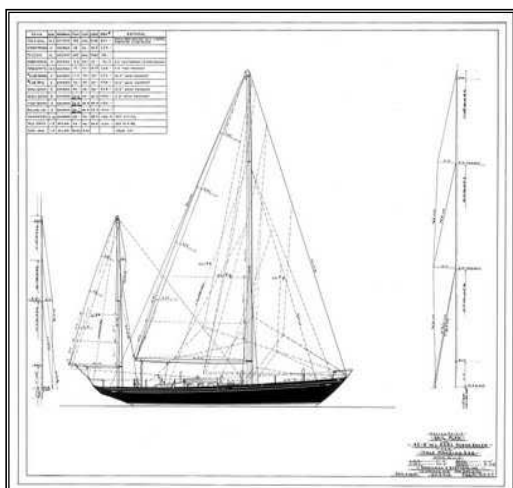


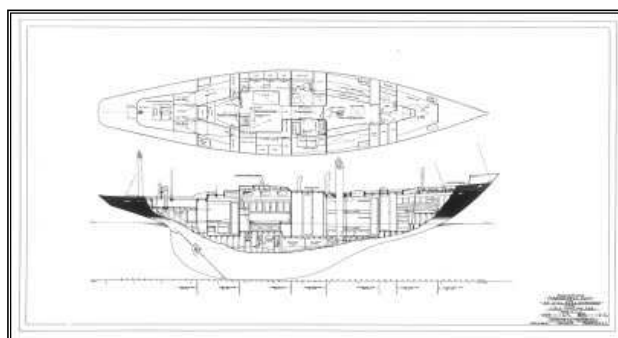
1962 – Mait II – Buenos Aires / Rio de Janeiro



Il Mait II di bolina



Piano velico



Scafo e interni

Nell'estate del '61, avevo partecipato alla regata dei Tre Golfi sul *Susanna* ed avevo consolidato la relazione di buona amicizia e reciproca stima che mi legava all'armatore, Giuseppe (Ciro) Brainovich, ed a sua moglie Alba Maria. Alla fine della regata, Ciro mi confidò un suo ambizioso progetto: voleva partecipare con il *Susanna* alla Buenos Aires – Rio de Janeiro (B.A. – Rio) (1) nel febbraio dell'anno successivo ed avrebbe avuto piacere che io facessi parte del suo equipaggio, soprattutto con il compito di ufficiale di rotta. Era un invito molto allettante ed avevo assicurato la mia adesione. L'87° Gruppo Antisom, al quale ero assegnato – al momento non sembrava vi fossero motivi perché non continuassi ad esserlo anche l'anno seguente – svolgeva la sua attività ininterrottamente, senza pause estive, ed era facile ottenere la licenza annuale in inverno poiché quasi tutti preferivano prenderla in estate ed erano agevolati da coloro che ne usufruivano nel periodo invernale. Del tutto inaspettatamente, a fine settembre fui trasferito sul *Flora*, una corvetta

della Scuola Comando, con l'incarico di ufficiale in seconda, e due settimane dopo passai sulla gemella *Danaide* con lo stesso incarico ed anche quello di controllore aereo della Flottiglia.

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

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

Lo informai dell'invito che avevo ricevuto e si mostrò subito entusiasta: riteneva fosse un'occasione unica e che valesse la pena di fare tutto il possibile per non lasciarsela sfuggire. Mi suggerì di far sapere a Monzino che avrebbe dovuto scrivere una lettera al Segretario Generale (ammiraglio di squadra il cui incarico, poi abolito, era assimilabile all'attuale Sottocapo di Stato Maggiore), mettendo in risalto l'importanza della regata, alla quale per la prima volta partecipava un'imbarcazione italiana. Era certo che sarebbe stato chiesto il parere di Marivela e mi assicurava il suo appoggio.

Nonostante l'ottimismo del Comandante di Gropello, la mia sicurezza che non vi fosse nulla da fare si trasformò solo in una debole speranza. Il Comandante della Scuola Comando era severo, esigente ed accentratore. I Capi Squadriglia erano in pratica esautorati e solo lui poteva autorizzare l'allontanamento di qualsiasi ufficiale. Le occasioni nelle quali ciò era avvenuto si contavano sulle dita di una mano ed erano tutte giustificate da gravi motivi familiari. Figuriamoci poi l'ufficiale in seconda di un'unità e controllore aereo della flottiglia, che si allontanava addirittura per un periodo di quasi un mese e per una regata velica su di un'imbarcazione privata.

Qualche giorno dopo la mia lettera a Monzino, con la quale gli suggerivo la strada per tentare di ottenere che fossi lasciato libero per la regata, mi arrivò la copia della sua lettera del 31 ottobre al Segretario Generale, inviata in copia anche al Comandante Di Gropello. Era un capolavoro di patriottismo e la mia speranza guadagnò qualche punto, anche se lo scetticismo continuava a prevalere. Per diventare certezza avrei dovuto attendere ancora una settimana, quando ricevetti copia della risposta. Il Segretario Generale aveva accolto la richiesta ed aveva dato disposizioni al mio comando che mi fosse concessa una licenza di venti giorni per motivi sportivi. Terminava con: "Lieto di averle potuto fare cosa gradita."

Con una buona dose di malignità, in genere a me non congeniale, pensai che l'Ammiraglio era prossimo alla pensione ed era naturale che, ancora relativamente giovane e proveniente da una brillante carriera, conclusa in un prestigioso incarico, aspirasse ad una collocazione in un posto di pari prestigio nel settore industriale o amministrativo. Questa circostanza poteva forse aver giocato a mio favore. Italo Monzino era allora non solo il proprietario della Standa (3), ma aveva molti

interessi in altri settori ed era conosciuto e stimato da politici ed amministratori. Un suo eventuale appoggio avrebbe potuto essere determinante. Anche Marivela aveva fatto la sua parte ed espressi la mia profonda gratitudine al Direttore, che sembrava più entusiasta di me per la mia partecipazione. Qualche giorno dopo aver ricevuto copia della lettera del Segretario Generale, mi mandò a chiamare il Capo Squadriglia. Mi disse che il Capo Flottiglia era lieto – veramente lo era!? – che mi fosse stata offerta questa opportunità e che non dovevo preoccuparmi perché durante la mia assenza sarei stato sostituito a bordo dall'ufficiale in seconda dell'unità di riserva e, per il controllo aereo, da un pilota dall'87° Gruppo A/S di Sigonella che sarebbe imbarcato per le uscite in mare. Seguì la lettera di Monzino, che si diceva soddisfatto e lieto che sarei stato a bordo e mi suggeriva di prendere contatto con il Comandante Luigi (Gigi) De Manincor (4), che sarebbe stato lo skipper del *Mait*, per concordare con lui quanto sarebbe stato necessario per la condotta della navigazione: carte nautiche, portolani, tavole per il calcolo del punto astronomico e strumenti.

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

Gigi, esperto di navigazione ed agevolato dall'essere a Genova, sede dell'Istituto Idrografico della Marina, ed in contatto con compagnie di navigazione e capitani di lungo corso, trovò tutto quello che riteneva fosse necessario e tutto quanto gli avevo chiesto io. Fra queste ultime esigenze, ebbe qualche difficoltà solo per procurarsi le tavole dell'Istituto Idrografico degli Stati Uniti, HO 214 ed HO 249, le seconde a soluzione diretta per la navigazione aerea, entrambe particolarmente utili in barca in quanto semplificavano notevolmente la preparazione delle osservazioni stellari e rendevano il calcolo molto più rapido, consentendo una mezz'oretta di sonno in più.

Durante questa fase di preparazione, si verificò un imprevisto che avrebbe potuto addirittura impedire la nostra partecipazione alla regata. Lo Yacht Club Argentino, co-organizzatore, insieme allo Iate Clube do Rio de Janeiro, aveva assicurato che il piroscafo argentino *Rio Primeiro* avrebbe imbarcato il *Mait* a Genova per trasportarlo a Buenos Aires in tempo utile per partecipare alla regata. Solo a metà dicembre si seppe che viaggiava con un ritardo di venti giorni, che non avrebbe consentito di arrivare in tempo. Monzino interessò subito il Dott. Beppe Croce, Presidente dell'Unione Società Veliche Italiane (oggi Federazione Italiana Vela) e dello Yacht Club Italiano, che si rivolse al Ministro del Turismo e dello Spettacolo, Alberto Folchi, ed al Presidente del CONI, Giulio Onesti.

Grazie al loro interessamento, la Società di Navigazione "Italia" offrì il trasporto gratuito sulla nave passeggeri *Augustus* e il *Mait* fu sistemato a bordo su di una robusta intelaiatura, costruita su di una delle piscine. L'otto gennaio partì da Genova con i due marinai della barca, che facevano parte dell'equipaggio di regata. La stampa diede notevole rilievo all'originale soluzione, pubblicando, su alcuni quotidiani, anche le fotografie delle operazioni d'imbarco (5). I due marinai, che fecero una piacevole traversata, ci raccontarono poi che il *Mait* era stato un'attrazione per tutti i passeggeri.

Gigi era il coordinatore di tutta l'operazione, con l'ausilio di Paolo Cravenna, che s'interessava della cambusa, preoccupandosi che avessimo a bordo non solo quanto necessario, ma anche che

tutto fosse di ottima qualità ed in linea con la cucina italiana. Perfino l'acqua minerale in lattine era italiana! Gianni Figari, il medico, si prese cura dei medicinali ed anche di tutto il necessario per un semplice intervento chirurgico. Una settimana prima della partenza, arrivarono due lettere. Con la prima, Gigi mi inviava i biglietti aerei Catania – Buenos Aires e Rio de Janeiro – Catania, entrambi via Roma, e mi informava che l'appuntamento dell'equipaggio (6) era presso l'agenzia della compagnia aerea Panair do Brasil, in Via Bissolati alle otto di sera di domenica 4 febbraio, due giorni dopo il mio ventinovesimo compleanno. La seconda era di Monzino: mi informava che la Marina gli aveva fatto sapere che, durante la mia licenza, non sarei stato coperto da alcuna assicurazione a carico loro, ma che aveva provveduto lui con due polizze, una di settanta milioni di Lire per il viaggio e l'altra di cinquanta milioni per la regata. Facendo tutte le scaramanzie del caso, con il valore della Lira di allora, mi sentii ben tutelato.

All'agenzia della Panair incontrai i componenti dell'equipaggio e conobbi i pochi che non avevo avuto occasione di incontrare prima sui campi di regata. Partimmo poco prima della mezzanotte e la mattina dopo eravamo a Buenos Aires (7). La notizia del nostro arrivo, dopo quello spettacolare del *Mait*, si era diffusa nell'ambito della numerosa comunità italiana e fummo accolti, in aeroporto, da molti connazionali, alcuni dei quali amici di Monzino. La calorosa accoglienza mi ricordò, anche se in tono minore, quella ricevuta dieci anni prima dall'*Amerigo Vespucci* nella campagna d'istruzione alla quale partecipai come allievo della prima classe. Nei sei giorni che seguirono, prima della partenza della regata, fummo letteralmente subissati da manifestazioni sociali: oltre a quelle ufficiali (Ambasciata, Consolato e Casa degli Italiani) e quelle per la regata allo Yacht Club Argentino, quasi tutti gli Italiani, in particolare gli amici più intimi di Monzino (Segre, Preve (8), Bronzini e Marino), avrebbero voluto averci ospiti. Con le tante cose che c'erano da fare a bordo, quei giorni furono un vero tour de force, reso più pesante dal caldo perché laggiù, nell'altro emisfero, era come se fossimo nel pieno del nostro mese di agosto.

Riuscimmo a fare anche due brevi uscite nelle limacciose acque del Rio de la Plata, soprattutto per mettere a punto l'attrezzatura, ed incontrammo alcuni dei nostri avversari (9). Mi accorsi subito che c'era qualcosa che li differenziava da noi nelle dimensioni dei genoa da vento leggero e medio: erano molto più grandi dei nostri in quanto la base arrivava molto più a poppa. Inoltre, alcuni avevano la randa che non arrivava in testa d'albero, ma alla marca che era situata anche un metro o più sotto di essa. A quei tempi non avevo ancora una conoscenza sufficientemente approfondita delle stazze, pur sapendo che erano due, quella del Royal Ocean Racing Club (RORC), adottata in Europa, in Asia e in Oceania, e quella del Cruising Club of America (CCA), in uso nelle Americhe. Non sapevo, tuttavia, quali fossero le differenze fra le due, anche perché era la mia prima regata con la stazza CCA.

Ne parlai con Gigi, che mi mise al corrente di quanto si sarebbe dovuto fare e dei motivi per i quali non era stato fatto. Nell'ottobre dell'anno precedente era stato richiesto allo stazzatore dell'USVI, Ing. Repetto, di stazzare il *Mait* secondo il regolamento CCA. Solo un mese e mezzo dopo, lo stazzatore aveva gettato la spugna, giustificando la resa con l'assenza di tale regolamento in lingua italiana e della sua scarsa conoscenza della lingua inglese, del resto a quei tempi conosciuta solo da una sparuta minoranza di Italiani. Erano stati quindi presi accordi con lo Yacht Club Argentino per stazzare la barca subito dopo il suo arrivo a Buenos Aires ma, per contrattempi e ritardi, si era provveduto solo nei due giorni prima della partenza della regata ed il certificato era stato consegnato la sera della vigilia, quando ormai non si poteva più prendere alcun provvedimento. Fu possibile solo rettificare a nostro vantaggio, peraltro modesto, il peso del piombo in chiglia, dichiarato con un telegramma dai Cantieri Baglietto.

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

Durante la sosta a Buenos Aires feci un incontro tanto imprevisto, quanto piacevole. Mentre percorrevo a piedi una delle strade principali, diretto al Consolato per ottenere il Visto per l'entrata in Brasile, sentii uno stridore di freni e vidi un'auto sportiva fermarsi in mezzo alla strada a poca distanza da me. Ne scese una persona, che al momento non riconobbi. Alzando le braccia al cielo, si mise ad urlare: "Mi amigo! Mi amigo!". Guardandolo meglio mi accorsi che era Roberto Mieres (10), che avevo conosciuto durante le Olimpiadi di Roma del '60 (a Napoli per la vela) nelle quali aveva rappresentato l'Argentina nella classe Star. Prima che iniziassero le regate olimpiche aveva partecipato con la sua barca, il *Chamuyo* alla regata Cannes – Ischia, nella quale ero su *Artica II*. Come ho scritto nel capitolo che tratta di quella regata, ci aveva battuto per pochi minuti e ci eravamo dovuti accontentare del secondo posto. Ci abbracciammo e ci sedemmo in un bar vicino dove, sorseggiando un whiskey, parlammo della regata B.A. – Rio che avrebbe fatto anche lui con il suo *Chamuyo*. Avrei voluto rimanere più a lungo con lui e saper e di più sulla regata, ma temevo che il Consolato chiudesse e ci separammo.

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

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

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

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

11 febbraio

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

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

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

12 febbraio

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

Alle 18.00 siamo a poche miglia da Punta de l'Este e ci viene incontro un yacht argentino carico di belle figliole che agitano la bandiera italiana e ci augurano un "buena suerte" che, nonostante gli scongiuri, non ci porta fortuna. Infatti, poco dopo subiamo un brutto scherzo da parte del vento: con un salto improvviso, ci costringe a fare un lungo bordo "a perdere" per doppiare la punta mentre vediamo i nostri tre avversari di testa, ormai in Atlantico, sparire all'orizzonte. Questa sarà l'ultima

volta che avremo in vista altre imbarcazioni in regata. Durante la notte continua lo stesso regime di venti leggeri e incostanti, prevalentemente dai settori poppieri. Sembra siano le tipiche condizioni atmosferiche che precedono il “Pampero”, sul quale durante la sosta a Buenos Aires abbiamo cercato di imparare tutto.

13 febbraio

Verso le 02.00 il vento cala quasi del tutto ed una nuvola scura a forma di sigaro a Sud desta le preoccupazioni della guardia. Per fortuna, nulla accade che turbi il sonno della squadra di comandata. La notte trascorre con venti leggeri e periodi di bonaccia. All'alba, la giornata si preannuncia meravigliosa e ci riserva due gradevoli sorprese: il mare è finalmente diventato azzurro ed il vento sembra essersi stabilizzato in direzione da ENE e rinfresca gradatamente. Ogni tanto bagniamo il trincarino e la velocità si mantiene intorno ai sette nodi. Riceviamo la visita di un aereo della Marina argentina e della fregata brasiliana *Babitonga*.

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

14 febbraio

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

Questa strategia era suggerita dai seguenti motivi:

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

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

Per tutta la giornata il vento salta da N a NE con intensità variabile che ci costringe a cambiare continuamente le vele di prora ed a prendere e togliere i terzaroli. Anche il mare comincia a diventare fastidioso pur non riuscendo a scoraggiare il cuoco, che continua a preparare ottimi pranzetti, camuffando sapientemente lo scatolame. Comincia a preoccuparci il fatto che, fin dalla partenza, non siamo riusciti ad intercettare nessuno dei numerosissimi bollettini delle navi di scorta. Non tanto per le previsioni meteo, quanto per gli stop orari poiché il cronometro non ha una marcia delle più regolari e la stazione radio di Montevideo comincia a sentirsi veramente male. Le altre due o tre stazioni brasiliane che riusciamo a ricevere pare non diano segnali orari ed i lunghi ascolti

sono sempre infruttuosi. Al crepuscolo il cielo è coperto e non si può osservare. La meridiana, che ci poneva cinque miglia avanti, è ancora recente e si procede alla stima. L'apparto ricetrasmittente continua a non funzionare e tutti i tentativi per trovare la causa continuano a non avere successo. Stanchi e scoraggiati abbandoniamo definitivamente l'impresa, evitando di perdere altro tempo.

15 febbraio

Tutta la notte piovoschi, temporali e vento da Nord che al mattino, contrariamente a tutte le previsioni, gira prima ad Est, poi a SE permettendoci di alzare spinnaker, vela di strallo e bolero e navigare in rotta con la barca finalmente quasi dritta. Non ci pare vero! Purtroppo nel pomeriggio un piccolo incidente viene a turbare la pace di bordo. Il vento ha continuato a girare a Sud e poi a SW, costringendoci a strambare. Nella manovra, lo spinnaker prende alcune volte nello strallo, sebbene vi fosse la rete (11) che avrebbe dovuto impedirlo. Nino lascia i fornelli e va subito a riva con il bansigo incocciato all'altra drizza dello spinnaker. Nonostante le ampie rollate ed il beccheggio, arriva fino in cima, scoccia la drizza e scende lungo lo strallo fino alle volte, che riesce a sbrogliare, consentendoci di recuperare lo spinnaker in coperta senza uno strappo e rialzarlo senza perdere molto tempo. E' stata una prodezza personale, a dimostrazione che Nino, oltre ad essere un provetto cuoco, è anche un ottimo e coraggioso marinaio. Tutta la scena si svolge alla presenza di due navi di scorta e di un aereo dell'Aeronautica brasiliana.

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

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

16 febbraio

Il vento ha ripreso a soffiare dal quarto quadrante e siamo di nuovo di bolina. Al crepuscolo mattinale cielo ed orizzonte sono visibili ed il punto conferma ancora una volta la stima. Il *Babitonga*, che ha pendolato tutta la notte poco distante, si avvicina di nuovo a darci il buongiorno, questa volta a bandiere con il codice internazionale. Tiriamo fuori la nostra serie di bandiere, il codice e ringraziamo prontamente. E' una splendida giornata estiva di sole e, nel pomeriggio, il vento gira di nuovo dai settori poppieri e ci consente di rialzare lo spinnaker. L'inefficienza del VHF ci impedisce di conoscere la posizione dei nostri avversari, ma non ci lamentiamo anche perché, in presenza di distanze per lo più notevoli e velocità relativamente basse, sapere dove sono

servirebbe solo a soddisfare la curiosità e potrebbe addirittura influire sulla concentrazione, senza offrire alcun vantaggio concreto. A tarda sera, il *Babitonga* si avvicina ancora una volta. Non ce ne sarebbe bisogno, ma ormai, visto che la procedura è stata stabilita ed ha funzionato egregiamente, mi faccio dare un altro stop orario e controllo il cronometro, riscontrando che si è comportato bene e non è necessario correggere gli stop presi per il punto astronomico al crepuscolo serale.

17 febbraio

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

18 febbraio

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

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

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

Con il vento al traverso e con la sola trinchettina facciamo cinque nodi! Ben presto la randa di cappa viene tirata fuori, armata, alzata e tutto torna tranquillo, sebbene il tempo peggiori ancora e violenti groppi di vento e di pioggia si susseguano quasi senza interruzione. Il vento ha girato di circa novanta gradi e adesso soffia dal secondo quadrante con forza 6/7 e molto di più nei groppi. Il cielo è completamente coperto e le nubi, bassissime e scure, scaricano acqua in continuazione. Ogni tanto la pioggia diventa più fitta e riduce ulteriormente la visibilità, già scarsa, mentre il mare diventa letteralmente bianco di spuma. Evidentemente siamo stati investiti da un classico fronte freddo, cosa che ci sarà poi confermata all'arrivo, anche se i bollettini non avevano previsto che arrivasse così a Nord. Per ragioni di sicurezza non abbiamo molta vela e la velocità si mantiene intorno agli otto nodi. Anche il mare è aumentato ed è ora al giardinetto, rendendo particolarmente faticoso il turno al timone, nel continuo tentativo di non far strarzare la barca o di strambare. Alle 12.00, secondo la stima, siamo circa 270 miglia a Sud di Rio e decidiamo di puntare dritto sul traguardo, a meno delle correzioni per scarroccio e deriva, in quanto riteniamo che le condizioni atmosferiche non possano variare molto nelle prossime 24 ore.

19 febbraio

Dalla mezzanotte la situazione non cambia e all'alba riappare lo stesso scenario, al quale ormai abbiamo fatto l'abitudine. Tuttavia, Ciro ed io siamo convinti che si debba metter più vela. Siamo in minoranza, ma si decide di alzare qualcosa. Penso ci voglia almeno uno storm spinnaker, ma la scelta, che non condivido, cade sul bolero, che va su, ma la sua vita è breve: poco dopo ne ammainiamo i resti. Alle 12.00 siamo a circa 90 miglia dal traguardo e cominciamo a ricevere il segnale del radiofaro dell'Isola Raza, senza però poter prendere un rilevamento attendibile a causa dei continui disturbi dovuti ai temporali dai quali siamo circondati. Sono un po' preoccupato perché ormai si naviga alla stima da più di due giorni e non certo nelle migliori condizioni per ottenere risultati sufficientemente precisi. La visibilità è sempre scarsissima e la nostra conoscenza della costa si limita a ciò che abbiamo potuto apprendere dal portolano. Rifaccio tutti i calcoli: la corrente del Brasile, l'effetto su di essa del vento, lo scarroccio, ecc., correggo la stima e passo la nuova prora al timoniere. Non credo sia possibile fare di più e spero di averci azzeccato!

Alle 18.30, in una provvidenziale quanto insperata schiarita a Nord, avvistiamo finalmente la terra e riconosciamo agevolmente il caratteristico profilo dell'Isola Redonda cinque gradi sottovento. Rispetto alla stima, siamo esattamente in rotta e solo poco più di dieci miglia avanti. Evidentemente, con il mare che c'è, il trascinamento dell'elichetta del log (rimorchiato come erano allora) sui frangenti ha prevalso sul suo percorso più lungo su cavi e creste. Comunque, tutto considerato, sono soddisfatto e, soprattutto, molto sollevato. Alle 20.00 siamo al traverso dell'Isola Raza e dirigiamo per il traguardo, segnalato da due boe luminose situate a Sud di Punta Arpoador. Tagliamo il traguardo alle 21.08, dopo un po' d'incertezza, causata dalle caratteristiche della luce delle boe che non corrispondono a quelle riportate sulle Istruzioni di Regata.

Da terra accendono un proiettore che ci abbaglia ed è l'accoglienza che riceviamo per ora, dopo 8 giorni e 6 ore di regata e 1.200 miglia di mare sulla rotta diretta, ma molte di più su quella effettivamente percorsa. Siamo contenti di essere arrivati, ma un po' depressi per la mancanza di notizie sul risultato, mentre defiliamo, sotto la pioggia sempre più fitta, davanti ai grattacieli di Copacabana, scintillanti di luci, dirigendo verso l'entrata della baia di Guanabara. Appena girata la punta, finalmente a ridosso, due grossi motoyacht ci vengono incontro carichi di gente che urla, applaude, acclama, incurante della pioggia. Ci vuole un po' di tempo, in mezzo a quella confusione, per capire quello che ci sta più a cuore: "Siete primi! Siete primi!! Siete primi in tempo

compensato!!!” Seduto nel passavanti, con un braccio sulla draglia e l’altro sulla tuga, sotto il torrente d’acqua che continua a venire giù, sento un sapore di sale che arriva sulle labbra: sono lacrime! Non riusciamo a rispondere, la tensione degli ultimi giorni ed in particolare delle ultime ore di regata lascia il posto ad un nodo alla gola, ad una gioia infinita che è difficile descrivere. A questo punto, penso sia opportuno lasciare la parola ad Italo Monzino, riportando uno stralcio integrale del suo diario:

“Non avendo potuto partecipare alla regata per impegni di lavoro, che mi hanno trattenuto a Milano, mi sono recato con mia moglie ed alcuni amici a Rio il 17 febbraio e qui ho aspettato l’arrivo del Mait II.

Sono stati per me giorni di tormento, perché le ultime comunicazioni ricevute dallo Yacht Club di Rio de Janeiro davano il Mait in 4^a posizione a Punta de l’Este dietro a Stormvogel, Fortuna e Royono; queste esattamente erano le ultime notizie che risalivano alle ore 6 del 16 mattina, dopo di che più nulla. Giorno e notte ogni due ore la cabina radiotelefonica del Club riceveva le varie posizioni delle barche, che venivano poi mosse su un grande quadro generale, dal quale si poteva quindi rilevare la posizione aggiornatissima dei concorrenti. Il Mait II era sempre fermo a Punta de l’Este! Come mai?Varie erano le voci che circolavano e niente affatto favorevoli: avaria, ritiro? Tutti gli appelli al radiotelefono non avevano risposta: il Mait era introvabile.

Il 18 mattina ho ricevuto un telegramma da Buenos Aires dell’amico Preve che si congratulava con me, essendo il Mait in prima posizione davanti a Stormvogel e Fortuna all’altezza di Laguna (12). Purtroppo però la notizia non veniva confermata, perché in alcun modo era stato possibile avere comunicazioni sulla posizione dello scafo. Il giorno 18 è passato così sempre in ansia. Il giorno 19 l’ansia è diventata ossessione: sul quadro generale tutte le barche si muovevano verso Rio, ed il Mait restava sempre fermo a Punta de l’Este, alla posizione segnalata il 16.

Finalmente vengono segnalati i primi arrivi ed io speravo proprio di poter avere notizie sulla mia barca. Alle 14,37 arriva lo Stormvogel, l’equipaggio subito avvicinato non ha saputo dirmi niente sul Mait, visto per l’ultima volta a Punta de l’Este. Alle 17,16 arriva il Royono, della Marina Militare degli Stati Uniti; altra doccia fredda, nessuno aveva visto il Mait. La situazione stava diventando drammatica, non sapevo cosa pensare, in preda alle previsioni più pessimistiche.

La sera del 19 alle ore 20 presso la sede dello Yacht Club di Rio gli equipaggi di Stormvogel e Royono banchettavano in due belle tavolate allegre, pasteggiando a champagne. Vicino a loro, noi sedevamo ai nostri tavoli, muti, senza alcuna voglia di mangiare: mia moglie ed io, la signora Brainovich ed altri amici, tutti ormai rassegnati sulla sorte della regata.

Verso le 20,30 all’improvviso corre verso di noi un giovane italiano (molti sono gli Italiani a Rio che frequentano il Club) per avvertirci che una comunicazione radiotelefonica dava il Mait a 120 miglia dal traguardo, seguito dal Fortuna a 140 miglia. Al primo momento ho tirato un sospiro di sollievo: meno male, il Mait non si era perso o ritirato. Ma era pur sempre una consolazione limitata: sarebbe arrivato sì terzo in tempo reale, ma a una distanza considerevole, perché per percorrere 120 miglia gli occorreavano almeno 14/15 ore. E così abbiamo deciso di iniziare la cena, tanto la barca non sarebbe arrivata che il giorno dopo.

Ad un certo momento dopo il segnale “attenzione attenzione” l’altoparlante comunica: “Il Mait II ha tagliato il traguardo in questo momento – ore 21.08”. E qui è avvenuta una scena indescrivibile, tutti gli Italiani sono corsi al nostro tavolo, ci hanno portato quasi in trionfo. Alla tavolata Stormvogel e Royono è passato un brivido di disappunto. Siamo saliti su un motoscafo e siamo corsi incontro al Mait. Era una notte tempestosa con rovesci di pioggia, tanto che non abbiamo

potuto uscire dalla rada verso il mare aperto, non sarebbe stato prudente e così abbiamo aspettato fermi in una zona relativamente calma.

Quando il Mait ci è stato vicino ed abbiamo potuto gridare che erano primi in tempo compensato, nessuno ha risposto: non ci credevano, un nodo aveva loro stretto la gola e non potevano più parlare.”

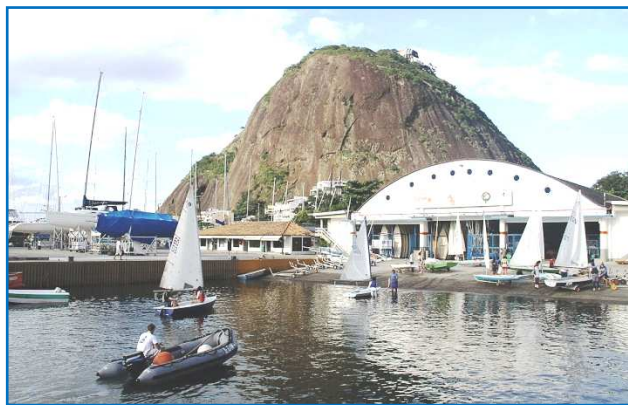
Come ci dice Monzino dal motoscafo, che procede affiancato a noi a pochi metri di distanza, sono arrivati solo *Stormvogel*, che ci paga più di 14 ore, e *Royono*, che ci paga circa 6 ore. *Fortuna*, che ci paga 20 minuti, non è ancora arrivato. Non ci par vero e ci mettiamo un po' di tempo a convincercene. Pochi minuti dopo siamo alla fonda nell'insenatura di Botafogo, di fronte alla sede dello Yate Clube do Rio de Janeiro.

Primi a salire a bordo da uno dei due motoyachts, subito affiancatisi, sono il Comm. Monzino e sua moglie. Presto il *Mait* si riempie di gente e, nella confusione “bagnata”, in mancanza di champagne che non avevamo portato a bordo per scaramanzia, emergono due bottiglie di whiskey e si brinda alla nostra vittoria. Dopo il brindisi, così come siamo, in tenuta da navigazione, fradici e sporchi dopo otto giorni senza quasi lavarci, ma in preda ad una felicità ed un'eccitazione indescrivibile, andiamo a terra al Club, che è proprio ai piedi del caratteristico Pão de Açúcar. Troviamo ad accoglierci un sacco di gente che applaude e, fra la folla, l'equipaggio dello *Stormvogel* che applaude sportivamente più degli altri. Meno sportivamente, è assente quello del *Royono*, che ha lasciato il Club subito dopo la notizia del nostro arrivo.

Ceniamo tutti insieme, ad una grande tavolata con i brindisi che non finiscono mai, poi gli altri vanno in albergo. Io preferisco tornare a bordo e trasferirmi a terra, con calma, la mattina dopo. E' quasi l'una quando mi metto qualcosa di asciutto addosso e mi stendo in cuccetta, ma l'eccitazione è ancora tanta e ci vuole un bel po' per addormentarmi, nonostante la stanchezza. Dormo di un sonno profondo e quando mi sveglio, con il profumo del caffè, che Nino sta togliendo dal fuoco, sono le nove passate. Mi alzo e metto subito la testa fuori dal tambucio. Il tempo è sempre coperto, ma non piove più. Alla fonda, ad una trentina di metri di distanza, una barca. Mi stropiccio gli occhi: è una barca un po' più piccola di noi, con lo scafo azzurro, inconfondibile: è proprio lei, l'*Ondine*! Non c'è nessuno a bordo e quindi deve essere arrivata da almeno un'ora, ma anche se fosse arrivata adesso ci avrebbe ugualmente battuto in tempo compensato. Per ora ed a meno di altre sorprese, ci dobbiamo contentare del secondo gradino del podio della classe A. Con le barche delle altre due classi, B e C, date le anomale condizioni nelle quali si è svolta la regata, non c'è dubbio che saranno dolori!

A questo punto concludo il resoconto della regata al tempo presente e torno al passato remoto, veramente “remoto” perché, mentre scrivo, da quella regata sono passati ben cinquant'anni, ma la vicenda è ancora viva nei mie ricordi in tutti i suoi particolari.

Un po' avvilito e deluso, feci i bagagli, andai a terra e, con un taxi, subito in albergo. Tutto l'equipaggio era stato prenotato al Copacabana Palace Hotel, il più “in” dei cinque stelle di Avenida Atlantica, il largo viale separato dalla famosa spiaggia di Copacabana dalla “Calçada de Mosaicos”, il tipico marciapiede a mosaico di origine e stile portoghesi. Checkin e poi una doccia infinita – ne avevo proprio bisogno! – seguita da abiti puliti, adeguati alla temperatura torrida di Rio. Arrivai al Club un po' prima dell'ora di colazione e ne profittai per visitarlo. Nella vastissima area, immersi nella rigogliosa vegetazione tropicale, numerosi edifici per tutte le esigenze: dai capannoni per le imbarcazioni alle officine, dal ristorante all'aperto a quello in aria condizionata, dalle piscine alle palestre ed ai bar. Una cosa grandiosa! Appresi poi che i soci erano più di cinquemila.



Due immagini dello “Yate Clube do Rio de Janeiro”

Finito il giro, ritrovai tutto l'equipaggio e Monzino con i suoi numerosi amici. Una grande tavolata era pronta per noi e, dopo un aperitivo ghiacciato, ci sedemmo e commentammo la regata. Iniziammo con la nostra posizione, riportata fino all'ultimo a Punta de l'Este, dove eravamo la sera del 12 febbraio, secondo giorno di regata. Inspiegabile il fatto che, anche se non glielo avevamo chiesto esplicitamente, la posizione non fosse stata aggiornata d'iniziativa dal *Babitonga*, con il quale l'ultimo contatto era avvenuto la sera del 16, quando eravamo oltre la metà del percorso. Rimarrà un mistero perché decidemmo che non era il caso di porre domande imbarazzanti agli organizzatori. Per me, anche il motivo per cui la nostra radio si rifiutò di funzionare rimarrà un mistero, non perché lo fosse, ma semplicemente perché non ho avuto occasione di chiederlo.

Sui risultati, il “rospo” dell'*Ondine* – ci aveva battuto in compensato di sole 2 ore, 4 minuti e 10 secondi – era stato ormai ingoiato e digerito; dietro di noi, a *Royono* e *Stormvogel* si era aggiunto solo il *Fortuna*. Sul grande tabellone, la posizione degli altri cinque della nostra classe non ancora arrivati ci confortò. A meno del *Don Quijote*, molto vicino al traguardo ed al quale pagavamo parecchio, non avrebbero dovuto esserci altre sorprese. Il secondo di classe era un piazzamento più che onorevole, soprattutto con l'handicap del nostro piano velico e decidemmo che potevamo essere soddisfatti e goderci serenamente la sosta a Rio. Mi rimanevano sei giorni di licenza, cinque da passare a Rio, tenendo conto di un giorno per il viaggio di ritorno ad Augusta.

Furono giorni indimenticabili, trascorsi prevalentemente al Club, dove eravamo ospiti d'onore, con i Monzino, i suoi amici e gli altri dell'equipaggio, ma anche con le tante amicizie che feci fra i miei coetanei che frequentavano il Club, molti dei quali Italiani, e fra gli equipaggi delle altre barche che continuavano ad arrivare. L'arrivo più “folkloristico” fu quello del *Chamuyo*: Roberto Mieres era popolarissimo in tutto il Sud America, non solo per il suo passato automobilistico. Quando l'altoparlante annunciò il suo arrivo, tutti coloro che erano al Club si precipitarono sul waterfront per accoglierlo. Si era battuto per la prima posizione nella classifica della sua classe in tutta la regata, ma aveva perso molti posti proprio nelle ultime miglia, quando per i più piccoli era subentrata la calma “dopo la tempesta”, che lo aveva sfavorito più degli altri. Era finito quinto nella sua classe e tredicesimo nella classifica generale. In piedi a poppa della barca, con le braccia al cielo, rispondeva agli scroscianti applausi declamando: “Es la mala suerte! La calmaria!”

Durante i giorni di Rio, l'impegno più pressante fu con gli Italiani: l'Ambasciatore, Di Stefano, ed il Console, Pini, organizzarono due pranzi per tutto l'equipaggio, invitando numerosi connazionali, evidentemente felici di conoscerci ed ancora commossi per aver visto la nostra Bandiera, che si congratulavano con noi e ci chiedevano di tornare. Il Conte Paolo Matarazzo, discendente da una

famiglia di industriali che aveva costruito un impero in Brasile, avrebbe voluto averci ospiti nella sua residenza a San Paolo. Non mi rimase molto tempo da dedicare al turismo, non andai nemmeno sul Pan di Zucchero e sul Corcovado, dove quasi tutti andarono. Mi accorsi che al vedere posti o cose, preferivo stare con la gente ed attraverso di essa conoscere meglio il Paese. Un atteggiamento che ho conservato.

Trascorsi la maggior parte del tempo al Club, soprattutto con nuovi amici ed amiche, molti dei quali Brasiliani. Attraverso di loro, comunicando in inglese o con le nostre stesse lingue, parlando lentamente, appresi molto su quell'affascinante Paese, sulle usanze, sulla situazione politica ed economica, sulla nuova Capitale, Brasilia, che aveva tolto il titolo a Rio, finita di costruire due anni prima, dal nulla nell'interno del Brasile, per iniziativa del Presidente, Juscelino Kubitschek. Fra le usanze locali del Club, una brillava per originalità. Ogni giorno, nelle prime ore del pomeriggio, arrivava un temporale con scroscio di pioggia che durava solo qualche minuto, poi ritornava il sole. La prima volta che accadde mentre ero con i miei amici, mi alzai per andare a ripararmi ed il mio gesto fu accolto da uno scroscio di risate. Nessuno si era mosso e tornai a sedermi per essere subito invitato a mettere una mano sul bicchiere per non annacquare troppo il drink. In fondo, era un usanza che aveva una sua logica: finito di piovere, in una mezz'ora si era asciutti di nuovo.

Tornando alla regata, il 22 febbraio erano ancora in mare solo quattro concorrenti, che non avrebbero potuto influenzare la classifica ed altri tre si erano ritirati. Era quindi possibile tirare le somme. Nella Classe A, come previsto, la situazione non era mutata ed avevamo mantenuto il secondo posto, anche se con un distacco minimo sul *Don Quijote*, ma nella classifica generale eravamo scaduti in sedicesima posizione. L'*Ondine*, che aveva vinto nella classe, era solo dodicesimo. "Overall" aveva vinto il *Carla*, uno dei piccoli della Classe B, e nella Classe C era risultato primo il *Sagitta*. Era quello che mi aspettavo.

Noi della Classe A avevamo avuto mediamente solo due o tre giorni di vento dai settori poppieri, a parte altre brevi, sporadiche occasioni, ed avevamo allungato il percorso più degli altri per applicare la strategia di allontanamento dalla costa. La Classe B aveva goduto di vento in poppa costante per più di quattro giorni, fino all'arrivo, ed aveva potuto optare per la rotta diretta molto prima di noi. La Classe C aveva preso il vento favorevole prima di tutti gli altri, ma aveva poi perso qualcosa con i venti leggeri e la bonaccia delle ultime miglia di regata. In conclusione, le condizioni meteo incontrate avevano favorito i più piccoli, ma il risultato era dettato da quelle che erano allora le regole del gioco ed andava sportivamente accettato.

Fu tuttavia una lezione che imparai, anche per altre esperienze analoghe accadute in seguito, e che molti anni dopo, da organizzatore ed ufficiale di regata, mi suggerì di dare sempre molta importanza alle classifiche di classe. Purtroppo, un'esigenza soprattutto di natura "mediatica" impone che vi sia un vincitore assoluto. Dagli anni '90, questo problema è stato in gran parte attutito dal sistema IMS (International Measurement System), ma non mi sembra il caso di addentrarmi in questa sede in digressioni o approfondimenti di carattere tecnico.

Tornando al *Mait*, se fosse stato stazzato CCA in tempo utile e fossero state eseguite al piano velico le modifiche necessarie per trarre il massimo vantaggio dalla formula di stazza, avrebbe potuto certamente battere l'*Ondine* e vincere la classe, ma non avrebbe potuto comunque piazzarsi meglio che intorno al decimo/dodicesimo posto nella classifica generale. Senza dubbio aveva influito negativamente anche quel giorno, o qualcosa di più, di navigazione sottoinvelati e forse sarebbero state sufficienti 24 ore di spinnaker per arrivare primi di classe, nonostante il mancato adeguamento alle regole di stazza,

La premiazione della regata, alla vigilia della mia partenza da Rio, con cena nel grande parco del Club, fu una cerimonia grandiosa ed indimenticabile. Erano presenti esponenti del governo, tutti i rappresentanti diplomatici, i vertici della vela brasiliana, argentina ed uruguaiana e moltissimi Italiani. Monzino ebbe un posto di rilievo al tavolo del Presidente della Federazione Brasiliana della Vela e fu invitato a parlare a nome di tutti i concorrenti stranieri. Anche per noi ci fu una bella coppa d'argento ed applausi scroscianti. Un'originale e gradita consuetudine fu quella che, oltre alla coppa per la barca, ogni membro dell'equipaggio fu premiato con una sua riproduzione più piccola ma, naturalmente, anch'essa in argento. La mia è fra i miei ricordi più cari (A fianco).



La sera seguente, dopo la cena al Club, congedatomi da Monzino, dal suo gruppo e dall'equipaggio, mi diedi da fare a lungo per salutare i numerosissimi nuovi amici che, molto probabilmente, non avrei più avuto occasione di rivedere. Quando andai a salutare il Console, che era in compagnia dell'Addetto Militare, entrambi non volevano credere che partissi proprio alla vigilia dell'inizio del Carnevale di Rio, famoso in tutto il mondo. Spiegai loro che la mia eccezionale licenza era giunta al termine e quindi dovevo rientrare a bordo. Ancora increduli, mi proposero un certificato medico fasullo che mi avrebbe consentito di trascorrere almeno qualche giorno nella magica atmosfera del Carnevale. Li ringraziai e, come era giusto che facessi, declinai l'offerta. Non potevo sapere che tre anni dopo avrei avuto la possibilità di vivere per intero quell'evento, che si confermò unico al mondo!

Il viaggio di ritorno fu lungo e noioso, in uno stato d'animo ben diverso da quello del viaggio di andata. La sera del 25 febbraio arrivai a Catania, proseguii per Augusta ed arrivai a notte fonda a bordo del *Danaide*. La mattina dopo, presentatomi al mio Comandante ed al Capo Squadriglia, prese le consegne dal mio sostituto temporaneo, riprendevo il mio incarico di Ufficiale in Seconda della corvetta e Controllore Aereo della Flottiglia della Scuola Comando.

Con un po' di ritardo, il 10 marzo del 1963, più di un anno dopo la regata, lo Yacht Club Italiano assegnò al *Mait* un prestigioso trofeo, con la seguente motivazione: *"Il Trofeo 'Filippo D'Albertis' viene assegnato, per il 1962, allo Yacht Mait II del Cav. del Lavoro Italo Monzino per aver compiuto la Regata Buenos Aires – Rio de Janeiro di miglia 1200, classificandosi 3° in tempo reale e 2° in tempo corretto (13)."* Fu per me una grande soddisfazione l'aver contribuito a meritare quell'ambito riconoscimento.

Giovanni Iannucci

Milazzo, 11 marzo 2013

Al rientro in Italia, Italo Monzino fece coniare il medaglione riportato nella pagina seguente, che consegnò a tutti i membri dell'equipaggio in una riunione a Milano. Purtroppo, per ovvi motivi di servizio, non potei partecipare alla riunione e lo ricevetti qualche giorno dopo per posta.

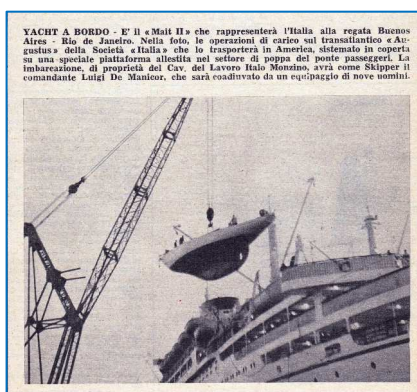


Note:

- (1) *La Buenos Aires – Rio de Janeiro è una regata d'altura di 1200 miglia, che esordì con la sua prima edizione nel 1947 ed in seguito fu disputata ogni tre anni, per divenire più tardi un evento biennale. Quella del 1962 era la sesta edizione.*
- (2) *Il Mait II, progettato da Sparkman & Stephens (Progetto N° 1215) e costruito in legno di cedro dal cantiere Baglietto di Varazze, fu varato nel 1957. E' lungo f.t. 18,80 m, 14,15 m al galleggiamento, largo 4,05 m, pesca 2,70 m e disloca 26 Tonn. Armato a Yawl, ha una superficie velica con le sole vele di taglio (non overlapping) di 170 m². Fuori del Mediterraneo, ha partecipato alla regata del Fastnet nel 1959, classificandosi settimo, ed alla Buenos – Rio de Janeiro nel 1962. In Mediterraneo, presente in tutte le principali regate, dalla Giraglia alla Tre Golfi, è stata la barca da battere per molti anni. Nel 1973 l'armatore, Cav. Monzino, la donò allo Yacht Club Italiano, che così commentò la donazione: "Con questo gesto generoso e liberale il Club acquisisce la disponibilità di questo yacht, vanto dello yachting alturiero e ricco di vittorie in campo nazionale ed internazionale." Qualche anno dopo, per gli alti costi di mantenimento, il Club fu costretto a cederlo. Con l'attuale armatore, conservato in condizioni eccellenti, prosegue ancora oggi la sua attività agonistica fra le barche d'epoca, continuando ad ottenere successi.*
- (3) *Italo Monzino (1902 – 1993), imprenditore di primo piano, Cavaliere del Lavoro, fondò a Milano, all'inizio degli anni '30, i magazzini Standa che, dopo la guerra, si diffusero in tutta Italia ed ebbero grande successo. Parecchi anni dopo, cedette "la sua creatura" senza però mai separarsi del tutto da essa e rimanendo fino all'ultimo Presidente onorario della Società. Negli anni '80, con risorse personali, creò a Milano il Centro cardiologico di eccellenza che porta il suo nome e si dedicò ad altre iniziative meritorie, cedendo, fra l'altro, la sua villa di Balbianello, sul Lago di Como, al Fondo Ambiente Italiano. Nella vela, è stato armatore di due imbarcazioni d'altura, che hanno regatato non solo in Mediterraneo, ottenendo numerosi successi, entrambe dal nome "Mait" dalle prime due lettere dei nomi di sua moglie, Maria, e del suo.*
- (4) *Luigi De Manincor (1910 – 1986) aveva fatto parte dell'equipaggio vincitore della prima medaglia d'oro olimpica della vela italiana all'Olimpiade di Berlino (a Kiel per la vela) nel 1936, con l'"Italia", nella classe più importante, gli 8 metri stazza internazionale, per i quali sarebbe stata l'ultima Olimpiade. In equipaggio con lui Leone Reggio (skipper), Bruno Bianchi, Domenico Mordini, ed i fratelli Enrico Massimo Poggi e Luigi Mino Poggi. Dopo la guerra, partecipò alle Olimpiadi di Londra*

(a Torquay per la vela) sul Dragone “Ausonia”, che si classificò quinto, con lui Bruno Bianchi e Giuseppe Canessa (Skipper).

- (5) Immagini dell'imbarco del Mait a bordo dell'Augustus riportate in articoli di quotidiani.



- (6) La composizione dell'equipaggio del Mait era la seguente: Luigi de Manincor, skipper, Giovanni Iannucci, ufficiale di rotta, Gianni Figari, medico di bordo, Giuseppe Brainovich, Paolo Cravenna, Giustino Spigno, Mino Della Casa, Gianni Tortello e i due marinai professionisti della barca Angelo Ghirlanda e Nino Pianini (imbarcati insieme al Mait sull'Augustus).
- (7) Per quanto segue, in merito alla permanenza a Buenos Aires, alla regata ed alla permanenza a Rio de Janeiro, ho integrato il mio diario con altre notizie tratte dalla dettagliata relazione redatta da Monzino per le attività svolte a terra e da De Manincor per la regata.
- (8) Riccardo Preve, Italiano emigrato in Argentina, è stato un'industriale di successo in vari settori. Amante della vela, nel 1948, si fece progettare e costruire dai Cantieri Baglietto uno yacht da crociera, armato a yawl, di 23,6 m.f.t., con deriva mobile per agevolare la navigazione sul Rio de la Plata, al quale diede il nome della moglie: “Caroly”. Nell'ottobre dello stesso anno salpò da Genova e traversò l'Atlantico, arrivando a Buenos Aires nel febbraio del 1949. Nel 1955/56 attraversò di nuovo l'Atlantico, riportando la barca a Genova, via Stati Uniti. Nel 1982, i suoi eredi, oggi noti soprattutto per il “Riso Gallo”, decisero di donare il Caroly alla Marina Militare ed io, che ero Comandante in Seconda dell'Accademia Navale, andai a prendere la barca a La Spezia, la trasferii a Livorno ed organizzai la cerimonia di consegna. In quella occasione, uno dei nipotini di Riccardo Preve, che aveva otto o nove anni, elegantissimo in bermuda bianchi e giacca blu continuò a lungo a tirare il padre per la giacca ed a chiedergli: “Papà, perché la dobbiamo regalare alla Marina?” Ancora oggi il Caroly, mantenuto in ottime condizioni, è impiegato per l'addestramento marinaresco di ufficiali e sottufficiali e partecipa attivamente a raduni e regate di barche d'epoca.
- (9) Alla Buenos Aires – Rio del 1962 parteciparono 38 imbarcazioni, divise in tre classi: “A” 10 imbarcazioni, “B” 17 e “C” 11. La maggior parte di esse erano argentine (19) e brasiliane (9), ma erano presenti anche 10 imbarcazioni delle seguenti nazionalità: Regno Unito (2), Stati Uniti (2), Uruguay (2), Cile (1), Germania (1), Italia (1) ed Olanda (1).
- (10) Roberto Casimiro Mieres (1924 – 2012) è stato un famoso sportivo argentino, che ha praticato con successo molte discipline, ma è noto soprattutto per l'automobilismo. Dopo aver vinto numerose corse in Argentina, fu invitato da Fangio e Gonzales a correre in Formula Uno in Europa nel 1950. Il suo miglior piazzamento fu quarto, su di una Ferrari 125 nel Circuito delle Nazioni a Ginevra. Negli anni seguenti si guadagnò un sesto posto a Monza e molti altri onorevoli piazzamenti in gare di Formula Uno ed in altre categorie. Abbandonò l'automobilismo verso la fine degli anni '60, tornando a dedicarsi alla vela ed al suo lavoro di rappresentante della Mercedes in Argentina.
- (11) La “rete”, che da molti anni non viene più usata, era una rete a maglie larghe, di cima sottile di forma simile ad un fiocco olimpico, che veniva ingarrocchiata allo strallo ed alzata quando lo spinnaker era a

riva allo scopo di impedire che potesse prendere volte intorno allo strallo. Negli ultimi anni d'impiego fu modificata, conservando i bordi e sostituendo la rete con cimette orizzontali di numero adeguato all'altezza del triangolo di prora.

(12) La cittadina di Laguna è nell'isola di Santa Catarina, a circa 400 miglia nautiche da Rio de Janeiro.

(13) Per correttezza d'informazione, i piazzamenti riportati nella motivazione avrebbero dovuto essere: "3° in tempo reale di flotta e 2° in tempo corretto di classe."