



www.cstn.it

NOTIZIARIO CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE
LEGA NAVALE ITALIANA

Mensile edito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale Italiana

Porticciole Molosiglio - 80133 Napoli - telef. 081.420.63.64 - e-mail: redazione@cstn.it

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

www.cstn.it - www.leganavale.it

ANNO VIII - N° 86

NOTIZIARIO ON-LINE

ottobre 2019

SOMMARIO

- | | | | |
|--|---------|------------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Archivio Carbone..... | pag. 17 |
| • Storia dell'ORC | pag. 2 | • Giro d'Italia a vela | pag. 21 |
| • Un motoveliero italiano in Antartide | pag. 6 | • I pirati del Riff | pag. 23 |
| • La vela ... è bella | pag. 14 | • Posta al CSTN | pag. 32 |

EDITORIALE



Una bella immagine degli anni '20 del XX Sec., quando le foto a colori non erano ancora arrivata sulla stampa, per augurare a tutti i lettori VENTO IN POPPA.

Hanno collaborato: **Sandro Alessi, Gigi Audizzo, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Franco Guerreschi, Giovanni Iannucci, Paolo Maccione, Sergio Pepe, Paolo Rastrelli, Claudio Ressmann, Carlo Rolandi.**

STORIA DELLA VELA D'ALTURA

In occasione del 50° compleanno dell'ORC, abbiamo chiesto a Giovanni Iannucci un breve articolo sulle vicende della vela d'altura che portarono alla sua nascita. Giovanni è stato membro dell'ORC, fra i tre rappresentanti della FIV, per cinque mandati, vent'anni (dal 1994 al 2014) ed ha contribuito attivamente alla crescita della stazza IMS, inizialmente in uno stato di profonda crisi, ed alla sua diffusione, che ha portato oggi all'emissione di più di 10.000 certificati di stazza, dalle "Sportboat" ai "Superyacht" e presto anche ai "Multiscafi" in 40 Paesi.

Per il suo contributo in vari comitati, è stato inserito, primo Italiano, nel "Committee of Honour" dell'ORC, che conta 22 membri.



STORIA DELL'OFFSHORE RACING CONGRESS (ORC)

Tratto, tradotto e sintetizzato da: "Brief History of the ORC"

a cura di GIOVANNI IANNUCCI

“Lo spirito e lo scopo della regola è quello di promuovere le regate di imbarcazioni d'altura di vari progetti, tipi e costruzioni su di una base di equa competizione.”

Così cominciava l'introduzione della Regola IOR. Era uno scopo ambizioso. Per circa un secolo le autorità dello yachting da entrambe le sponde dell'Atlantico avevano cercato di elaborare una regola che compensasse equamente yacht di dimensioni e velocità diverse.

Le radici

L'antenata delle regole di stazza moderne fu la Seawanhaka Rule del 1883, la cui evoluzione produsse la Universal Rule di Nathaniel Herreshoff, nata alla vigilia del primo conflitto mondiale ed impiegata solo negli Stati Uniti. Uno sviluppo parallelo avveniva in Gran Bretagna e la Boat Racing Association Rule del 1912 mostrava notevoli analogie con la regola di stazza adottata anni dopo per la regata del Fastnet dall'Ocean Racing Club (divenuto "Royal" il 5 novembre 1931 per concessione del Re George V) nella seconda metà degli anni '20. L'International Rule, promulgata per la prima volta nel 1907 dalla neonata International Yacht Racing Union (IYRU), era impiegata spesso in Europa, in Asia e nelle Olimpiadi per alcune classi metriche monotipo. Nel 1928 il Cruising Club of America (CCA) adottò per un breve periodo la regola britannica con qualche variante. Nel 1932 il CCA varò la sua regola di stazza, che tendeva ad essere "type-forming", poiché conteneva un certo numero di dimensioni di base e prevedeva penalità quando ci si discostava da esse. Una novità importante era la misura della stabilità.

Le divergenze del dopoguerra

Quando le regate d'altura ripresero, dopo il secondo conflitto mondiale, i regolamenti di stazza sulle due sponde dell'Atlantico cominciarono a divergere sempre di più. Il regolamento del CCA, variato di tanto in tanto, incoraggiava gli armatori ad optare per una imbarcazione dal doppio scopo, il tipico cruiser/racer, mentre il Royal

Ocean Racing Club (RORC) era meno incline a penalizzare l'imbarcazione concepita esclusivamente per la regata quale, ad esempio, il famoso "Mith of Malham" di John Illingworth. In quel periodo il regolamento CCA era adottato solo negli Stati Uniti, mentre quello RORC lo era in tutta Europa e in altri Paesi in Oriente, Oceania e Sud Africa.

La necessità di creare un regolamento veramente internazionale si manifestò chiaramente quando furono organizzati due eventi internazionali importanti per squadre nazionali sulle due sponde dell'Atlantico: la "Onion Patch" e poi il Southern Ocean Racing Circuit (SORC) negli Stati Uniti ogni anno, con il regolamento CCA, e l'Admiral's Cup in Gran Bretagna negli anni dispari, con quello RORC.

Questa situazione non era gradita agli armatori più attivi, che si riunirono a Brema per discutere il problema il 5 giugno 1961, per iniziativa di uno yachtman tedesco, Rolf Schmidt, e posero le basi per la creazione di un regolamento internazionale per la vela d'altura. Nello stesso anno, i delegati di quattro Paesi (Germania, Gran Bretagna, Svezia e Stati Uniti) si riunirono a Londra e decisero di istituire l'Offshore Rules Coordinating Committee (ORCC). Il Comitato, al quale aderirono altri nove Paesi (Australia, Belgio, Canada, Danimarca, Finlandia, Francia, Italia, Norvegia e Olanda) iniziò subito i lavori, sotto la guida di Buster de Guingand, dedicando inizialmente l'attenzione ad argomenti di importanza secondaria, quali i particolari della misura delle vele.



I primi passi dell'International Offshore Rule (IOR)

Nel 1965 cominciò a diffondersi la voce che nelle Olimpiadi del 1968 potesse esser inclusa una classe di imbarcazioni d'altura e l'anno seguente l'IYRU chiese al RORC ed al CCA di cercare di elaborare un regolamento di stazza internazionale per quell'evento. Entrambi i Club aderirono e nella riunione dell'ORCC dell'aprile 1967 fu istituito l'International Technical Committee (ITC). Olin Stephens ne assunse la presidenza, dando un impulso determinante al lavoro dell'ORCC, che nei primi sei anni di vita non aveva percorso molta

strada. Facevano parte dell'ITC l'americano Dick Carter e l'Europa era rappresentata dallo Svedese Gustav Plym, dall'Olandese Ricas van de Stadt e dall'Inglese Paul Spens. Completavano il Comitato gli stazzatori inglesi David Fayle e Robin Glover.

Nel breve periodo dall'aprile del '67 al novembre del '68 il Comitato si riunì frequentemente e produsse la bozza di un nuovo regolamento di stazza, l'International Offshore Rule (IOR), che fu presentato all'ORCC ed esaminato nella riunione del novembre 1968 a Londra, nella quale fu deciso all'unanimità di raccomandare a tutte le Autorità Nazionali la sua entrata in vigore l'anno seguente. Il regolamento era basato sull'approccio del CCA per le misure delle vele e sul metodo del RORC per quelle dello scafo.

Il complesso delle misurazioni e le formule per la lunghezza, il pescaggio ed i bordi liberi furono finalizzati da Olin Stephens e da Paul Spens. Fu scritto un programma fortran, impiegando schede perforate che, a quei tempi, dovevano essere inviate ad un server remoto. Il supporto della United States Yacht Racing Union (USYRU) fu fondamentale, con l'ausilio del Massachusetts Institute of Technology (MIT), nel mettere a punto questo imponente sviluppo software, con il quale, inserito il complesso dei dati, si poteva stampare un certificato di stazza con una stampante ad aghi di quei tempi.

Contemporaneamente, nel 1968 e 69, fu istituito lo Special Regulations Committee che aveva il compito di stabilire gli standard di sicurezza in mare per le imbarcazioni da regata d'altura, svolgendo lo stesso processo di unificazione delle norme in vigore nei vari Paesi. Fu istituito anche un Constitution Committee, per redigere la costituzione per un nuovo Council che avrebbe avuto il compito di controllare il regolamento di stazza con l'approvazione dell'IYRU.

Nascita dell'Offshore Rating Council

Il primo novembre 1969 l'ORCC tenne la sua riunione conclusiva ed approvò la Costituzione del nuovo Offshore Rating Council. L'Organizzazione curava il regolamento ed il programma informatico capace di calcolare le tante misure inserite con schede perforate o nastri e stampare il certificato di stazza su una o due pagine. Ciascuna Autorità Nazionale poteva servirsi del programma, pagando una "royalty" per ogni certificato emesso. Lo sviluppo di un regolamento internazionale di stazza aveva richiesto tredici riunioni in otto anni, ma tutti erano convinti che l'impegno era valso la pena.

Fin dall'inizio della sua attività, Il Council mantenne una stretta relazione con l'IYRU, il cui presidente, Beppe Croce, fu membro del Council fino al 1981. Ancora oggi, il Presidente di World Sailing in carica ha un seggio di diritto nell'ORC.

Per i successivi tre anni il Council si riunì due volte all'anno e l'ITC anche più frequentemente. Il lavoro di aggiungere ritocchi finali al regolamento di stazza portò il Council a San Francisco, La Rochelle e Portofino. Dopo il 1975 il Council ridusse la frequenza delle riunioni ad una l'anno a Londra in novembre.

Qualche anno dopo, la sensazione che il titolo di Offshore Rating Council non rispecchiasse le funzioni ampliate nel tempo, che ormai spaziavano dal controllo delle imbarcazioni, sia "rated" che "level rating" all'amministrazione delle Special Regulations, indusse il Council a cambiare il suo nome in "Offshore Racing Council". (*Da qui lascio la "Brief History" e continuo*)

La presidenza dell'IYRU a Paul Henderson

Nel 1994 assunse la presidenza dell'IYRU il Canadese Paul Henderson, decisionista con un marcato atteggiamento anti britannico, ed iniziarono le prime scaramucce con il Chairman dell'ORC, il britannico John Dare, i cui predecessori erano stati tutti suoi compatrioti. Conservo un messaggio nel quale Dare concludeva così la risposta all'ultimo dei numerosi messaggi di Henderson, che inviava a tutti: "... now I am going on a cruise and, please, stop bothering me with your silly e-mails."

Fra le prime iniziative di Henderson ci fu quella di cambiare il nome IYRU (troppo "britannico") in ISAF. Avrebbe voluto cambiarlo in ISF, ma gli fu ricordato che c'era già ed era l'International Softball Federation e fu costretto a ripiegare su ISAF. La parola "yacht" fu bandita e sostituita da "boat", mentre le imbarcazioni d'altura divennero "boats with beds".

Che l'ORC fosse "indipendente" era una cosa che non poteva assolutamente sopportare e fece di tutto per

trascinarlo nell'ISAF, fino a far spostare la sede a Southampton, dove rimase solo temporaneamente. L'ORC rimase indipendente.

Da “Council” a “Congress”. Perché?

La “guerra” con l'ISAF fu vinta alla fine dall'ORC, che conservò la sua indipendenza, e l'ISAF dovette contentarsi di creare un suo Offshore Committee, ma anche l'ORC dovette acconsentire alla nomina del primo Chairman non britannico, l'Olandese Hans Zuiderbaan, perse uno dei suoi “gioielli”, lo Special Regulations Committee, che passò all'ISAF, e fu anche costretto a cambiare nome perché, secondo Henderson di Council ce ne doveva essere uno solo ed era quello dell'ISAF. Il problema era di trovare una parola accettabile che iniziasse con la lettera “c” per evitare problemi e fu adottato “Congress”.

Per concludere, l'elenco di coloro che hanno guidato l'ORC nelle sue tre cariche più importanti nei suoi primi 50 anni di vita:

<i>Council – Congress Charimen</i>		<i>ITC Chairmen</i>		<i>Chief Measurers</i>	
1969 - 1970	Buster de Guingand	1969 - 1973	Olin Stephens	1969 - 1972	David Fayle
1970 - 1978	David Edwards	1973 - 1976	Peter Johnson	1972 - 1984	Robin Glover
1978 - 1987	John Roome	1976 - 1979	Olin Stephens	1984 - 1996	Kenneth Weller
1987 - 1993	John Bourke	1979 - 1987	Gary Mull	1996 - 2017	Nicola Sironi
1993 - 1997	John Dare	1987 - 1996	Nicola Sironi	2017	Zoran Grubiša
1997 - 2002	Hans Zuiderbaan	1996 - 2002	David Pedrick		
2002	Bruno Finzi	2002 - 2006	Manuel Ruiz de Elvira		
		2006	Alessandro Nazareth		



Super yacht in regata a Palma.



Sono passati 50 anni dall'impresa del Comandante Giovanni Ajmone-Cat che a bordo della feluca a vela latina "San Giuseppe Due" espressamente costruita dal Cantiere Palomba a Torre del Greco portò a compimento due spedizioni in Antartide (1969/1973). Per la prima volta nella storia un veliero italiano ha portato il tricolore tra i ghiacci del Polo Sud.

Le avventurose e non facili spedizioni, accuratamente descritte da Claudio Ressimann per la "Rivista Marittima" (gennaio 1998), ebbero in primis il supporto della famiglia Ajmone-Cat, al quale si aggiunse, soprattutto nel secondo viaggio, quello della Marina Militare, della Lega Navale Italiana, dell'Istituto Italiano di Navigazione e dell'Istituto Universitario Navale di Napoli.

UN MOTOVELIERO ITALIANO IN ANTARTIDE

A mezzo secolo da due singolari spedizioni polari

CLAUDIO RESSMANN

Non sono davvero molte le distrazioni per gli ospiti di una stazione antartica, e quella di interessarsi a una nave arrivata di fresco è certamente tra le più apprezzate. Immaginate quindi quale fu la curiosità degli scienziati della base argentina di Deception, nell'arcipelago delle South Shetland, la mattina dell'ultimo giorno del 1970, quando le prime luci dell'alba cominciarono a illuminare lo specchio d'acqua antistante gli alloggi: alla fonda, ormeggiato a pochi metri dalla riva, c'era un piccolo veliero, con scafo costruito in legno, munito di due corti alberi adatti ad altrettante vele latine. Una feluca, per essere più precisi, la cui immagine appariva ancora più irreali su uno sfondo fatto di neve e di rocce scure, così lontano, e non solo metaforicamente, dall'ambiente



Il San Giuseppe Due alla fonda nei pressi della base argentina di Deception.

mediterraneo. A poppa garriva, grandissima, una bandiera italiana. Il nome? *San Giuseppe Due*.

Per comprendere come una feluca potesse trovarsi in quella sperduta località dell'Antartide è necessario fare un salto indietro nel tempo, e più precisamente ai primi mesi del 1968 quando il veliero prendeva corpo, a Torre del Greco, sullo scalo del cantiere di Antonio Palomba, un maestro d'ascia appartenente a una famiglia di costruttori navali, i cui scafi navigavano da almeno un secolo nei nostri mari.

Questa volta, però, l'impegno di mastro Antonio e di suo figlio Girolamo era ancora maggiore del solito perché il committente del *San Giuseppe Due*, il comandante Giovanni Ajmone-Cat, inserendo nel capitolato alcuni inconsueti e robustissimi rinforzi delle strutture più sollecitate, aveva fatto chiaramente intendere quale sarebbe stato il primo viaggio del motoveliero: una crociera

in Antartide. Oltre a ciò, i locali interni erano stati concepiti per sopportare basse temperature esterne mediante l'adozione di opportuni accorgimenti. Così la sagoma un po' tozza dello scafo del *San Giuseppe Due* cominciò a prendere forma, realizzato con largo impiego di quercia, iroko e teak della migliore qualità. Per le vele (due latine, controfiocco, fiocco e scopamare) ci si affidò al velaio Giovanni Ascione, sempre di Torre del Greco, che lavorò gli sferzi "all'antica", cioè rispettando i canoni delle tradizioni marinare e relingando tutto a mano. Una fatica ben compensata, se si pensa che le varie mute avrebbero brillantemente resistito ai gagliardi venti del Canale di Drake e che non avrebbero risentito delle condizioni climatiche estreme alle quali sarebbero state esposte. Per restare al piano velico, è da aggiungere che per le manovre correnti e dormienti vennero adottate, rispettivamente, cime di cotone e di canapa.



Anzio: il comandante Ajmone-Cat, in prima fila al centro, subito dopo l'arrivo del SAN GIUSEPPE DUE ad Anzio il 27 Giugno 1974.

La prima spedizione

L'allestimento del *San Giuseppe Due* impegnò completamente nella primavera del 1969 il comandante Ajmone-Cat e quello che sarebbe stato il suo equipaggio composto dal padrone marittimo Salvatore Castagnino, dall'albergatore Gianni Gallia, dal pilota civile Dario Trentin e dal motorista Franco Sferratore, finché tutto fu pronto ad Anzio per la partenza il 27 giugno.

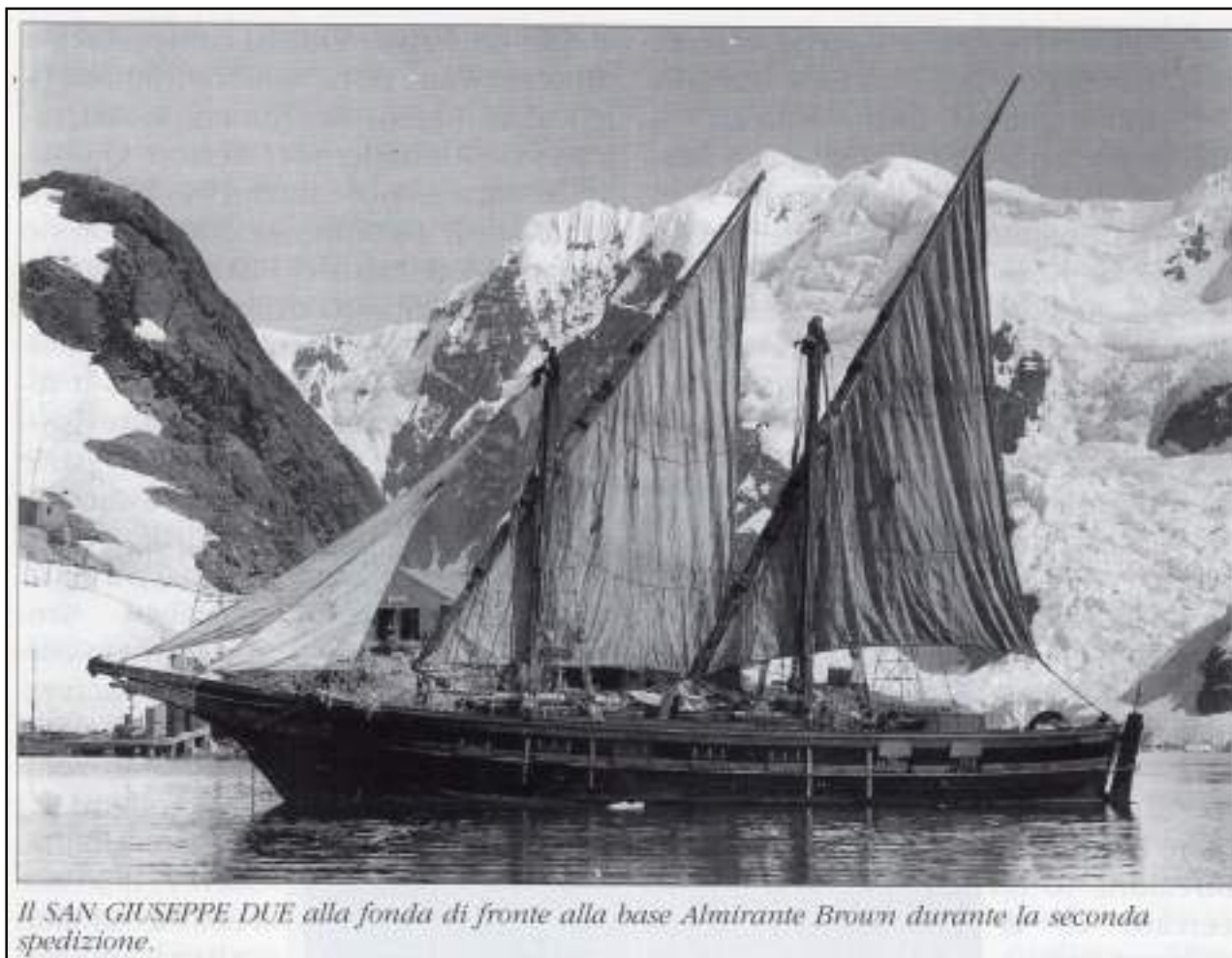
Navigazione di trasferimento verso Gibilterra, prima, e verso sud, poi, con soste a Porto Vecchio, ad Almeria, a Gibilterra (dove sbarcava Trentin), a Las Palmas (con sbarco di Castagnino, Gallia e Sferratore e imbarco di Francisco Saavedra Ramirez e José Quevedo Santana), all'isola del Sale (con imbarco di Mike Weston), a Recife (con sbarco di Ramirez e imbarco di Carlos Alberto De Albuquerque), a Rio de Janeiro e l'arrivo il 17 novembre a Santos, dove imbarcava di nuovo Castagnino.

Come si può constatare una bella girandola di movimenti a bordo, ma si deve considerare che dalla partenza da



Santos: il comandante Giovanni Ajmone-Cat e alcuni membri dell'equipaggio durante il ricevimento offerto loro dalla locale comunità italiana.

Anzio all'arrivo a Santos erano trascorsi quasi cinque mesi e che i membri dell'equipaggio - tutti volontari - non potevano assentarsi dalle loro normali attività oltre un certo periodo di tempo. La partenza da Santos alla volta di Buenos Aires avvenne il 23 novembre. Ma andiamo a leggere il diario del comandante Ajmone-Cat: "La nostra navigazione da Santos è stata piuttosto regolare fino a circa 100 miglia da Punta del Este dove il barometro sceso, in mezz'ora, da 770 a 741 e in un baleno il cielo si è coperto di nubi bassissime ed è venuto un vento da 70 nodi con il mare 8 da due direzioni. Io ho cercato di rimontare con vela di trinchetto, poi sono andato sempre di bordata abbastanza stretta verso la costa dell'Uruguay ce il mare in continuo aumento ha fatto qualche danno:



portato via il bompresso, storto un candeliere e sollevata una gruetta delle ancore. Comunque la barca il tempo lo reggeva benissimo e senza alcuno sforzo. Il vento era tale da non riuscire a stare in piedi sul ponte eppure non ho mai visto una sbandata oltre il trincarino. In sostanza non andava mai con l'acqua quasi ai bordi, né colpi di mare pesanti hanno mai invaso la coperta". Bravi dunque Antonio e Girolamo Palomba e i loro mastri d'ascia! Dopo una sosta a Baia Castillo, il *San Giuseppe Due* si ormeggiava a Buenos Aires dove sarebbe rimasto fino al 16 luglio. Nel frattempo sbarcavano De Albuquerque, Weston, Quevedo e Castagnino e imbarcava Gennaro Martuscelli. Le tappe successive furono Montevideo, Mar del Piata, Puerto Madryn (con imbarco di Francisco Di Iorio) e, finalmente Stanley, capitale delle isole Falkland/Malvinas, dove la feluca sarebbe stata sottoposta a revisioni per la parte velica e meccanica e dove l'equipaggio avrebbe frequentato un corso di sopravvivenza e di navigazione in zone polari offerto dal British Antarctic Survey. Il 30 novembre, salutato calorosamente dagli abitanti della cittadina, il *San Giuseppe Due* levava gli ormeggi alla volta di Ushuaia, raggiunta tre giorni più tardi,



per una sosta durata fino a Natale.

La permanenza in quell'estremo lembo di terra abitata consentì anche a Ajmone-Cat di concordare con la Marina argentina il piano delle frequenze radio da adottare nei mesi successivi e di accogliere un nuovo membro d'equipaggio, il dott. Pier Luigi Airoldi, accademico del CAI, con l'incarico di supervisore del programma di ricerche glacialogiche della spedizione.

Lo Stretto di Drake non mancò davvero di confermare la sua sinistra fama: la rotta per la prima tappa antartica, l'isola di Deception, che si snoda grosso modo per meridiano, fu percorsa con venti al traverso di grande violenza e con uno stato del mare variabile da 4 a 7, per una distanza di circa 800 miglia. L'arrivo, come narrato all'inizio, avvenne agli sgoccioli del 1970. Festeggiato il Capodanno con il personale della base argentina, l'equipaggio dette immediatamente inizio al programma scientifico, spostandosi nei giorni successivi alla Whalers Bay, alla Baia San Giuseppe Due (una nuova formazione vulcanica visitata per la prima volta dal veliero con a bordo il glaciologo russo Leonid Govorucha che così la battezzò) e alle basi Almirante Brown (argentina) e Palmer Station (statunitense). Le condizioni meteomarine in quelle settimane non furono le più favorevoli: faceva freddo, nevicava spesso il vento era imprevedibile, passando in brevissimo tempo dalla calma piatta a raffiche forza 5/6. A questo occorre aggiungere la precarietà dei punti di fonda, raramente ben ridossati, per cui la vita dell'equipaggio del *San Giuseppe Due* non era delle più facili. Ecco un brano del diario del comandante Ajmone-Cat compilato il 15 febbraio 1971, quando si trovava alla fonda dinanzi alla base Almirante Brown: "Lunedì – In nottata, dopo avere evitato gli urti di alcuni ghiacci spinti dal vento, un iceberg passa sul banco dove siamo ancorati e prende sotto di sé la catena dell'ancora, trascinando la barca. Riesco a mantenermi fuori da un'eventuale collisione manovrando continuamente con la macchina finché, a prima mattina, a forza di energiche strappate a macchina indietro riesco a disimpegnare l'ancora e a portarla su un fondale maggiore da dove la devo salpare a mano (circa 3 lunghezze) per difettoso funzionamento del verricello; e tra l'altro l'ancora è resa più pesante da un ammasso di ferraglie in cui ha incagliato. Mantengo in mattinata la cappa con l'ancora appennellata e con tutta la ferraglia appesa con vento a raffiche da nord-est e molti ghiacci da evitare". È da notare che il 2 febbraio Martuscelli, Di Iorio e Airoldi avevano lasciato il *San Giuseppe Due* per salire a bordo del piroscalo *Baia Aguirre*,



Il SAN GIUSEPPE DUE in navigazione dopo la partenza da Montevideo durante la seconda spedizione.

che li avrebbe condotti in Argentina; sarebbero stati sostituiti, il giorno 19 dal già citato Trentin e da due esperti nocchieri, scelti dal direttore dello Sport Velico della Marina Militare, ammiraglio Dequal, per disposizione del Capo di Stato Maggiore della Marina, ammiraglio Roselli Lorenzini. Erano il sergente Salvatore Di Mauro e il sottocapo Franco Zarattini, giunti a bordo del rompighiaccio General S. Martin della Marina argentina.

Levata l'ancora il 23 febbraio per dare inizio al viaggio di ritorno, il *San Giuseppe Due* si trovò a dover affrontare un vento impetuoso, levatosi all'improvviso tanto da non dare il tempo all'equipaggio di ammainare le vele. La situazione divenne ancora più difficile allorquando, all'altezza del 58° parallelo, sopravvenne un'avaria a un giunto dell'asse dell'elica, dimostratosi subito non riparabile con i mezzi di bordo, che costrinse il comandante ad attraversare il Canale di Drake con tutta la vela a riva, trasformando le due vele



latine in motori di grande potenza in grado di far procedere la pesante feluca a una media di 12 nodi. Tutto ciò, come già accennato in precedenza, senza che avvenisse alcuna variazione al piano velico.

Il 4 marzo l'arrivo al sicuro e sospirato rifugio di Port Stanley per una sosta che sarebbe durata fino al 29 aprile. Il peggio era ormai alle spalle. Dopo tappe alle isole di Capoverde, alle Canarie e a Gibilterra, il veliero rientrava ad Anzio il 21 novembre 1971.

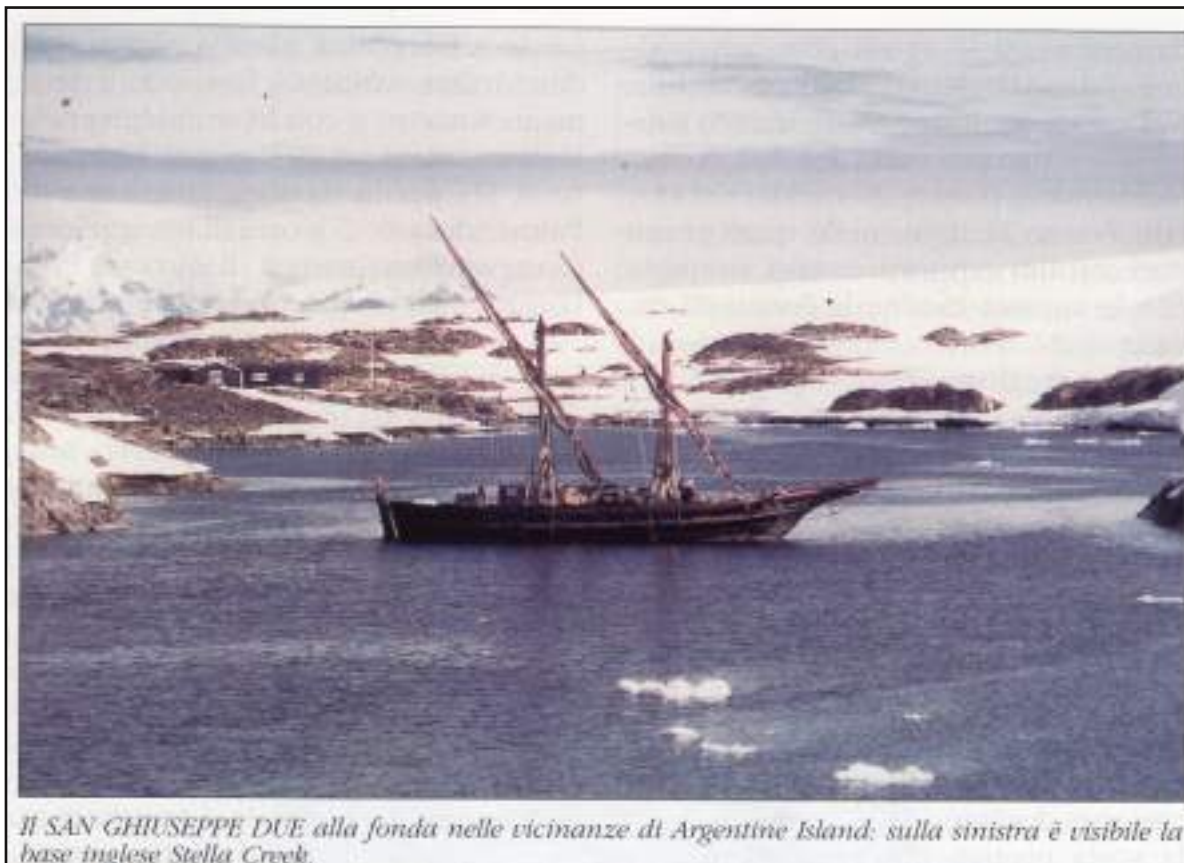
La seconda spedizione

L'impresa del *San Giuseppe Due* riscosse una vasta eco negli ambienti scientifici e trovò validi sostenitori per una sua eventuale ripetizione. Tra i più entusiasti era l'esploratore Silvio Zavatti, direttore dell'istituto Geografico Polare, il quale con la sua autorevolezza stimolò enti e associazioni ad appoggiare un tale progetto.

L'appello fu raccolto dalla Lega Navale Italiana, la cui Presidenza Nazionale decise di far svolgere la nuova impresa sotto la sua egida, dall'istituto Italiano di Navigazione, dall'istituto Universitario Navale di Napoli e dalla Marina Militare che assegnò come equipaggio - questa volta fisso - quattro sottufficiali volontari delle categorie più idonee: il 2° capo motorista Mario Camilli, il 2° capo nocchiere di porto Tito Mancini, il sergente nocchiere Giovanni Federici e il sergente Rt Giancarlo Fedè. Tutti sarebbero stati sottoposti a un preventivo periodo di addestramento a terra e a bordo di piccole unità.

Gli obiettivi scientifici da conseguire potevano essere così raggruppati:

- approfondimento dei sistemi di navigazione più adatti a unità non specializzate per l'attività nei mari artici e antartici;
- osservazioni inerenti alla sopravvivenza in ambienti difficili;
- prove di comunicazioni con apparati Rt in banda laterale unica;



Il SAN GIUSEPPE DUE alla fonda nelle vicinanze di Argentine Island: sulla sinistra è visibile la base inglese Stella Creek.

- prelievo di campioni di roccia e geologici.

Completamente revisionato e con nuove mute di vele sempre realizzate a mano da Giovanni Ascione, il 1° luglio 1973 il *San Giuseppe Due* riprendeva così il mare, partendo da Torre del Greco alla volta di Gibilterra: 10 giorni di navigazione, compresa una breve sosta a La Maddalena. Varcate le Colonne d'Ercole il 13 luglio, il veliero si ormeggiava a Las Palmas (Gran Canaria) il 18 e vi restava fino al 1° agosto, data in cui salpava alla volta dell'isola del Sale e, quindi, per Recife, dove giungeva il successivo 23, al termine di un viaggio effettuato tutto a vela e a motore contemporaneamente. Da qui ebbe inizio la "discesa" del continente sudamericano il 30 agosto, con arrivo alle Falkland/Malvinas il 26 novembre. Nel corso del lungo trasferimento erano state toccate varie località, come Montevideo, Buenos Aires, Mar del Piata e Puerto Madryn, nelle quali erano stati stabiliti rapporti di viva simpatia con le autorità locali e le comunità italiane.

A Port Stanley raggiunse la feluca il "veterano" Trentin, con il consueto entusiasmo e con un ricco corredo di macchine fotografiche, cineprese e strumenti scientifici. Anche in questa occasione, durante la sosta protrattasi per circa un mese, l'equipaggio frequentò il corso di ambientamento svolto a cura del British Antarctic Survey. L'ultima sosta nel continente fu a Ushuaia, toccata la vigilia di Natale. Tutti furono ospiti del rimorchiatore militare *Sobral*, insieme ai rappresentanti del locale Comando Marina. Ormai tutto era pronto per il balzo finale che venne affrontato a partire dall'ultimo giorno dell'anno. Così Ajmone-Cat e i suoi uomini brindarono al 1974 al traverso di Capo Horn, con condizioni meteomarine assolutamente "mediterranee", che consentirono al *San Giuseppe Due* di dare fondo a Deception già il 4 gennaio. Si dette inizio subito ai rilievi con il geogagnetometro e con lo scandaglio nella baia visitata nel 1971 e, poi, l'11 gennaio, via per la stazione americana di Palmer distante 3 giorni di navigazione (compresa una sosta a di 24 ore a Port Lockroy, un rifugio inglese dove furono controllate le scorte di viveri). La sosta a Palmer servì non solo a stringere rapporti di cordiale amicizia con gli studiosi americani ma anche, e soprattutto, a effettuare la programmata ricerca sulla trasparenza dell'aria commissionata dall'istituto Universitario Navale di Napoli. Le tappe seguenti compresero la vicina Argentine Island, sede della base inglese Stella Creek (con trasferimento vivacizzato dall'incontro con la nave passeggeri *Limblad Explorer*), e la base argentina Almirante Brown, toccata il 25 gennaio. In quei giorni il tempo non si mostrò davvero generoso: fitte nebbie e continue neviccate convinsero Ajmone-Cat a lasciare quest'ultimo ormeggio e a rientrare a Deception. Qui era alla fonda il Lim-



Milano, il SAN GIUSEPPE DUE ripreso durante una breve sosta all'isola di Ammoca durante la seconda spedizione.

blad Explorer, su cui imbarcò Trentin, chiamato in Italia dai suoi impegni professionali. Altre acque attendevano invece il *San Giuseppe Due*, quelle del vasto Mare di Weddel, che si estende ad est della Penisola Antartica. Partenza il 5 febbraio alla volta delle Orcadi del Sud, situate sul 60° parallelo, e, più precisamente, dell'isola Laurie, sede della base argentina Orcades, distante una settimana di navigazione. Cinque giorni furono sufficienti per effettuare i rilievi previsti e il 17 febbraio si salpava nuovamente per l'isola Laurie, distante una settimana di navigazione, sede della base inglese King Edward. Il San

Giuseppe due vi diede fondo il 21 febbraio, accanto alla nave da ricerche britannica Shackleton, in sosta per riparare una falla apertasi sullo scafo per urto contro ghiacci affioranti. Sarebbe stata questa l'ultima sosta operativa della feluca, che durò fino al 18 marzo. Con l'occasione il *San Giuseppe Due* si dimostrò anche utile per trasportare personale e viveri alla base di Husvick, rimasta isolata per indisponibilità della nave appoggio *J. Biscoe*, il cui arrivo era ritardato dai ghiacci. Ormai a bordo si cominciava a respirare l'aria del ritorno. Lasciata alle spalle la Georgia Australe, il veliero puntò direttamente su Sant'Elena, dove Ajmone-Cat e il suo equipaggio il 10 aprile furono accolti con grande simpatia, e, quindi, su Ascension; poi l'isola del Sale, Nouadhibou (Mauretania) e Gibilterra, alla cui banchina la feluca si ormeggiò l'11 giugno.

Il primo porto nazionale fu La Maddalena, ma le accoglienze ufficiali avvennero ad Anzio il 27 giugno. Ad attendere il *San Giuseppe Due* c'erano, tra le autorità, gli ammiragli Berlati, De Rosa de Leo e Di Giulio, per la Lega Navale, e Massarini e Straulino, per la Marina Militare, oltre ai capitano di vascello Mario Francisco, addetto navale argentino in Italia, il quale diede anche il benvenuto a nome della Marina del suo paese. Ad Anzio imbarcò un nuovo equipaggio che condusse la feluca a Torre del Greco, arrivandovi il 30 giugno 1974, un anno esatto dopo la partenza da quel porto.

Abbiamo rivolto al comandante Ajmone-Cat, bloccandolo tra una navigazione e l'altra del sempre efficientissimo *San Giuseppe Due*, soltanto una domanda: "Perché in Antartide con un piccolo motoveliero?"

"Per portare il Tricolore tra i ghiacci del Sud, non solo in omaggio alla Patria e alle sue tradizioni ma anche per aprire, a chi vive all'ombra della nostra bandiera, una finestra su un panorama che, ai tempi, era più sconosciuto di quello della luna ampiamente commentato dalla televisione. La *Stella Polare* del Duca degli Abruzzi si era distinta



Castellammare di Stabia: il SAN GIUSEPPE DUE ormeggiato al pontile della lega Navale Italiana nel maggio 1996.

SCHEMA TECNICA

Cantiere	A.Palomba & Eredi
Località	Torre del Greco
Anno di cost.	1967-1968
Lunghezza (m)	15,90 (m)
Largh.al gal.(m)	14,80
Largh.al baglio (m)	4,70
Immersione (m)	2,80
Stazza lorda (tsl)	22,48
Disloc. a.p.c.(t)	39
Altezza alberi (m)	7 e 6
Superficie velica (mq)	130
Motorizzazione (cv)	205
Serb. carbur (l)	12.800
Serb. acqua pot.(l)	1.900
Armamento	a feluca

al Nord, all'inizio del secolo, ma mancava lo stesso evento al Sud. Il *San Giuseppe Due*, oltretutto, era un prodotto nazionale fatta eccezione per il propulsore e alcuni ausiliari. Piuttosto perché una feluca con il tradizionale armamento a vele latine? Perché la marineria è una delle arti legata più di altre alla tradizione e una simile attrezzatura, anche se rinforzata per l'occasione, si ricollega un passato molto italiano, anzi tirrenico. Inoltre, e qui chiedo perdono per il riferimento personale, la mia prima esperienza in mare si svolse, come mozzo, all'insegna della vela latina nell'esercizio della pesca e del cabotaggio. Ragioni sentimentali, dunque, ma anche di padronanza tecnica. Non guastava, poi, l'idea forse un po' orgogliosa, di dimostrare che gli Italiani, malgrado tanti problemi nella propria Nazione, sono gente dotata di fantasia e di capacità organizzativa così da realizzare con pochi mezzi imprese che ad altri sarebbero costate molto di più. "Il sogno e la fantasia" - ha concluso il comandante Ajmone-Cat - "sono state un lievito ad approfondire curiosità scientifiche, studi su particolari tecniche di navigazione ed osservazioni sul comportamento umano in un ambiente tanto difficile e inconsueto. Tutto questo durante spedizioni vissute in un'atmosfera e con mezzi molto simili a quelli degli esploratori all'inizio del secolo, abbiamo così provato da vicino i problemi e i sentimenti di lontane tragedie e antichi successi".



Ajmone-Cat al timone del "San Giuseppe Due" in pieno oceano.



Questi racconti sulla sua straordinaria attività velica che Gigi Audizio sta raccontando al Notiziario, grazie alla spinta dell'amico Sandro Alessi, sono davvero eccezionali. Non è infatti capitato a molti di trovarsi in una competizione mondiale in barca con Paul Elvström, o alla Giraglia al timone di barche leggendarie come il "Mabelle". Gigi, marinaio e velista della migliore specie genovese, è tutto questo ed altro ancora e speriamo fortemente che non smetta di raccontarci un mondo che non c'è più e che ha il sapore di una favola.



Capitolo III

Paul Elvström

Half Ton Cup Trieste 1976

GIGI AUDIZIO

La storia comincia quando Carlo Croce convinse Pupa Oberti, moglie del famoso Max, a far costruire in Danimarca il *Twins XVI* su disegno di Jan Kjaerulff e Paul (per il piano velico e tutti i controlli su accessori e materiali).

Dopo averla provata in Danimarca, finalmente iniziamo le prime uscite a Genova, allo Y.C.I.

Facciamo le regate richieste per la selezione e ci presentiamo a Trieste per il campionato (mondiale dei quinta classe I.O.R., level class a rating 21.7, n.d.r.).

Dovete sapere che allora i cantieri ed i giovani ingegneri erano agguerritissimi e lo *Ziggurat* di Vallicelli o il *Balanzone* di Sciomachen, il *Veronica* di Carcano, Harold Cudmore con un disegno di Ron Holland (che fu il vincitore) erano attrezzate con winch per ogni manovra, rotaie, barber e chi più ne abbia più ne metta. Perciò quando il mio caro amico Dani De Grassi vide il nostro Twins, mi disse: "Gigin, quando se che arme' sta barca?". Effettivamente non avevamo un gran mezzo sotto il culo, ma avevamo Lui.

Regata di triangolo, poco vento, 6/7 nodi.

Equipaggio: Paul, Gigi Croce, Franco Di Denaro, Nello Ottonello ed io.

In partenza Paul chiede all'equipaggio di rimanere sotto coperta e così rimaniamo io e lui a manovrare. Allo start mi trovo faccia a faccia con la boa ed avviso: "abbiamo la boa a 5 centimetri ..."; risposta: "enough!".

Navighiamo con mure destre in testa al gruppo e, dopo 6/8 minuti mi chiede: "can we tack?" ... dopo altri due minuti, piccolo scarso di 5 gradi e dico: "may be now".

Paul da una occhiata e vira.

Passiamo sulla prua di tutte le barche e sono certo che, per riverenza, qualcuno non ha forzato l'incrocio.

Una volta sopravvento, piccolo scarso di 5 gradi, ci mettiamo mure a dritta e mi dice: "now we are safe". Mi ha dato per un attimo il timone ed ha parlato all'equipaggio, sotto coperta, dicendo: "non crediate che non siete importanti e mi rincresce che non abbiate visto la partenza".

Rimanemmo primi per tutta la regata e devo dire che non abbiamo perso un metro: l'ordine di togliere lo spinnaker lo dava quando la prua era già sulla boa e Nello, con quattro bracciate, lo ammainava.

Ho un po' di commozione a raccontare quella che fu la più bella lezione di vela della mia vita ... ma non ho ancora capito come aveva fatto a sapere che là avrebbe trovato lo scarso che ci ha fatto vincere.

In banchina, a Dani gli dissi: "il resto dell'attrezzatura la monto a Genova, qui a Trieste basta questa".

Credo che in classifica finimmo sestì, nelle lunghe non andammo bene, ma non importa.....

Grazie Paul.

La vela ...non è bella?



Gigi Audizio e Paul Elvstrom su Twins XVI a Trieste, Half Ton Cup 1976



N.d.r. di Sandro Alessi

Delle molte storie che Gigi ci sta regalando nella sua “primavera letteraria” questa è senza dubbio quella che mi è più cara e per più di un motivo.

Il primo è che mi consente di ricordare quando lo conobbi, incidentalmente, e cosa accadde quel giorno di metà giugno del 1976.

Castiglione della Pescaia, preselezioni del Tirreno per la squadra italiana alla HTC di Trieste. A quel tempo il vostro redattore era un diciassettenne, appena passato dalle derive all’altura, che si ritrovò - mandata dagli dei del vento - una fetta del gotha della vela italiana, e non solo, proprio nel porto d’armamento di *Adelante IV* classe IOR di Giuseppe Galletti (ingegnere e mentore, la persona che gli ha insegnato quasi tutto quello che sa sulla vela).

Passeggiamo curiosi sulla banchina nord, dove sono ormeggiati i concorrenti, tutti prototipi appena terminati: *Ziggurat* (dell’esordiente Andrea Vallicelli), *Balanzone* (Ernesto Sciomachen), *Perception* (Gary Mull), *Veronica II* (Giulio Cesare Carcano), *Ovosodo* (Peter Norlin), *Tuscany Bisturi* (Vasco Donnini), *Twins XVI* (Kjaerulff-Elvström) e ... “Beppe, ma quel signore con la barba è ... Lui?”

Beppe: “Mi sa tanto di sì”.

Dovete sapere che, per un giovane velista dell’epoca, trovarsi al cospetto di Paul Elvström equivale che so ..., per un giovane calciatore napoletano di dieci anni dopo, a trovarsi di fronte Diego Armando ...

Agii d’impulso: c’era un uomo robusto e abbronzato che lo precedeva, mentre scendevano da *Twins* ormeggiato di poppa: “scusa, secondo te posso stringergli la mano?”.

Gigi Audizio mi rispose sereno: “Certamente ... magari gli fa anche piacere!”.

Gli lasciai il tempo, ma quasi non lo spazio, perché scendesse anche lui, gli tesi la mano balbettando qualcosa (in inglese?) e Paul Elvström, 4 medaglie d'oro olimpiche, infiniti campionati mondiali ed europei, stringeva la mia mano. Non si trattene, per fortuna: non avrei saputo cosa dire. Mi voltai verso Beppe, che sorrideva: era un pomeriggio di sole e non lo dimenticherò mai.

Il secondo motivo è che Gigi cita Emanuele “Nello” Ottonello (**foto**), attualmente “avversario” sul Dinghy 12 del vostro redattore, uno dei migliori - se non il miglior - prodiere italiano degli anni '70.

Il suo curriculum annovera un 19° posto sul FD alle Olimpiadi di Acapulco 1968 (con Massone), due vittorie ai campionati italiani FD (con Capiro e Chiozza) ed una sul Tempest (con Isenburg), due Admiral's Cup sui Mandrake di Giorgio Carriero (1975 e 77), la Half Ton Cup 1976 e chissà quante altre imprese.

Classe 1944, marinaio vero, ligure come solo uno di Pegli e del “Costaguta” (il circolo velico della classe operaia) può esserlo, non è uno che racconta, ma se lo sfrucugli un po' ...

Insomma: “una vita per la vela” come Gigi e credo non ci sia omaggio più bello di quello che gli ha fatto: “e Nello, con quattro bracciate, lo ammainava!”.

Non sapevo che fosse stato a bordo con lui a Trieste: mi farò raccontare ... alla prima occasione.

Terzo motivo: fu uno spettacolo tecnico. Il giorno dopo assistemmo alla partenza ed alle battute iniziali della prima regata delle preselezioni, un triangolo (o una media altura) e Paul Elvström esordì con un bordeggio da lasciare senza fiato, definirlo impeccabile è poco: virava spesso, sfruttando gli scarsi e dopo un ... attimo le vele erano a segno e la barca già accelerava.

Rientrammo che *Twins* era ancora primo, non ricordo come finì la prova.

Quarto motivo: che tempi! Lo I.O.R. viveva il periodo del suo massimo splendore; alle regate di un circolo come il C.V. Castiglione Pescaia c'erano venti e più barche, all'Invernale di Cala Galera, cento.

Due anni dopo, alla Settimana Velica Internazionale di Punta Ala, ma questa è un'altra storia ...

Per la cronaca: le preselezioni HTC del Tirreno furono vinte da *Ziggurat*, con a bordo la “banda Vallicelli” al completo: Andrea, Nicola (Sironi), Vittorio (Mariani), Gigio (Russo) e Patrizia (Ferri).

A Trieste (46 imbarcazioni) *Ziggurat* si classificò terzo, dietro a *Silver Shamrock* di Ron Holland, timonato da Harold Cudmore - anche lui con la sua banda ... di irlandesi pazzi - e a *Perception*, con un equipaggio di laghè capitanato da Oscar Tonoli. Quarto *Balanzone*, timonato da Dani De Grassi, “quel che gaveva dito a Gigi ...”.

Quinto, e non ultimo, motivo - ma mi fermerò qui: ho aspettato quasi una vita prima di acquistare una barca a chiglia e... volete proprio sapere che barca è?

Uno *Ziggurat*.



ALLA SCOPERTA DELL'ARCHIVIO CARBONE

L'acuta osservazione di Sergio Pepe nell'esaminare le immagini fotografiche che Riccardo Carbone ha scattato durante l'Olimpiade della Vela a Napoli non gli ha fatto sfuggire di sottolineare l'importanza che ebbe la presenza della Marina italiana che nella circostanza spiegò un'imponente flotta di mezzi navali che hanno assicurato molti servizi, dalle Giurie che hanno presieduto le regate nei tre campi previsti, alla sicurezza e gestione del traffico estraneo alle regate stesse. La parte che mezzi e uomini della nostra Marina ebbero nel successo organizzativo dell'intera operazione "Sole mio" fu determinante.



Le navi della Marina Militare per l'organizzazione dei Giochi Velici della XVII Olimpiade nelle foto di Riccardo Carbone

SERGIO PEPE

Molte delle foto scattate da Riccardo Carbone sui tre campi di regata dell'Olimpiade ritraggono navi della Marina Militare.

In primis, l'*Amerigo Vespucci* che, comandato dal C.V. Eugenio Manca di Villahermosa, aveva imbarcato la fiamma dei Giochi dal porto di Zéas, presso il Pireo, per trasportarla fino a Siracusa.

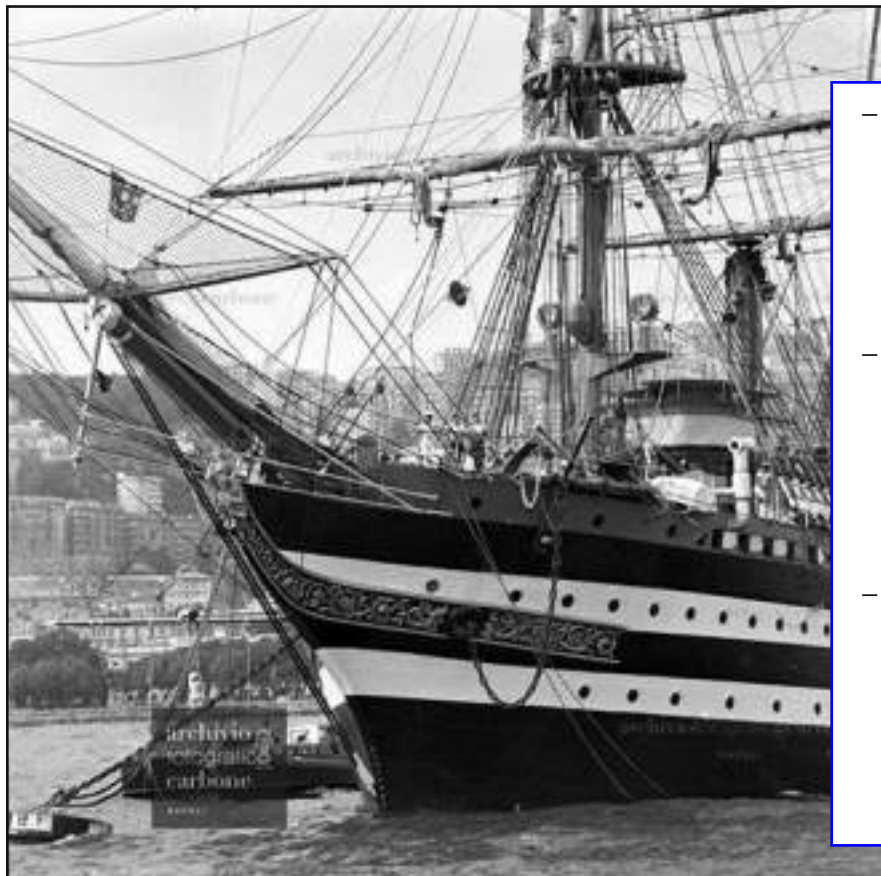
(foto n.1 e 2).



foto 1

Il Rapporto Ufficiale del Comitato Organizzatore dei Giochi della XVII Olimpiade ci informa che l'organizzazione a mare fu affidata al Capitano di Vascello Giulio Figarolo di Gropello, Direttore di Marivela e delegato della Marina Militare nel Consiglio dell'U.S.V.I., che ebbe a disposizione unità militari e civili. Ben 12 Dragamine furono impegnati nell'operazione "Sole mio", oltre a mezzi minori, tutti indicati nel Rapporto.

A cura della 53° Squadriglia del 3° Gruppo Dragaggio furono approntati i Dragamine *Gaggiolo*, *Timo*, *Gaggia* (Classe Agave - MSC Coastal Minesweeper) per ospitare, rispettivamente, i Comitati di Regata dei campi:



- **Rosso** (5,50 e Dragoni) Presidente Luigi Mino Poggi, componenti Mario De Petris (M.M.), Mario Farina, Pier Franco Gavagnin, Giuseppe Martinelli, Carlo Maria Spirito, riserva Franco Cavallo.
- **Giallo** (Star e F.D.) Presidente Egisto Picchi, componenti Renato De Martinis (M.M.), Dino Anfosso, Gino Cenci, Renato Cosentino, Angelo Pelloli, riserva Giuseppe Dalla Vecchia.
- **Azzurro** (Finn) Presidente Marino Tarabocchia, componenti Orazio De Fidio (M.M.) Silvio Barigozzi, Marcello Campobasso, Franco Cigala Fulgosi, Cesare Quaggiotti, riserva Gabrio de Szombathely.

foto 2

Altri Dragamine, impegnati nel controllo delle aree di regata, erano *Salmon*, *Storione*, *Squalo* (Classe Agile - MSO Minesweeper Ocean), *Quercia*, *Ciliegio*, *Castagno* (Classe Abete - MSC Coastal Minesweeper), *Porpora*, *Pinna*, *Riccio*. (Classe Aragosta - MSI Inshore Minesweepers).

Il controllo operativo delle zone fu devoluto al C.V. Giovanni Ciccolo, Comandante del 6° Gruppo Dragaggio, che era a bordo del Dragamine *Salmon*. Il C.V. Giovanni Ciccolo tornerà a Napoli nel 1974 da Ammiraglio di Squadra, Comandante in Capo del Dipartimento Marittimo di Napoli e Comandante delle Forze Navali Alleate del Sud Europa.

Nella **foto n.3** vediamo, sullo sfondo, *Gaggia* (M 5534 cantiere Baglietto di Varazze varato il 15 dicembre 1955) e di poppa *Timo* (M 5540 cantiere Costaguta di Voltri varato il 19 dicembre 1955).

Lo Star in primo piano è *Tornado* (SR 3802) con Timir Pinegin e Fyodor Shutkov vincitori della Medaglia d'Oro, mentre sottovento si riconosce *Bella* (L 3675) con i finlandesi Fredrik A. Ehrström e Rolf B. A. Zachariassen, 14° in classifica.



foto 3

In quest'altra immagine (**foto n.4**), ancora una volta *Timo* con sopravento lo Star *Bellatrix IX* (G 4254) con Bruno Splieth e Eckart Wagner, 7° classificato e il Flyng Dutchman *Falcon VI* (KA 1) con Rolly Tasker e Ian Palmer, 17° classificato.



foto 4

Non mancò l'appoggio di ben 43 motolance e la foto 5 ne ritrae una con sottovento il Flying Dutchmann *Kenya* (KK 106) con Antony Benteley – Buckle e Ronal Blake, 20° classificato.



foto 5

Postille

Sul viaggio della fiamma da Olimpia a Roma :

<https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/detail/IL3000088574/1/il-fuoco-olimpia.html?startPage=0>

<https://www.youtube.com/watch?v=OBMifyL2nbE>

https://www.youtube.com/watch?v=cY_fGcJpeBQ

Sul *Vespucci* vedi G. Peluso “Le Colombiadi sul *Vespucci*” in questa Rivista n. 33 – maggio 2015 pag. 12

Sul *Vespucci* a Napoli nelle foto di Riccardo Carbone vedi in questa Rivista n. 79 - marzo 2019, pag.11

Sul *Vespucci* a vela sul Tamigi sino ai West Docks vedi C. Rössmann “ Un primato del *Vespucci*” in questa Rivista n. 85 – settembre 2019, pag.11



IMPRESA MODERNA, BARCA E TIMONIERE D'EPOCA

Grazie all'amico Paolo Maccione, fondatore e direttore di "Barche d'Epoca & Classiche" riportiamo uno stralcio del resoconto dell'impresa recentemente compiuta da Paolo Lodigiani con la barca "Bat" del 1889 che fu di proprietà di Carlo Sciarrelli. (L'articolo intero su www.barchedepocaeclassiche.it)

IL PICCOLO BAT DEL 1889 CE L'HA FATTA! COMPLETATO IL GIRO D'ITALIA A VELA DA SANREMO A TRIESTE

PAOLO MACCIONE



Missione compiuta! Sabato 27 luglio 2019 *BAT*, barca a vela in legno del 1889 lunga appena 5,20 metri, è arrivata a Trieste dopo la partenza da Sanremo avvenuta il 28 maggio scorso. Circa 1700 le miglia percorse, coperte in 61 giorni di mare e sostando presso 53 differenti località. Autore del giro d'Italia il 70enne progettista nautico milanese Paolo Lodigiani, che ha voluto intitolare il viaggio *BAT 200*, ovvero la somma della sua età con i 130 anni della barca. Un'impresa unica nel suo genere, che potrebbe candidarsi ad un riconoscimento nell'ambito del premio assegnato al "Velista dell'anno".

Un viaggio romantico, senza fretta, navigando solo di giorno di porto in porto, godendo della bellezza delle 53 località dove ha sostato, in primis presso le strutture della Lega Navale Italiana sparse lungo la penisola. Ma anche una circumnavigazione perseguita con tenacia, rispettando una rigida programmazione delle tappe, senza incidenti e molto fortunata sotto il profilo meteorologico, con solo 4 giorni di pioggia su 61 giorni di durata del periplo. Questo in sintesi il giro d'Italia a vela compiuto dal *BAT*, cutter aurico lungo appena 5,20 metri costruito in legno di teak in Inghilterra nel 1889 dal cantiere J.T. Howard di Maldon su progetto dello yacht designer C.P. Clayton. La



barca, partita il 28 maggio 2019 dalle banchine dello Yacht Club Sanremo, ha concluso il viaggio a Trieste sabato 27 luglio 2019 presso la sede dello Yacht Club Adriaco, dove è stata festeggiata con tutti gli onori. Autore di quella che può essere senz'altro riconosciuta come una piccola-grande impresa, unica nel suo genere, è il progettista nautico milanese Paolo Lodigiani, anche consigliere dell'ASDEC, Associazione Scafi d'Epoca e Classici, armatore di BAT da ben 25 anni. Prima del suo acquisto, avvenuto nel 1994, la barca era appartenuta per quasi un trentennio al noto yacht designer triestino Carlo Sciarrelli.

LA STORIA DEL BAT

BAT viene varata nel 1889 presso il cantiere inglese J.T. Howard di Maldon, all'epoca specializzato nella costruzione di chiatte a barche da trasporto, mentre il suo progettista, C.P. Clayton, era noto soprattutto per i disegni di yacht da regata protagonisti di competizioni che si svolgevano nel Solent, intorno all'isola di Wight. Il cutter è stato costruito con fasciame calafatato di teak dello spessore di 15 millimetri su ossatura in rovere, con la chiglia anch'essa in teak e la zavorra in piombo. Praticamente inesistenti gli slanci, con dritto di prua a piombo e specchio di poppa quasi verticale. *BAT* regatava nella classe dei 17', diffusa soprattutto nelle acque dell'Essex. Nei primi anni del Novecento la barca naviga sul Lago di Como con l'armatore signor Ruspini di Blevio. Nel 1959 Sergio Spagnul la ritrova abbandonata a Latisana, in Friuli-Venezia-Giulia, e dopo averla restaurata la fa partecipare a numerose regate tra cui la Trieste-San Giovanni in Pelago. Dal 1965 *BAT* appartiene al triestino Carlo Sciarrelli, destinato a diventare il più importante progettista italiano di scafi classici e tradizionali. Nel 1994 la compra Paolo Lodigiani, che dopo averla tenuta per un certo periodo a Cernobbio, sul Lago di Como, la riporta al suo tradizionale ormeggio presso lo Yacht Club Adriaco di Trieste, di cui è socio.

LA SCHEDE TECNICA

Nome: BAT

Tipologia: cutter aurico

Anno varo: 1889

Cantiere: J.T. Howard – Maldon (Essex – UK)

Progetto: C.P. Clayton (UK)

Materiale di costruzione: fasciame in legno di teak su ossatura in rovere

Lunghezza scafo: 5,20 mt

Lunghezza 'fuori armo': 10 mt (dall'estremità del bompresso alla varea del boma)

Larghezza: 2,17 mt

Pescaggio: 1,40 mt

Dislocamento: 2,6 tonn.

Superficie velica: 40 mq

Motorizzazione: Fuoribordo 6 hp

Club di appartenenza: Lega Navale Italiana (MI) - Yacht Club Adriaco (TS)

Associazione: ASDEC – Associazione Scafi d'Epoca e Classici



Paolo Lodigiani all'arrivo a Trieste

RITAGLI DI STORIA

Franco Guerreschi da tempo collabora con il Notiziario che ha già pubblicato le sue ricerche storiche su avvenimenti e personaggi legati alla marineria. E del Notiziario si è ricordato appena ha terminato la sua più recente ricerca riguardante i frequenti attacchi pirata avvenuti a fine ottocento lungo la costa marocchina del Rif, nei quali fu coinvolta anche la goletta italiana "Fiducia". Puntuale, accurato e documentato ecco il suo interessante racconto come al solito accompagnato da illustrazioni ed immagini.

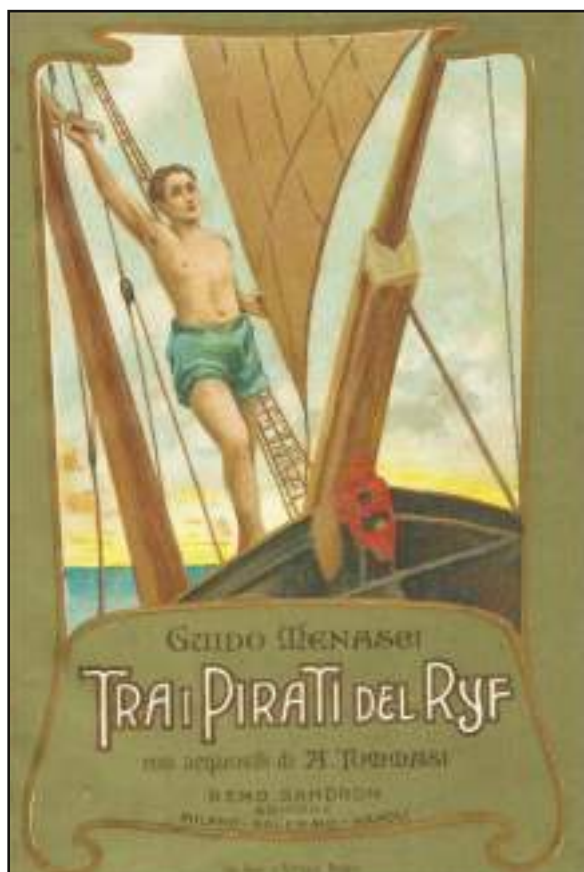


I Pirati del Riff

FRANCO GUERRESCHI

Meglio confessare subito; il titolo di questo pezzo l'ho rubato!

Rubato almeno a due eminenti scrittori. Il primo è Guido Menasci (il librettista di Cavalleria rusticana), che nel 1902 per la casa editrice palermitana Remo Sandron pubblicò il libro di letteratura per ragazzi intitolato "Tra i pirati del Rif", (**imm. 1**) magistralmente illustrato da acquerelli del pittore Adolfo Tommasi. Il secondo è il popolare e fecondo Emilio Salgari, il quale tra pirati e corsari ebbe molti "figli"; attinenti al tema però possiamo porre in rilievo due opere, la prima in ordine di tempo è il racconto "I pirati del Riff", (**imm. 2**) illustrato da Giuseppe Garibaldi Bruno (che illustrò tra l'altro la copertina del primo numero di "La Lega Navale" datato dicembre 1897), pubblicato agli inizi del 1906 nella famosa collana "Bibliotechina aurea illustrata" dall'editore Salvatore Biondo di Palermo, che arrivò a comporsi di circa 450 racconti di vari autori, ognuno stampato su di un libricino di 24 pagine. La seconda opera di Emilio Salgari presa in considerazione è il romanzo d'avventura "I briganti del Riff", (**imm. 3**) illustrato questo da Alberto della Valle, il suo illustratore principe, pubblicato nel 1911 dall'editore R. Bemporad e Figlio di Firenze.



imm. 1



imm. 2



imm. 3

Come si evince dai titoli, in tutte e tre le opere gli Autori descrivono le popolazioni, divise in tribù, che popolano il Riff, l'impervia regione montuosa settentrionale del Marocco, che degradando rapidamente si tuffa nel mare di Alboran, la porzione più occidentale del Mediterraneo, così descritta da Salgari:

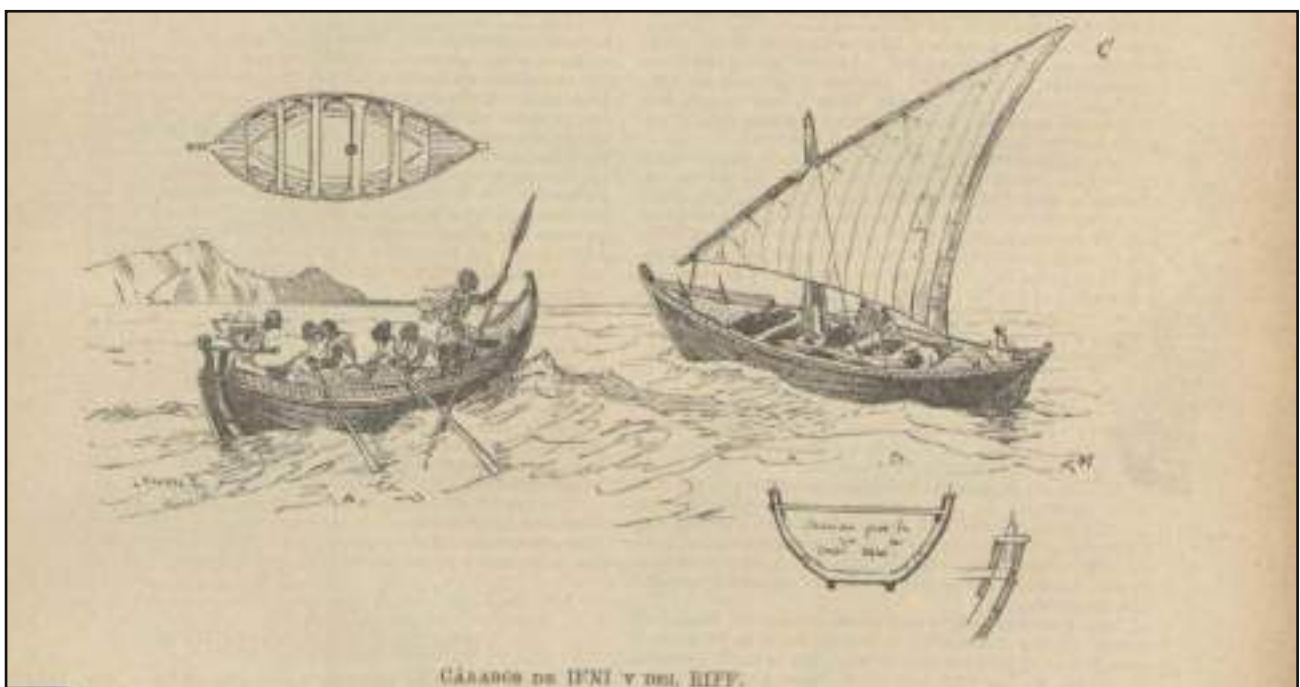
“...Non fu però che verso le due che i tre valorosi giovani e la gitana riuscirono a mettere i piedi sul tanto sospirato altipiano. Una magnifica vista s'offrì tosto ai loro sguardi: tutto il Riff superiore, che è ricco di vegetazione, si stendeva dinanzi a loro colle sue vallate, le sue colline verdeggianti di acacie, di querce e di fichi immensi, e colle sue montagne, fra le quali giganteggiava il Gurugù, l'asilo inviolabile dei briganti della montagna...”.

E ancora: “...Al nord invece si stendeva, sull'azzurra superficie del Mediterraneo, visibilissima a quell'altezza, la penisola di Guelaya, terminante col capo delle Tre Forche e con Melilla, la piccola ma salda fortezza spagnola, che invano i riffani da due secoli tentavano di distruggere...”.

E gli uomini del Riff descritti come: “...audaci predoni del mare, ... gli uomini che le abitano sono i più bellicosi ed i più indomiti che esistano nel Marocco, ... sempre in lotta contro i soldati marocchini, sempre col fucile in mano,

...si occupano dell'allevamento del bestiame; ma preferiscono fare i briganti e soprattutto i pirati, e guai a quella disgraziata nave che i venti contrari o le correnti spingono sulle loro selvagge coste...”.

Ma anche: “...Il Riff però era rimasto più impenetrabile che mai, e molti europei erano caduti, anche dopo le sconfitte subite dalle forze marocchine; i suoi montanari non avevano cessato di far naufragare navi, di trucidare e di rendere schiavi gli equipaggi, deridendosi dei cannoni e delle cannoniere spagnole di Melilla. Si ritenevano troppo invincibili sulle loro montagne, specialmente intorno ai fianchi del Gurugù, il tetro fantasma degli



imm. 4

spagnoli...”.

Va detto che queste tre opere letterarie, siano esse racconti per ragazzi o romanzi di avventura, che per loro natura lasciano molto spazio alla fantasia dei loro Autori, per quanto riguarda la descrizione dei ruffiani risultano essere molto vicine alla realtà.

La mattina di mercoledì 7 ottobre 1896, il brick francese da duecento tonnellate *Prosper Corue*, registrato a Dieppe, al comando del capitano bretone Joseph Aubè di Ile-aux-Moines, in navigazione da Cadice ad Arzew in Algeria, venne a trovarsi in calma assoluta di vento a circa venti miglia di distanza dal porto di AlHoseyma nella regione del Rif. Non erano passate più di due ore dal sorgere del sole, quando l'uomo in coffa avvisò il Comandante dell'avvistamento di alcuni carabos, (**imm. 4**) che a voga arrancata si stavano avvicinando, monsieur Aubè, da comandante e uomo espertissimo qual'era intuì immediatamente che gli occupanti di quelle imbarcazioni non potevano che essere i famigerati ruffiani, i quali in un battibaleno furono sottobordo al *Prosper Corue* con i loro Remington Rolling Block spianati contro i malcapitati marinai. (**imm. 5**)

Il Comandante, non avendo armi a bordo tentò di parlamentare con loro, ma questi sparati alcuni colpi d'avviso, salirono rapidamente a bordo del brick, e legati alcuni membri dell'equipaggio li fecero scendere nei carabos, dopo di che iniziarono il saccheggio; ma di lì a poco un grido di allarme lanciato da uno dei mori bloccò la razzia, stava infatti dirigendo verso di loro un vapore che accortosi di quanto stava accadendo si prestava a dare soccorso. Si trattava del postale *Sevilla*, (**imm. 6**) della Compañía de Industria y Navegación di Barcellona, che copriva abitualmente la rotta tra Melilla, Alhucemas e Peñón de Vélez de la Gomera, alla vista del vapore alcune imbarcazioni pirata con diversi membri dell'equipaggio a bordo si diedero alla fuga puntando verso la costa; Onofre Bosch, Comandante del *Sevilla*, forte nell'aver a bordo diversi militari armati diretti alla piazzaforte di Peñón de Vélez de la Gomera, si mise immediatamente al loro inseguimento riuscendo a catturarne tre con a bordo quattro membri dell'equipaggio del veliero che erano stati presi in ostaggio, e tredici pirati Bocoya, che vennero detenuti a bordo.

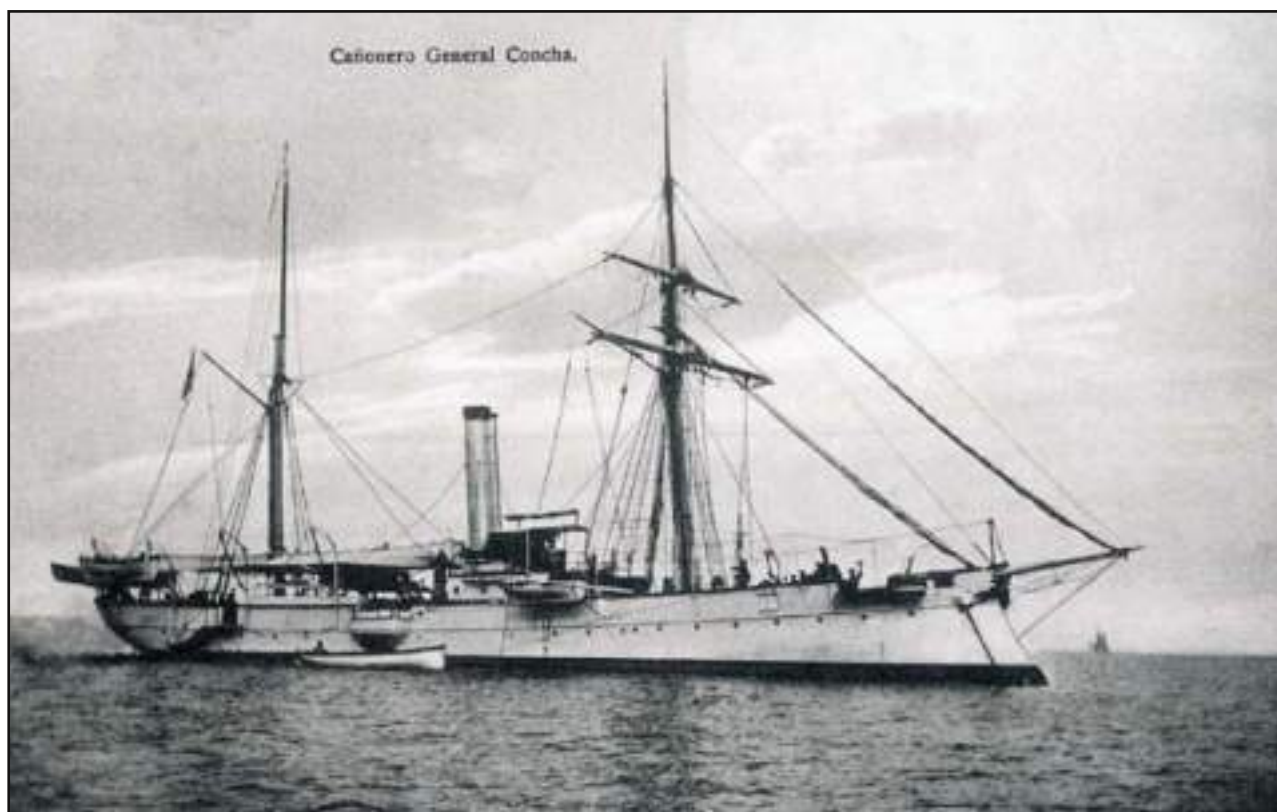


imm. 5



imm. 6

Quando il *Sevilla*, tornato sui suoi passi per dare man forte al Comandante del *Prosper Corue* ancora sotto attacco pirata, si trovò a breve distanza da questi, i Bocoya aprirono il fuoco, ne scaturì un combattimento durissimo che causò sul *Sevilla* due morti e cinque feriti, così gravi, che il Comandante Onofre Bosch decise di abbandonare l'azione e dirigere a tutta forza su Alhucemas per dare soccorso medico ai feriti, sebbene nulla potesse essere fatto per tre di loro che morirono poco dopo. Alla fine i morti sul *Sevilla* risultarono essere cinque: uno dei pirati catturati; Oscar de los Reyes, avvocato dell'Avana condannato per la sua militanza independentista alla prigionia nelle isole Chafarinas; Luis Puigcerver Pons, soldato del reggimento spagnolo in Africa; Vicente Aubert, marinaio del *Prosper Corue* e Manuel Nebro, fuochista del *Sevilla*. Liberi di agire i pirati depredarono completamente il veliero francese e fecero prigioniero il suo Comandante, trascinato poi in un villaggio Bocoya sperduto tra le montagne del Rif. Il *Prosper Corue* abbandonato alla deriva, venne poi ritrovato dal vapore inglese *Osewin*, che lo rimorchiò ad Almeria, a bordo fu trovato un marinaio che, durante l'attacco pirata, era riuscito ad infilarsi nel pozzo delle catene. Il 21 ottobre il Comandante Joseph Aubè fu rilasciato in cambio della promessa francese di intercedere per la liberazione dei dodici pirati imprigionati ad



imm. 7

Alhucemas, ma nonostante gli sforzi francesi, i pirati rimasero detenuti in attesa di celebrare un processo militare, visto il carattere della piazza di Alhucemas, dove sarebbero stati sentiti i testimoni e giudicati i fatti, nel frattempo, il governo spagnolo presentava una richiesta di risarcimento per i danni e le vittime causate dall'attacco al *Sevilla*, valutati in 77.000 pesetas, risarcimento che fu pagato dal governo marocchino nell'aprile del 1898.

Il 24 agosto 1897 toccò alla goletta portoghese *Rosita* in rotta da Orano a Faro con un carico di sparto, caduta in bonaccia proprio di fronte alla costa de Rif, venne assalita da quattro imbarcazioni Bocoya che a parte il carico, la depredarono di tutto, compresi il Comandante Juan Rosendo Mascarenha, i marinai José Vieira, Antonio Pedro, Joaquín Alcántara, Juan Paula Santos ed una lancia per trasportarli. La goletta venne abbandonata a se stessa con parte dell'equipaggio a bordo; privi di tutto, dall'acqua ai generi alimentari alla velatura, tant'è che non potendosi allontanare, il primo settembre subirono un secondo attacco, da parte di un diverso gruppo di pirati Bocoya, questi non trovando più nulla da rubare, sequestrarono il mozzo Sebastián Rosendo Mascarenha di soli quattordici anni, fratello del Comandante.

Ma per capire fino a dove arrivò la criminale audacia di questi predoni, bisogna arrivare all' 11 giugno 1913 quando di buon mattino la cannoniera spagnola *General Concha*, (*imm. 7*) comandata dal Capitano di Corvetta Don Emiliano Castaño Hernández, salpò da Almuñécar in Spagna con rotta a sud per Alhucemas in Marocco. La navigazione attraverso il mare di Alboran procedette tranquillamente fino ad una ventina di miglia dalla costa Marocchina quando iniziò a calare una fitta nebbia, colpevole un errore di posizione, la cannoniera incagliò sugli scogli della baia di Boussekour a poca distanza da AlHoseyma. Immediatamente accortisi della disgrazia, i riffani, a centinaia, armati fino ai denti, attaccarono la preda ferita, arrivando perfino ad un assalto all'arma bianca; il Comandante del *Concha* che da subito aveva inviato una lancia ad AlHoseyma in cerca di soccorso, cercò in tutti i modi di tener testa ai predoni largamente superiori in numero, tanto che in uno scontro particolarmente cruento venne ferito a morte. Quando finalmente arrivò in soccorso la cannoniera spagnola *Lauria*, venne dato l'ordine di abbandonare la nave, ed i sopravvissuti, per mezzo dell'unica lancia non predata dai riffani, riuscirono a mettersi in salvo a bordo del *Lauria*. A questo punto iniziò il bombardamento sia della costa, che del relitto del *General Concha*, per rendere inutilizzabile da parte dei Bocoya qualsiasi arma o

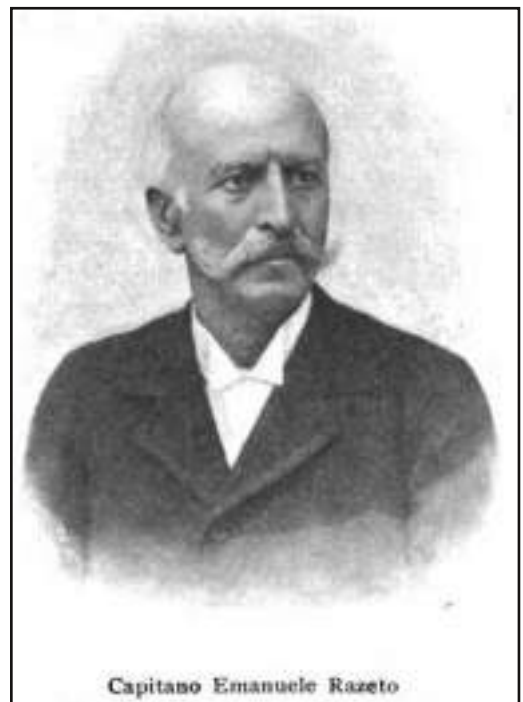


imm. 8

attrezzatura rimasta a bordo. L'assalto si concluse con dodici membri dell'equipaggio morti, altri quattordici furono feriti e tredici furono fatti prigionieri; un totale di 39 vittime su un equipaggio di 85 uomini, a questi poi va aggiunto un altro marinaio morto durante la prigionia.

Di attacchi Bocoya a navi che malauguratamente venivano bloccate dalle calme di quell'area, senza distinzione di tonnellaggio o nazionalità, se ne contano molti altri in quel lasso di tempo, ma certamente non possiamo chiudere questa breve carrellata di azioni scellerate compiute dai briganti del Rif senza tornare a sabato 14 agosto 1897, quando ad essere ingoiata dalla bonaccia fu la nave goletta italiana *Fiducia* (**imm. 8**) al comando del Capitano camogliese Emanuele Razeto. (**imm. 9**)

Con l'ausilio del "Registro Italiano per la Classificazione dei Bastimenti", possiamo conoscere meglio la nave goletta *Fiducia*; costruita dal cantiere Agostino Briasco di Sestri Ponente tra il 1867 e il 1868, varata come *Luisa*, nel 1886 sotto il nome di *Fiducia* risulta nelle proprietà degli armatori Budd, Dellepiane e C. di Genova, per passare poi nel 1889 all'armatore camogliese Gerolamo Schiaffino. Lunga metri 46,50 larga 9,20 e con 5,93 metri di puntale, aveva un tonnellaggio di registro di 575,54 ton. Costruita in quercia e pitch pine con impernature in ferro, rame e metallo giallo; la carena era foderata di metallo giallo, l'armo a nave goletta prevedeva tre alberi, dei quali, mezzana e maestra con randa aurica e freccia, mentre il trinchetto portava vele quadre,



Capitano Emanuele Razeto

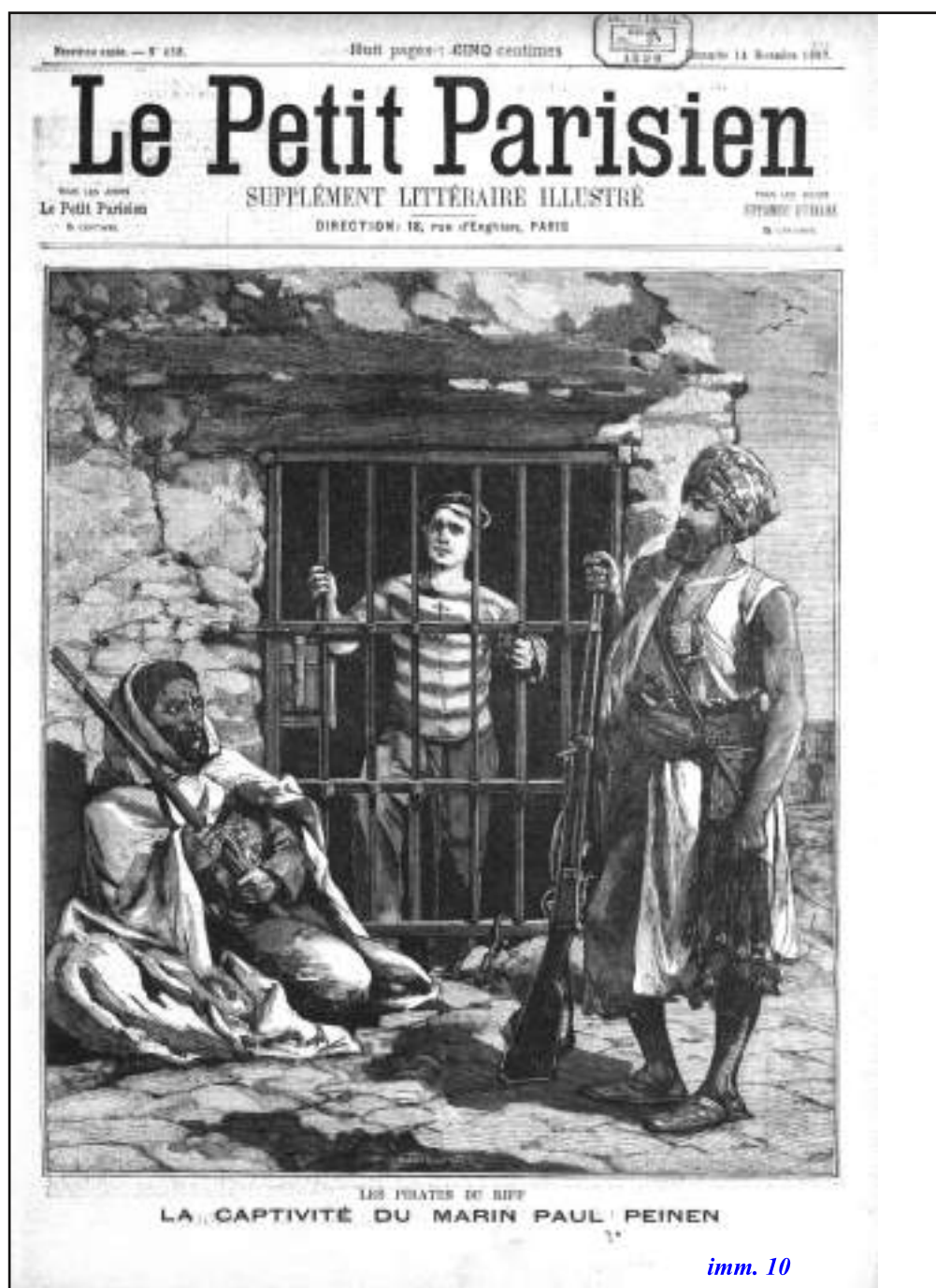
imm. 9

quarto albero il bompreso con le proprie vele di taglio, fu iscritta al compartimento marittimo di Genova con numero di matricola 1723.

Per cercare di ricordare al meglio l'accaduto, useremo come linee guida due interviste al Capitano Razeto raccolte nella sua casa di Camogli e apparse rispettivamente sul quotidiano "Corriere della Sera" di mercoledì 24 novembre 1897 e sul mensile "Rivista Nautica" del dicembre 1898.

Così inizia il Capitano;

"Deve sapere, prima di tutto, che negli ultimi mesi il bark *Fiducia* (di Girolamo Schiaffno di Camogli, residente a Chiavari) pareva colpito dalla jettaturatura. Ai primi dello scorso gennaio mi trovavo col *Fiducia* a Rio Janeiro, nel Brasile, quando morì di febbre gialla il nostromo, e mi si ammalarono, colpiti dallo stesso male, quattro uomini, che dovetti mandare all'ospedale e sostituire alla meglio con marinai avventizi. Partito per Mobile (Alabama) dopo pochi giorni avevo a bordo sette uomini dell'equipaggio malati nuovamente di febbre gialla, compreso il secondo e compreso me stesso. Uno dei marinai morì; il secondo, dopo essere stato in agonia, migliorò e anch'io guarii cogli altri. Ma arrivato a Mobile fui mandato col bark in quarantena in un'isola del



Mississippi e infine, caricato del legname a Pensacola, si partì il 4 giugno diretti a Marsiglia. I guai però erano tutt'altro che finiti. Il bark, vecchio e bisognoso di riparazioni, faceva acqua da varie parti, e conveniva stare alle pompe giorno e notte per non colare a fondo! Il tempo tuttavia era abbastanza buono e così s'arrivò al 14 agosto, quando incontrammo i pirati ...”.

Entrata in Mediterraneo e percorse una cinquantina di miglia, la goletta si venne a trovare in una zona di calma assoluta a circa quindici miglia da Capo Moro Nuovo nei pressi della città di AlHoseyma, quando, verso le dieci del mattino furono avvistate dal Comandante due barche a voga arrancata in avvicinamento, temendo, a ragione, che si trattasse di pirati, e non avendo armi a bordo se non un revolver di proprietà del nostromo, fece armare di coltelli e bastoni il resto dell'equipaggio. Arrivate a breve distanza si poterono individuare a bordo delle due barche diversi uomini, tutti armati di fucile, uno di questi, forse il capo, col Remington puntato fece segno al Comandante Razeto di mettere la prora verso terra, ma questi alzata la bandiera nazionale gridò in spagnolo ai mori che il suo dovere era seguire la propria rotta, fu allora che i pirati aprirono il fuoco contro il nostromo che rispose con la propria pistola, ma ebbe la peggio venendo ferito ad un braccio, a questo punto il Comandante vista l'inutilità della difesa ordinò al nostromo di cessare il fuoco, in un istante i predoni furono e bordo della goletta e calate a mare le due lance per trasportare la refurtiva iniziarono il saccheggio.

Ma sentiamo ancora le parole del Comandante

“ ...Visto che non potevano impossessarsi del carico, il quale si componeva di legname, s'impadronirono di tutti gli oggetti trasportabili, dai viveri agli utensili di cucina, dalle nostre casse di vestiti ai sestanti. Frugarono dappertutto, buttando sottosopra ogni cosa. Ciò che ad essi premeva era il denaro, e non avendo trovato che cinque dollari e mezzo, supponendo che io tenessi altre somme, mi minacciarono di morte se non rivelavo il nascondiglio. Dovetti sfiatarmi per assicurarli che non possedevo altra moneta. Caricata che ebbero tutta la roba rubata, fecero scendere in una barca me, il nostromo Giorgio Pervilioti, un giovane marinaio francese di nome Paolo Peinen, e il dispensiere; ma a quest'ultimo poi rinunziarono, trovandolo forse troppo vecchio, e fattolo ritornare a bordo remarono verso terra con noi tre.

Lasciavo il *Fiducia* alle ore 1,45 Pom. ed invano chiamavo il Secondo Catanzaro Salvatore; forse era trattenuto dai mori sotto coperta.

Mi rassegnai alla critica sorte e con me i miei compagni. Durante il tragitto controbordammo una altra barca carica di pirati i quali si recavano festosamente incontro al bottino...”.

Terminati i saccheggi, i pirati abbandonarono la goletta e i restanti membri dell'equipaggio al proprio destino.

Il 25 agosto 1897 sul “Corriere della Sera” apparve un articolo che riportava in modo testuale una lettera proveniente da Malta scritta dal secondo del *Fiducia* Salvatore Catanzaro, sentiamo le sue parole;

“ ...Rimanemmo così per tre giorni in balia del mare il 18 agosto finalmente avvistammo un piroscampo facemmo i segnali di soccorso e il piroscampo s'accostò era l'*Oanfa* (della Blue Fannel Line NdA) battente bandiera inglese il cui capitano ci fu largo di aiuti e soccorsi e ci rifornì di viveri di strumenti e di cordame coi quali potemmo continuare a navigare prima di lasciarci l'*Oanfa* ci accompagnò per qualche miglio. Durante questo tempo ti scrissi questa lettera che verrà impostata a Malta dove



imm. 11

approderà domani l'*Oanfa*. Noi, se Dio ci assiste, speriamo di poter essere a Genova fra il 10 e il 15 di settembre e di trovarvi già libero il capitano Razeto e i due suoi compagni...».

Dalla "Gazzetta Ufficiale del Regno" di Venerdì 3 Settembre 1897

"...La Regia nave *Ercole*, inviata d'ordine di S. E. il Ministro della Marina (On. Benedetto Brin NdA), alla ricerca della nave-goletta *Fiducia*, che fu il 14 scorso agosto assalita dai pirati del Riff, la incontrò ieri a Capo San Sebastiano, rimorchiandola a Marsiglia, ove la riportò ieri stesso. Il Console italiano (Marchese Silvio Carcano NdA) si recò a bordo dell'*Ercole* e della *Fiducia*...".

Ma torniamo sulla costa del Riff.

Sbarcati su un piccolo arenile verso sera, subito i predoni si spartirono il bottino, poi con i loro prigionieri passarono la notte sulla spiaggia ed il giorno seguente, alle prime luci dell'alba, tutto il gruppo si incamminò attraverso le impervie montagne del Riff, giungendo dopo diverse ore di marcia forzata al piccolo villaggio del capo Bocoya Carmen Agi Amar, dove i poveri malcapitati vennero rinchiusi in uno stabbio tra capre e buoi. Pur non subendo maltrattamenti da parte dei briganti, le condizioni di vita in prigionia del capitano Razeto e dei suoi marinai erano però piuttosto dure, trovandosi a dormire sulla nuda terra, senza coperte e con vestiti leggeri addosso, tanto che verso la fine di settembre, facendosi le temperature notturne su quelle montagne piuttosto rigide, il diciannovenne marinaio francese Peinen si ammalò di polmonite e il 28 ottobre morì. (**imm. 10**)

La notizia dell'attacco pirata ad una nave italiana arrivò sul tavolo dell'inviato straordinario e Ministro plenipotenziario italiano a Tangeri Comm. Giulio Malmusi il 16 Agosto, il quale immediatamente attivò una fitta rete di contatti con le autorità marocchine, francesi, spagnole e con i capi Bocoya per ottenere la liberazione degli ostaggi (che nel frattempo erano aumentati in numero essendosi aggiunti come abbiamo visto il Comandante e i marinai del *Rosita*). Le trattative si rivelarono molto complicate, di fronte ad una cospicua somma di danaro offerta dal comm. Malmusi per riscattare la libertà dei prigionieri, i Bocoya (**imm. 11**) rifiutarono, avanzando nel contempo la richiesta di rilascio di tutti i loro confratelli detenuti nelle carceri spagnole e marocchine, a questo punto considerata la scarsa incisività con cui il Marocco affrontava la questione Bocoya, il comm. Malmusi suggerì al governo Italiano di mostrare i muscoli inviando a Tangeri una nave da guerra, suggerimento prontamente accolto.

Dalla "Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia" di venerdì 10 settembre 1897;

"...S. E. il Ministro della Marina, col suo foglio d'ordine di ieri dispose che ieri stesso la R. nave *Lombardia*, cessando di far parte delle forze navali in riserva, passasse in armamento, completando il suo Stato Maggiore col Tenente di Vascello Grabau sbarcato perciò dalla R. nave *Fieramosca*.

La *Lombardia* così completata ha fatto rotta per Gibilterra, diretta a Tangeri"

Dalla "Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia" di venerdì 17 settembre 1897;

"...La R. nave *Lombardia* partì ieri l'altro da Tangeri per la costa del Riff...".

Il Capitano Razeto così ricorda il Comandante del *Lombardia* Capitano di Fregata Cairoli;

"...Si interessarono molto alla mia sorte il console italiano a Tangeri, signor Malmusi, il commissario spagnolo ad Alucemas, signor Muro, e il comandante della *Lombardia*. Quest'ultimo per venirmi a vedere non esitò un giorno a scendere a terra alla presenza di cento mori armati; avrebbe avuto la voglia di portarmi via fra le fucilate; ma il fatto avrebbe potuto assumere troppe serie proporzioni e dovette temporeggiare finché la mia liberazione fu ottenuta con mezzi pacifici...".

Dopo quasi tre mesi di trattative, passando anche attraverso la mediazione di personaggi informali, tra i quali anche un Marabut (un santone eremita musulmano), si arrivò il 10 novembre alla liberazione dietro riscatto di tutti i prigionieri, i quali, vennero condotti dai loro sequestratori su una piccola spiaggia del Riff da dove con una lancia furono condotti a bordo del trasporto a ruote *General Valdes* della Marina militare Spagnola ancorato ad Alucemas, da qui a Tangeri e Gibilterra, dove il capitano Razeto imbarcò sull'ariete torpediniere *Lombardia*, per rientrare finalmente il 19 novembre 1897 a Spezia e da qui all'amata Camogli.



POSTA AL CSTN

Per mettere in risalto il crescente successo del nostro Notiziario e dare doverosamente un minimo di soddisfazione a tutti quelli che collaborano volontariamente alla sua pubblicazione ed alla sua diffusione, riportiamo qualcuno dei messaggi che giungono puntualmente in Redazione.

Gentilissimi Signori,

ho apprezzato molto l'articolo del Vespucci sul Tamigi nel 1968 ed i riferimenti all'allora Cte Ugo Foschini. L'imbarco di allora, per me TV (TLC), quale ufficiale di Rotta e Comunicazioni è stato forse il più bello della mia vita. Il Cte Foschini era un uomo eccezionale, quando dava la sua fiducia a qualcuno essa era totale. Dopo il primo periodo di valutazione il Cte mi nominava di fatto Ufficiale di manovra ed in tale veste mi trovavo in plancia quel giorno, avevamo imbarcato il pilota un CF della RN e l'addetto navale. Issate le vele, con un leggero vento di poppa ci siamo affacciati nel Tamigi. Il Comandante si ritirava nei suoi alloggi con l'addetto Navale ed io mi ritrovai a tu per tu con il pilota, che mi dava le indicazioni di rotta che io modificavo man mano in funzione delle caratteristiche evolutive del Vespucci. In quei momenti la responsabilità era tutta mia e me la cavai in modo ottimo tanto che all'arrivo a Greenwich, al ricevimento della RN, venivo chiamato in un gruppo di ufficiali dove il Pilota mi presentava come quel matto che aveva guidato il Vespucci in vela. Ancora oggi a tanti anni di distanza ricordo quel giorno e ringrazio l'Ammiraglio Ugo Foschini per avermene dato l'occasione. (Firmato: C.F. Giorgio de Strobel di Campocigno)

Risposta della Redazione

Gentile Comandante de Strobel.

Le siamo molto grati per il Suo messaggio. La sua testimonianza è davvero preziosa ed esalta l'importanza di raccontare la storia, raccogliere e rendere pubbliche notizie e particolari che altrimenti andrebbero perdute.

Questa è la missione del nostro "Notiziario" che ha la fortuna di avere collaboratori di spessore e di essere letto e seguito da persone passionante come Lei. Cordialmente.

*

Ho ricevuto, con la puntualità di sempre, il notiziario di settembre 2019.

Vi ringrazio molto per la qualità e specificità dei servizi. Stavolta trovo due argomenti per me di particolare interesse. I Cutter classici e la conservazione dei vascelli nel periodo medievale.

Grazie di cuore. Spero che, terminata l'estate, riusciremo ad incontrarci. (Firmato: Ing. Gherardo Mengoni)

*

Spett.le Redazione,

Desidero esprimere tutta la mia gratitudine per la qualità del notiziario che sta diventando sempre più interessante. Ogni edizione arricchisce la cultura di chi ama il mare. Questo successo è senza alcun dubbio raggiunto grazie alla collaborazione ed impegno di tutto lo staff della Redazione.

Mi permetto quindi inviare dalla California (San Francisco) la mia più profonda stima ed ammirazione per quanto fate per i vostri soci

Anche se il mio Italiano non è più quello che di una volta penso che possiate recepire la mia gratitudine.

Rispettosamente (Firmato A.F.M. Fantauzzi)

*

Interessante la ricostruzione storica del cutter e la epica risalita a vela del Tamigi dell'Amerigo Vespucci (Firmato: Davide Perrone)

*

Bravi, Grazie, (Firmato: Roberto Paolieri)

*

Siete veramente encomiabili. Grazie di vero cuore. GdeDo (Firmato: Prof. dott. Gaetano de Donato)

*

Grazie a tutti per le vostre camicie sudate. (Firmato: Roberto Perrone Capano)