



**Roma, Palazzo Marina, Lungotevere delle Navi**

*Molte vicende di vela, e non solo, alcune delle quali pubblicate, relative al periodo trattato in questo capitolo sono state solo menzionate o brevemente sintetizzate in quanto ho ritenuto che meritassero un intero capitolo.*

Come ho scritto alla fine del precedente capitolo, dopo l'allucinante, deludente e disastrosa esperienza da comandante in seconda dell'Artigliere, caratteristica di un periodo di crisi che sembrava investire tutta la Marina, avevo preso in considerazione la via delle dimissioni ed avevo chiesto di essere destinato a Roma, sede più indicata per trovare un altro lavoro, non solo in generale, ma anche perché Gianni Pera si stava interessando alla realizzazione di un porticciolo privato sulla costa laziale in quanto sembrava che fosse imminente l'approvazione di una legge che lo avrebbe finalmente consentito. Andare a lavorare con lui in quel settore era un'attività che mi attirava e poteva essere una soluzione al problema del mio futuro.

La domanda di essere destinato a Roma fu accolta e ci mettemmo subito in moto per cercare casa. Per fortuna avevo venti giorni di licenza di trasferimento, perché non fu facile trovarne una da fittare che fosse idonea per dimensioni, ubicazione e prezzo. Marilena fece innumerevoli telefonate ed ebbe successo solo quando cominciò ad estendere la sua ricerca a qualsiasi offerta immobiliare. Grazie alla sua insistenza, da un annuncio che offriva la "vendita di un attico ai Parioli", venne fuori che c'era anche una casa da fittare in Via Bruno Bruni, in cima ad una collinetta alla quale si accedeva da una traversa di Via Due Ponti, una congiungente Cassia-Flaminia. Quando andammo a vederla con l'agente immobiliare, apprendemmo che il proprietario era un ammiraglio destinato al ministero. Nonostante non potesse certo ignorare che la casa fosse un'esigenza per la stragrande maggioranza degli ufficiali destinati a Roma – gli alloggi di servizio erano, a quei tempi riservati solo agli alti gradi – si era ben guardato dal rendere pubblica la sua offerta al personale in servizio al ministero. Morale, dovemmo pagare pure l'onorario all'agente!

La zona era tranquilla e la casa, gradevole e adeguata alle nostre esigenze, era molto luminosa ed una parte di essa affacciava sull'aperta campagna. La distanza dal ministero era accettabile ed il traffico di Roma, a quei tempi ben diverso da quello di oggi, mi consentiva di essere in ufficio in una ventina di minuti, trovando sempre dove parcheggiare la macchina. Ne avevamo due e Marilena poteva girare tranquillamente

durante la mia assenza. Arrivato il trasloco, ci sistemammo ed il 21 dicembre mi presentai al ministero al mio nuovo incarico, che era presso lo Stato Maggiore della Marina, nella Divisione Aviazione per la Marina, capo della segreteria e della seconda sezione, che si interessava di tutto il personale della Marina, ufficiali piloti e sottufficiali specialisti, in servizio presso i reparti Antisommergibili ed ai corsi di addestramento, in Italia e negli Stati Uniti.

Subito dopo la presentazione, tornai in licenza per le festività natalizie e, con Marilena e Valeria, andammo a trovare Gianni e Mary Pera, nella loro bella villa al N° 1041 della Cassia, un po' fuori Roma. Furono contenti di vederci e parlammo dell'attività de *La Meloria* per il 1969, con i numerosi impegni già programmati per i quali mi raccomandò di tenermi pronto. Fra di essi il progetto, ancora tutto da sviluppare, della partecipazione di una squadra italiana all'Admiral's Cup, per la prima volta in quella importante manifestazione internazionale (*Nota 1*).

Passate le feste, cominciai ad inserirmi nel mio settore di lavoro che, come del resto mi aspettavo, era quasi esclusivamente "scartoffiario" e il personale dipendente della segreteria, misto Marina/Aeronautica, era di buon livello e non mi dava molto da fare. Oltre alla segreteria, come accennato sopra, mi interessavo del personale, ufficiali e sottufficiali della Marina Militare destinati presso i reparti e degli ufficiali frequentatori dei corsi di pilotaggio. Nessun problema per gli ufficiali negli Stati Uniti, ma molti con quelli che frequentavano il corso in Italia e si lamentavano del trattamento loro riservato dagli istruttori dell'Aeronautica, che traspariva "fra le righe" nei loro rapporti scritti, ma diventava molto più esplicito a voce, quando venivano a trovarmi.

Naturalmente, appena ebbi un momento libero, andai a Marivela e mi presentai al Direttore, l'Ammiraglio Corrado Dequal, fresco di consegne ricevute da Straulino. Mi vide con piacere e mi mise al corrente dei programmi che erano in itinere per regate d'altura, alle quali avrei partecipato. Alla mia obiezione sulla possibilità di essere lasciato libero dal mio incarico, mi rassicurò dicendomi che non era un incarico operativo e quindi, con un po' di organizzazione e capacità di recuperare l'arretrato, non avrebbe richiesto la mia assidua presenza in ufficio. Aggiunse che era in ottimi rapporti con il capo divisione del settore Marina di Marinavia, il Capitano di Vascello Bausano, e si sarebbe adoprato lui stesso perché fossi lasciato libero per gli eventi ai quali avrei dovuto partecipare. Concluse svelandomi il "segreto", che non lo era più per me in quanto già svelatomi dai Pera: con la Federazione Italiana Vela (FIV), stava cercando di organizzare la partecipazione italiana all'Admiral's Cup.

Lo lasciai rinfrancato sul futuro della mia permanenza a Roma e non mancò molto che si presentasse la prima occasione. Con *La Meloria*, partecipammo alle regate di Genova solo per le barche d'altura – quelle per le barche non d'altura c'erano già state a cavallo fra febbraio e marzo – che si svolsero dal 19 al 23 marzo con 21 RORC e 22 Classe "C", più piccoli, con lunghezza al galleggiamento inferiore a poco più di sette metri. Furono cinque regate, una al giorno, su lunghi percorsi sulle boe di circa venti miglia a triangolo, che in quegli anni era la norma, prima che subentrasse, incontrastato, il percorso "a bastone" e le due, o anche tre, brevi regate al giorno. I risultati furono buoni, ma non eccezionali come ci saremmo aspettati da una barca nuova e da un buon equipaggio.

Un mesetto di scartoffie in ufficio e poi un'altra occasione. Questa volta una regata d'altura di 165 miglia, sempre con *La Meloria*, dopo averla trasferita da Genova a Montecarlo, sul percorso Montecarlo – Giraglia – Gorgona – Livorno, seguita da un altro trasferimento della barca a Napoli, qualche settimana dopo, con soste a Porto Santo Stefano e Fiumicino, per partecipare poi alla ormai classica Regata dei Tre Golfi, alla sua quindicesima edizione, sul percorso Napoli – Santa Maria Castellabate (in fondo al Golfo di Salerno) – Ponza – Napoli, di 240 miglia circa. Anche in queste due ultime regate, caratterizzate da venti medio leggeri ed andature varie, i risultati furono buoni, ma inferiori alle nostre aspettative.

Intanto, la partecipazione di una squadra italiana all'Admiral's Cup era diventata ufficiale e le tre barche scelte erano *Levantades* di Beppe Diano, *Mabelle* di Serena Zaffagni e *La Meloria*, sulla quale sarei stato in equipaggio. Pensavo già che la mia prossima occasione d'imbarco sarebbe stata in quella importante manifestazione, quando giunse, inattesa, un'altra opportunità per abbandonare temporaneamente le

“scartoffie”: il mio imbarco, in comando del *Corsaro II* dal 9 al 20 luglio a La spezia per una breve crociera con dieci studenti delle scuole medie superiori, nell’ambito di iniziative promozionali intraprese dalla Marina. Di questa crociera e di quella analoga, che feci nel settembre dell’anno successivo, ho scritto un breve capitolo pubblicato sul Notiziario del Centro Studi Tradizioni Nautiche (*Nota 2*)

L’impegno successivo fu quello dell’Admiral’s Cup con *La Meloria*, ma la partecipazione all’importante manifestazione, con l’appoggio sostanziale di Marivela, merita anch’essa un capitolo a sé, attualmente in elaborazione e, in questa sede, mi limiterò a scrivere che il risultato fu superiore alle aspettative: quarti nella classifica finale, ad un passo dal podio, solo dopo di nientemeno che Stati Uniti, Australia e Gran Bretagna, mettendoci dietro ben sette nazioni, fra le quali quattro di grande tradizione marinara, quali Germania, Finlandia, Francia e Olanda. Per l’ottimo piazzamento, la Federazione Italiana Vela (FIV) conferì il “Distintivo d’Argento FIV numerato” a tutti i componenti gli equipaggi delle tre imbarcazioni

Dall’ufficio nulla di nuovo. La noiosa routine continuava senza che accadesse alcunché meritevole di trovare menzione in queste pagine, ma ebbi l’occasione di fare ancora un po’ di vela. Due brevissime crocierette, la prima sul *Penelope* con Marilena, Guido Cipriani (*Nota 3*), di due corsi dopo il mio, caro amico, anche lui pilota, e la moglie Franca. In tutto quattro o cinque giorni e meno di un centinaio di miglia da Anzio con soste a Palmarola, Ponza, Torre Astura e ritorno. Tempo e mare splendidi e venticelli.



### *A bordo del Penelope*

L’altra familiare brevissima da Anzio al Circeo e ritorno con *Artica II* e poi l’inatteso comando della *Stella Polare*, il 25 ottobre, per partecipare alla seconda edizione della Middle Sea Race, ancora lunghi dal diventare Rolex. Alla partecipazione a questa regata, con l’Ammiraglio Dequal ospite, ed ai due trasferimenti La Spezia-Malta e Malta-La Spezia è dedicato un intero capitolo (*Nota 4*). Con questa regata si concluse l’attività velica dell’anno.

La vela nel 1970 iniziò con l’occasione di una sola regata della settimana invernale di Genova. Ero di passaggio, sempre con il mio vestiario da barca al seguito (non si sa mai!) e feci una capatina allo Yacht Club Italiano mentre i regatanti si preparavano ad andare in mare. Salutai un po’ di amici e conoscenti e poi vidi Dario Salata (*Nota 5*). Lo conoscevo solo superficialmente, ma si mostrò contento di vedermi e mi chiese se volevo andare in regata con lui sul suo *Spruin*, un 5,50m S.I. che aveva “trasformato” in barca da crociera – regata con una tuga, draglie ed un minimo di sistemazioni interne. Fu un’esperienza unica ed ammirai molto le qualità di marinaio e di regatante del Comandante Salata. Compresi perché si diceva che avrebbe potuto dare quanto meno del filo da torcere a Straulino se non avesse scelto, per coerenza, di regatare con barche e vele prodotte dal suo cantiere, mentre “Tino” disponeva sia delle migliori vele che dei migliori scafi americani.

Verso la fine di febbraio, lasciai finalmente il ministero, per un periodo di quasi sei mesi, per la frequenza del Corso di Stato Maggiore presso l'Istituto di Guerra Marittima a Livorno. Fu una sessione particolarmente “turbolenta”, che culminò con una lettera, la raccolta di centinaia di firme di ufficiali in servizio e l'invio al Capo di Stato Maggiore della Marina e, per conoscenza, ad altri quattro ammiragli di squadra. Inevitabili le conseguenze disciplinari per i firmatari ed anche le ripercussioni sulla carriera, ancor più per gli organizzatori, fra i quali io fui uno dei più attivi. Ma questa vicenda ha meritato un capitolo a sé – “Memorie - 1970 - Istituto di Guerra Marittima (IGM)” – che è già in archivio e che, naturalmente, non è stato e non sarà pubblicato, ma solo inviato ad una ristretta cerchia di amici, familiari e colleghi, in particolare alcuni di coloro che divisero con me quell’esperienza.

Durante la frequenza dell’IGM, godendo del weekend libero e della famiglia sul posto che mi aveva raggiunto a Livorno a primavera inoltrata, feci tanta vela con un “Freya” costruito dal cantiere di Nino Benello. Ero sicuro che fosse una barca “vincente” e avevo convinto Nino a vendere l’ultimo esemplare varato e pronto a un acquirente non regatante ad un prezzo inferiore purché fosse disposto a cederlo ad un equipaggio esperto per partecipare a regate. La proposta fu accolta, l’acquirente fu trovato, la barca si chiamava *Ismaele* e con essa iniziò una serie incredibile di vittorie che cogliemmo con due equipaggi, prevalentemente Marina Militare, che si alternavano, il mio con Umberto Santanera secondo e l’altro al comando di Mario Di Giovanni. Ma questa serie di vittorie merita un capitolo a parte, che è in elaborazione. Il 16 febbraio 1971 arrivò il movimento per una destinazione NATO a Napoli, a Comarairmed, dove dovevo presentarmi l’1 marzo. Un altro trasloco ed un altro alloggio di fortuna in attesa di qualcosa di meglio. Ma questa è materia del capitolo successivo.

**Giovanni Iannucci**

**Milazzo, 19 agosto 2019**

**Note:**

1. *L’Admiral’s Cup è una competizione per squadre nazionali, organizzata dal Royal Ocean Racing Club, ciascuna di tre imbarcazioni di dimensioni e rating diversi, che partecipano a quattro regate, due d’altura, La Channel Race e la regata del Fastnet, e due sulle boe nelle acque del Solent. Disputata con cadenza biennale, negli anni dispari, come la regata del Fastnet, la prima edizione è del 1957 e poi si è svolta regolarmente fino al 1999 per 22 edizioni (una successiva, nel 2003, non è pienamente riconosciuta), per poi essere abbandonata soprattutto per problemi e divergenze di opinione sulla scelta dei sistemi di stazza da applicare alle tre classi partecipanti. L’Italia ha partecipato per la prima volta nel 1969 e poi sempre fino al 1997, vincendo nel 1995.*
2. *“Memorie – 1969 e 1970 – Corsaro II – Due brevi crociere con gli studenti”, pubblicato sul N° 69 del Notiziario del Centro Studi Tradizioni Nautiche (CSTN).*
3. *Con Guido Cipriani, che mi aveva convinto a prendere il brevetto. avevo fatto le mie esperienze di pilota civile con i velivoli dell’Aeroclub che sono riportate nel Capitolo “Memorie – 1962-64 – 86° Gruppo A/S a Napoli Capodichino”*
4. *“Memorie – Stella Polare – Middle Sea Race 1969”, pubblicato sul N° 67 del Notiziario del CSTN.*
5. *Dario Salata, istriano di Lussimpiccolo come Staulino, ufficiale di Marina, entrato in Accademia nel 1932, Capocorso del “Corso Gabbieri”, lasciò la Marina nel 1946 e fondò la “Velscaf”, iniziando con la produzione di vele, introducendo il “Perlon”, un precursore del Dacron che aveva il solo difetto di essere poco rigido, ed estendendola poi anche a quella di scafi in legno e di alberi in legno ed alluminio, fra questi ultimi quelli del Corsaro II e della Stella Polare, sperimentando costantemente tecniche innovative. Ha partecipato a due Olimpiadi della vela, nel 1948 al timone del Swallow, deriva alla sua prima ed ultima presenza olimpica, con Achille Roncoroni prodiere (classificandosi 6° su 14) e nel 1952 al timone del 5,5mS.I. Mirtala, costruito da Sangermani, con Egone Jakin e Giorgio Audizio a manovra, (classificandosi 10° su 16). In seguito ha sempre regatato con barche e vele Velscaf. Nel 1982 l’Azienda venne rilevata da Franco Manzoli.*