'aria, con soluzioni ben collaudate, a suo tempo ideate per *Mith of Malham* da questa parte dell'Atlantico e per *Dorade* dall'altra.

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

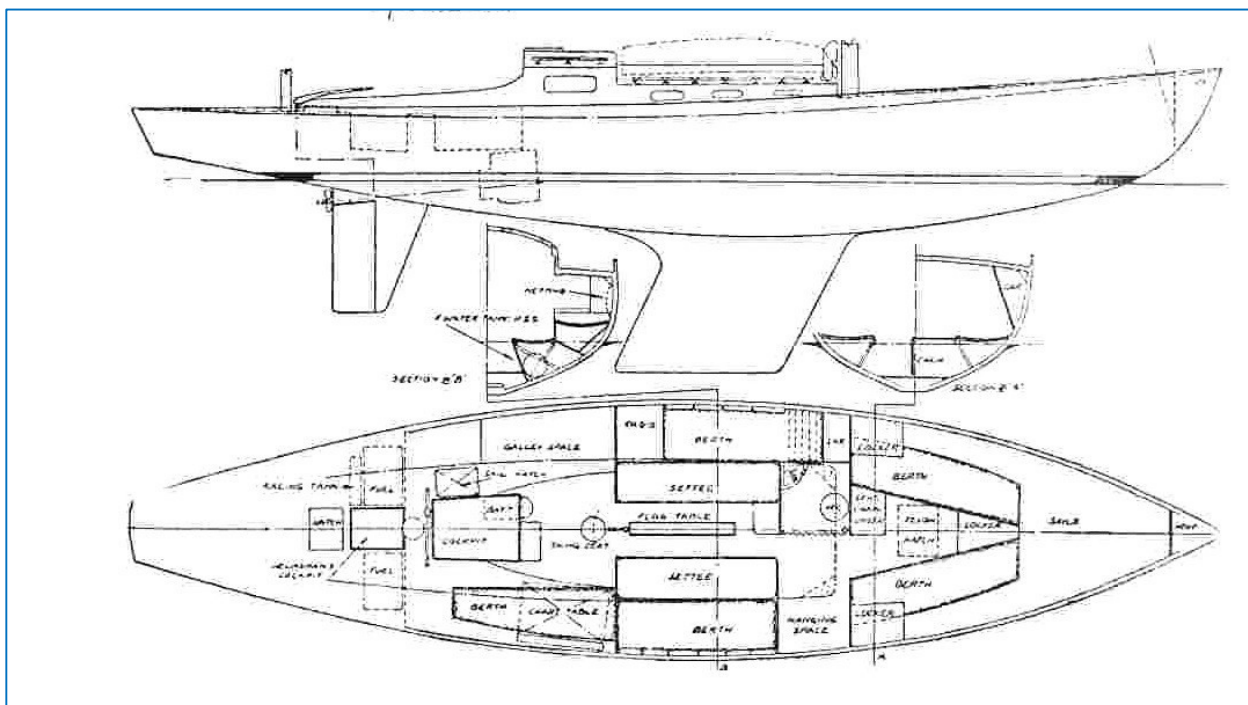


originali. Nel 1977, dopo una serie di tragici avvenimenti familiari, Niarchos vendette il Creole al governo danese che lo impiegò come comunità galleggiante per il recupero di tossicodipendenti fino a doverlo rivendere, per gli eccessivi costi di manutenzione, alla famiglia Gucci nel 1983. Il Creole non ha una buona fama per le disgrazie che hanno colpito le famiglie di quasi tutti i suoi proprietari, ma soprattutto Niarchos e Gucci.

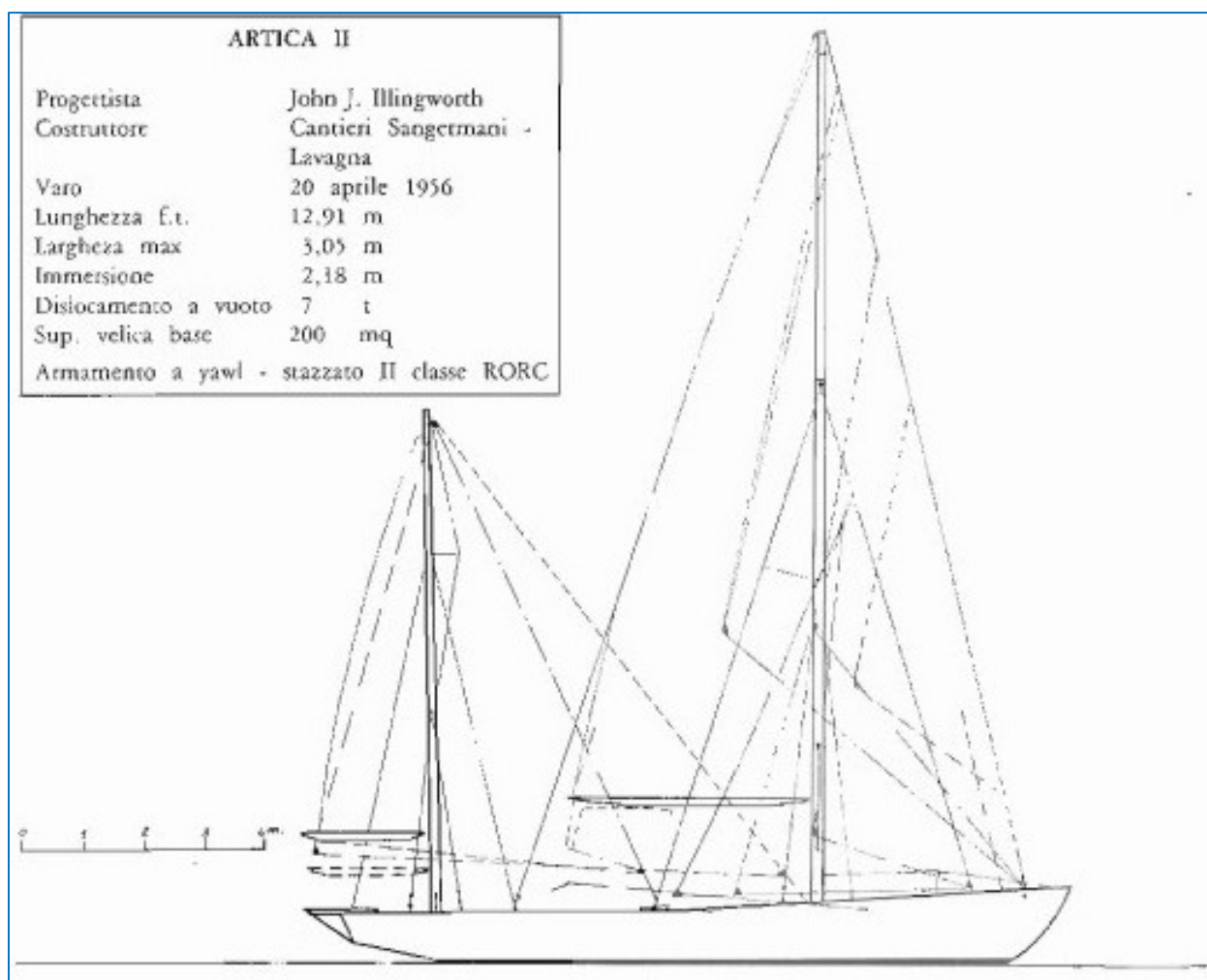
### ***Allegati di seguito e nelle pagine seguenti:***

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

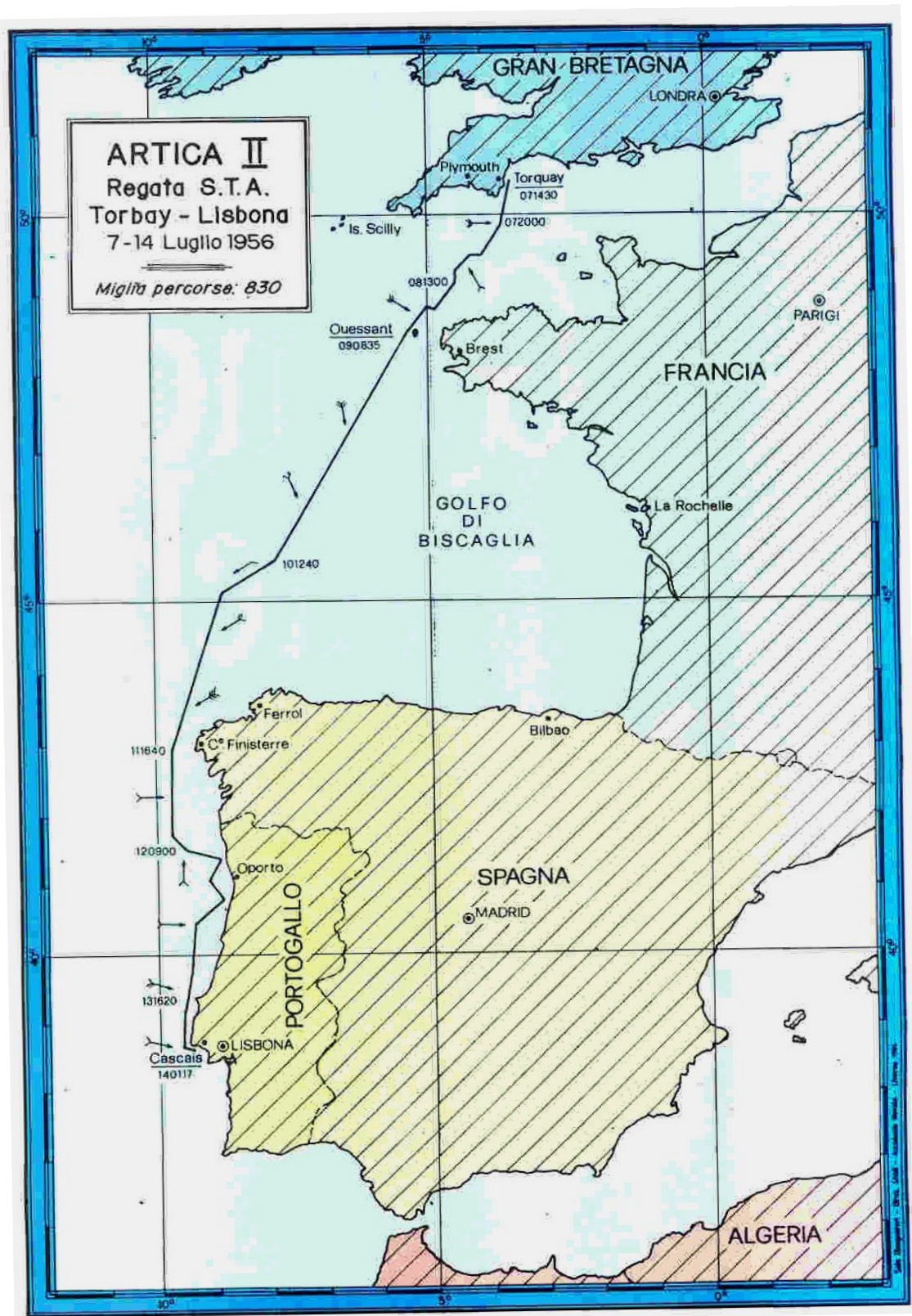
### ***Allegato 1 – Piani (laterale, sezioni e interni)***



## *Allegato 2 – Piano velico*



### *Allegato 3 – Rotte della regata*



## *Allegato 4 – Classifica della regata*

### *Regata Torbay Lisbona 1956 Classifica in tempo compensato*

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

