

CONVEGNO NAZIONALE CULTURA NAVALE E MARITTIMA

Genova, 19 e 20 giugno 2014

L' ARTE DELLA VELA, IL RICORDO DELLA PRIMA REGATA DELL' ARTICA II

Andrea Iunca

1 INTRODUZIONE

Scorrendo l' elenco delle Unità della Marina Militare in servizio, nel quale compaiono la Portaerei Cavour, la recentissima fregata Fasan e tante altre Unità di vario tipo, dimensione ed età, si legge il nome di una barca a vela di 7 tonnellate di dislocamento, lunga fuori tutto circa 13 metri ed entrata in servizio quasi sessanta anni fa; è inserita nella tipologia "Scuola – Gruppo navi a vela" insieme a Vespucci, Palinuro, Corsaro II ed altre. Si tratta dell' Artica II, della quale il sito della Marina Militare riporta: *"Di concezione rivoluzionaria a causa del bassissimo dislocamento e dello slanciatissimo piano velico, Artica II subì una messa a punto molto accurata dal Capitano di Corvetta Emanuele Iunca, il suo primo skipper."* Il sito ricorda anche quanto Beppe Croce, storico presidente della Federazione Italiana della Vela e dello Yacht Club Italiano, poi anche primo presidente non britannico del International Sailing Federation), scrisse in merito al primo successo: *"Mandare una piccola barca allo sbaraglio su un percorso lungo e difficile, fra tante barche allenate e preparate apposta per la Regata delle Marine, poteva sembrare un gesto azzardato, una presenza romantica, ma inutile. Invece non è stato così: è stato un gesto lungamente e serenamente meditato, integrato da una preparazione perfetta, portato al trionfo da un Comandante formidabile e da un equipaggio degno di lui ... "* L' Artica II è dunque una imbarcazione ideata per le regate oceaniche che a metà degli anni 50 del secolo scorso, rappresentò con successo un progetto ed una finalità innovativi.

La Marina Militare onora in questo modo uno dei suoi tanti patrimoni, conservandone la memoria e valorizzandolo con l' impiego, ai nostri giorni ormai nell' ambito delle "Vele d' Epoca"; la storia dell' Artica II ben si sposa quindi al tema del convegno, caratterizzato dai tre termini: patrimonio, conservazione, valorizzazione.

Fin dai primi giorni di navigazione dell' Artica II, emersero molti valori che sono alla base della cultura navale e marittima. Essi si possono riassumere nella parola sfida: sfida tecnica in ragione delle finalità e caratteristiche della barca, propria quindi dell' organizzazione Marina Militare, e sfida marinaresca legata alla novità e difficoltà della regata, come tale propriamente umana dell' equipaggio; ma anche sfida in empatia con la Nazione, per riprendere il proprio posto nella marineria mondiale dopo gli anni infausti della guerra.

In questa visione, la relazione intende dare il suo contributo al tema del Convegno (la cultura navale e marittima) trattando della navigazione a vela come un fatto culturale, e connotandolo con un avvenimento, la prima regata dell' Artica II. L' accostamento fra cultura e regata diventa possibile grazie all' arte, l' arte della navigazione a vela, o brevemente l' arte della vela, come compare nel titolo.

Tante ed alate parole sono state usate a proposito dell' Arte. Thomas Fleming Day, un inglese emigrato in gioventù negli Stati Uniti, progettista di imbarcazioni a vela, regatante, editore di un giornale specializzato in materia, ebbe a dire: *"A noble art makes noblemen and there is no nobler art than seamanship"*. Fatto importante per il nostro argomento, è che egli fu il fondatore nel 1906 della Newport-Bermuda race, una

delle classiche regate oceaniche. Day lanciò l' iniziativa come sfida per dimostrare che *"solo gli ignoranti predicano il pericolo del mare"*. Vedremo nel seguito che figure ed idee come queste sono ricorrenti nel mondo della vela.

Per i nostri scopi utilizzerò più semplicemente la definizione della Treccani: *"arte - in senso lato ogni capacità di agire o di produrre, basata su un particolare complesso di esperienza conoscitiva e tecnica e su un certo grado di personale attitudine e genialità a svilupparla e tradurla in atto"*. Tre concetti quindi caratterizzano l' arte: l' attitudine, la tecnica, l' azione; questi termini ci guideranno nel ripercorrere l' evento di cui tratto, così riassunto nella pre-relazione della prima regata dell' Artica II: *"Il 14 luglio 1956, alle ore 01h 14m 30s, un piccolo yacht di color rosso e con il tricolore a riva, tagliava vittorioso il traguardo di una lunga regata oceanica di 850 mg da Torbay a Lisbona. L' avventura, iniziata tre mesi prima, dopo ansie, fatiche, preoccupazioni, terminava nel più splendido dei modi"*.

2 L' ATTITUDINE

E' rappresentata dalla capacità di navigare a vela; ai nostri giorni è ormai un' attività legata alla tradizione ed anche per questo diventa un fatto culturale.

E proprio secondo tradizione, il nome Artica II trae origine da quello del 10 tonnellate Artica, ordinato nel 1902 dal Duca degli Abruzzi ai cantieri Ugo Costaguta di Voltri, Genova, per lanciare la sfida nella famosa Coppa di Francia, vinta dopo un' epica serie di regate, disputate in condizioni meteo molto difficili, battendo il campione francese difensore " Suzette ".

2.1 La cultura della vela

La vela ha rappresentato per centinaia di anni e fino al XIX secolo, il metodo di navigazione più diffuso e l' unico idoneo per i grandi viaggi di esplorazione e di commercio. La cultura, ossia *"l' insieme delle cognizioni intellettuali di cui è dotata una persona"*, definizione applicabile anche ad un' organizzazione formata da uomini, marinara in ogni Nazione si è formata quindi con l' impiego di navi a vela e su di essa ha costruito la sua tradizione quando sono entrati in servizio i nuovi metodi di propulsione. La Marina Militare Italiana è custode attivo della tradizione velica, considerando questo tipo di navigazione un fattore qualificante sotto il profilo formativo. In questa attitudine, si accomuna a quanto fanno quasi tutte le Marine mondiali, militari e non, prima fra tutte quella che per vari secoli è stata l' emblema della marineria, la Royal Navy. E vedremo che la cultura marinara britannica giocò un grandissimo ruolo nella vita dell' Artica II, così come ebbe parte quella ligure.

La cultura della navigazione a vela, nasce dalla stretta interazione dell' uomo con la natura, che favorisce lo sviluppo delle sue capacità di comprendere con adeguato anticipo le situazioni, di adattarsi tempestivamente al loro evolversi e infine di gestirle con padronanza. Così nel confronto continuo con le forze della natura e nell' incessante ricerca dell' assetto più efficace e dell' andatura più veloce per la navigazione, sono esaltati il talento inventivo dell' uomo e le sue doti intellettuali, fisiche e di carattere. Per questa ragione nella marineria velica lo spirito di competizione diventa naturale e spinge gli equipaggi a confrontarsi, quasi sempre con lealtà, ogni qual volta due navi o imbarcazioni sono vicine; e comunque una nave a vela è sempre in regata, anche quando naviga da sola. Da questa secolare attitudine dei marinai velici, discendono le regate a vela, moderna attività sportiva sia amatoriale che professionistica.

Le navi a vela rappresentano inoltre un ideale di bellezza, ed anche questo le collega all' arte. Honoré de Balzac così scriveva in una delle sue opere: *"Esistono tre tipi ideali di bellezza: una bella donna quando danza, un cavallo di razza al galoppo, un veliero a vele spiegate sotto vento"*. Le linee slanciate degli scafi, il loro avanzare fendendo le onde, il bianco delle vele gonfie di vento, la maestosità degli alberi che si alzano verso il cielo; tutto questo illumina lo sguardo e riempie di passione l' animo degli equipaggi e di chi osserva da riva.

Ma è ancor più significativa una frase di Jean Jacques Rousseau: *“L’ anima si proporziona insensibilmente agli oggetti che la occupano e quindi sono i grandi orizzonti quelli che fanno i grandi uomini”*. Ecco quindi che i vasti orizzonti del mare dischiudono valori che arricchiscono coloro che, sotto qualunque titolo, navigano. Ma l’ orizzonte a cui allude Rousseau non è solo quello fisico-ottico; la vela spinta dal vento apre a significati superiori che riguardano l’ anima. Questa parola viene dal greco *ανεμος* che vuol dire vento; si collega all’ altro termine greco *πνευμα*, che vuol dire soffio, soffio vitale e quindi spirito. Nella Bibbia i termini ruah e pneuma rappresentano al tempo stesso il respiro umano, lo spirito ed il vento. Ognuno metterà eventualmente una o più maiuscole secondo le sue convinzioni, ma lo spirito religioso era comunque forte negli equipaggi delle navi a vela.

Non a tutti è dato di diventare grandi uomini, ma gli orizzonti che la navigazione a vela apre, spingono a diventare migliori.

La brochure della regata Torquay-Lisbona illustra lo spirito della navigazione a vela con le parole di alcuni artisti:

The British, more than others it seems, are wont to make a cult of a thing as it approaches obsolescence. There is no more striking example of this than the square-rigged sailing ship. Yet for the British, at any rate, there is in all this something more poignant, more recent, and nearer home. What this some thing may be is clearest expressed by the poets, needless to say. In this “Song of the Sailor” Thomas Fleming Day sang of the:

*“Breed of the oaken heart
that drew the world together,
but spread our race apart.”*

While of the vessels manned by these heart of oak perhaps the noblest utterance is that of John Masefield (poeta laureato della Gran Bretagna 1878 - 1967):

“These splendid ships, each with her grace, her glory.

*They mark our passage as a race of men,
Earth will not see such ships again”.*

(dalla poesia Ships del 1917)

To these lines there is rather striking parallel in the prose of Morley Roberts (scrittore inglese 1857 – 1942), by the way, who like Masefield had himself been deep-sea in sail:

“never again shall I or any of us, it may be, come up with and pass, or perhaps be passed by, a full-rigged ship driving before the gale when she is running hear easting down in the Roaring Forties. To see her lift and pitch and drive and thrust out her forefoot forty feet under the the gray-arched curve of her reefed fore-sail and topsails, to see the very scud of the skies down upon her stowed royals, as the grey-green seas are white with rolling spindrift, the foam of driven and tormented waters, to lift one’s hand in greeting to the few upon her poop as we pass by-yes, what chance of this again?”

Questo è il significato di fondo della tradizione velica che ai nostri giorni viene coltivata principalmente in due forme, l’ addestramento e la regata.

2.2 L’ addestramento

La capacità formativa della vela, ancora oggi attuale, è data dal rapporto diretto che si crea con la natura, rappresentata dal vento e dal mare nel mutare delle condizioni atmosferiche ed astronomiche ed in diversi contesti geografici. La potenza e la variabilità dei suoi elementi, obbliga a conoscerla, nei suoi effetti e nei suoi cambiamenti, per affrontarla e meglio sfruttarla a proprio vantaggio. Per questa ragione, la vela mette a contatto prima di tutto con la grandiosità del Creato e spinge ad affrontarlo con umiltà ma anche con tenacia e coraggio; valorizza inoltre le capacità umane di intraprendenza e, al tempo stesso, di obbedienza; completa poi ed affina lo spirito di solidarietà e di collaborazione fra i membri dell’ equipaggio ed in generale di tutta la marineria che si sente legata ad identici valori.

Il mantenimento della tradizione velica, è legato dalla Marina Militare principalmente all’ addestramento per il quale impiega Navi scuola a vela, appositamente progettate e

costruite che impegnano molte risorse economiche ed umane. Per fare un esempio, per questo fino nell' estate del 2013 sono state impegnate le Navi scuola a vela: Vespucci, Palinuro, Corsaro II, Stella Polare, Orsa Minore, Caroly, Chaplin e Sagittario. Insieme all' attività formativa, questo tipo di nave svolge anche attività di rappresentanza contribuendo, come simboli della tradizione e della capacità nazionali, ad affermare all' estero l' immagine dell' Italia.

L' attività delle Navi scuola a vela della Marina Militare è classificabile in tre tipi a volte sovrapposti: le campagne di istruzione, le regate, le crociere. L' obiettivo delle campagne è quello di mettere alla prova la capacità degli Allievi di vivere a bordo ed a tal fine sono imposti ritmi molto pesanti di attività: in pratica è un ulteriore momento di selezione prima di entrare in servizio attivo. Le regate e le crociere perseguono gli stessi obiettivi generali delle Campagne di istruzione, le prime per periodi relativamente brevi e cadenzati dalle date di svolgimento, le seconde per durate anche di molti mesi. La composizione dell' equipaggio varia di volta in volta anche ed è scelto fra il personale in servizio provvisto di esperienza velica; ovviamente è richiesto un buon livello per le regate mentre per le crociere è previsto l' imbarco di una quota di personale in addestramento specifico alla navigazione a vela. L' organizzazione di bordo e l' attività giornaliera, sono impostate di volta in volta secondo le esigenze, rispettando le consolidate regole generali della marineria a vela.

2.3 Le regate

Il modo più diffuso in cui la tradizione marinara continua a manifestarsi ai nostri giorni, sono le regate di imbarcazioni a vela che a loro volta ne hanno propiziato l' ormai vasto impiego diportistico.

Anche l' Enciclopedia TRECCANI, nel trattare delle regate fa riferimento alla prima regata dell' Artica II. Nella III Appendice, lemma "Naviglio da diporto", alla voce "Regate a vela", riporta: *"A queste competizioni ha partecipato con successo per tre volte il panfilo Artica 2a dello sport velico della Marina Militare Italiana (2a classe RORC, lunghezza al galleggiamento m 9,90). Nel 1956 alla Torbay-Lisbona (mg 850) concorrono nella 1^ categoria 12 unità di 8 Nazioni, nella 2^ categoria 8 unità di 5 Nazioni. Fra queste l' Artica che vince la regata (Comandante E. Junca)."*

Il mondo delle regate a vela si sviluppa nel primo dopoguerra ma ha già radici ben salde nel secolo precedente. Il Royal Ocean Racing Club (R.O.R.C.), organizzatore delle principali regate oceaniche, nasce nel 1925.

Le più famose regate oceaniche sono:

- Bermuda Race, percorso di 635 mg, prima regata 1906
- Fastnet, percorso di circa 600 mg, prima regata 1925
- Sidney-Hobarth, percorso di 630 mg, prima regata nel 1945.

Ma è importante ricordare anche, per vari motivi:

- la Coppa America 1851
- la classica mediterranea Giraglia, fondata nel 1952 da Beppe Croce
- la "Regata dei Tre Dipartimenti", competizione che si svolse annualmente negli anni '50 e '60 fra i quattro 24 piedi RNSA di Marivela.

3 LA TECNICA

E' rappresentata dall' intero ciclo di progetto, dalla concezione alla messa a punto. L' Artica II nasce con motivazioni agonistiche per regate fuori degli stretti, quindi con il criterio di conseguire buone probabilità di successo in qualunque situazione di mare.

3.1 Il periodo storico

La partecipazione alla regata nacque in un periodo in cui l' Italia era da poco tempo rientrata nel consesso internazionale dopo la tragedia della guerra perduta. Se ricordiamo i 20 anni precedenti di storia italiana, un lasso di tempo in cui gli avvenimenti rimangono sempre vivi nella memoria delle persone, lo possiamo dividere in due decenni.

Il primo decennio è scandito da: fine della guerra etiopica e proclamazione dell' Impero 1936, guerra civile spagnola 1936-39, inizio guerra mondiale, guerra a fianco dell' Asse 1940 – 1943, guerra di Liberazione 1943 – 1945.

Il secondo decennio è invece scandito da: adesione alla NATO nel 1949, adesione alla Comunità Economica del Carbone e dell' Acciaio, primo nucleo dell' Unione Europea nel 1951 ed ammissione alle Nazioni Unite nel 1955.

La costruzione dell' Artica II ben si inquadra nella volontà di rinascita che negli anni '50 animava la società italiana, ormai all' inizio del cosiddetto boom economico. La Marina Militare in quegli anni lancia il rinnovamento della Flotta, non con l' aumento del numero delle Navi o del tonnellaggio, ma attraverso un forte ammodernamento tecnologico che la portò in posizione di leader. Mi riferisco all' installazione dei missili antiaerei, all' imbarco degli elicotteri ed all' evoluzione dei cannoni e delle centrali di tiro. La prima classe ad essere impostata in questo ciclo, che comprende le classi Impavido, Doria, Alpino, De Cristofaro, Vittorio Veneto, Audace, fu la classe Rizzo, fregate elicotteristiche antisom di circa 1500 ton., che potremmo definire un esempio di "light displacement". Non fu dimenticata la vela, perché nel 1951 venne acquistato il Palinuro per sostituire il Colombo, e fu creata la componente barche a vela da regata basata sui 24 piedi.

Tuttavia, contemporaneamente alla ripresa della Nazione, era ancora presente una dura contrapposizione politica derivante dal periodo prebellico e bellico; rimaneva infatti ancora vivo in molti italiani il ricordo della Monarchia dei Savoia che era terminata solo dieci anni prima della regata, con l' abdicazione del re Umberto II a seguito del referendum dal quale nacque la Repubblica Italiana. La Marina Militare, considerata Forza Armata molto legata ai Savoia, era ancora guardata dal mondo politico con attenzione nel timore che potessero nascere incidenti per il comportamento di alcuni suoi ufficiali. Di questa difficoltà di rapporti ne risentì anche la regata dell' Artica II anche se non c' è una traccia esplicita nella Relazione ufficiale.

3.2 La concezione

L'iniziativa che portò alla nascita di Artica II trae origine dall' incontro, avvenuto nel 1954 a Cowes, prestigioso centro della vela europea nell' Isola di Wight, fra il Tenente Colonnello delle Armi Navali Gianni Pera e John Illingworth, uno dei più famosi progettisti di imbarcazioni da regata d' altura di quei tempi. Gianni Pera, si trovava a Cowes per partecipare alle regate della "Cowes Week" con il Chiar di Luna, un terza classe RORC (Royal Ocean Racing Club) di Marivela, che aveva già ottenuto notevoli successi in Mediterraneo. Realizzato nel 1950, il Chiar di Luna fu una delle prime imbarcazioni progettate e realizzate da Cesare Sangermani nel suo cantiere di Lavagna, Genova. Alla stessa regata partecipava anche il Wista, di proprietà di John Illingworth, che si distingueva in regata per le straordinarie doti di tenuta in condizioni di tempo duro e per la sua velocità anche con poco vento. I due ebbero modo di discutere sulle caratteristiche di un moderno yacht da regata; tornato in Italia, il T. Col. Pera mise al corrente delle sue esperienze il Direttore di Marivela, Capitano di Vascello Giulio Figarolo di Gropello e propose la costruzione di una nuova imbarcazione di Marivela per regate d'altura da far progettare a John Illingworth. La proposta di massima fu accolta con entusiasmo anche dal Capo di Stato Maggiore della Marina e la collaborazione con Illingworth divenne operativa. L'anno seguente il T. Col. Pera fu invitato da John Illingworth a far parte del suo equipaggio nella regata del Fastnet sulla sua nuova barca, il Mouse of Malham. La regata, caratterizzata da venti leggeri o moderati e da una discreta quantità di andature al lasco, fu un successo per Mouse, che vinse agevolmente nella terza classe RORC, dimostrando di avere eccellenti qualità marine e di essere capace di velocità ben superiori a quelle necessarie per primeggiare in tempo compensato, nonostante la sua limitata lunghezza al galleggiamento, in particolare nelle andature portanti. La decisione presa fu quindi: Artica II sarebbe stata un Mouse pantografato, un seconda classe RORC lungo quasi 13 metri che potesse ospitare, anche se molto spartanamente, un equipaggio di sette persone.

Preceduta dalle imbarcazioni progettate in Gran Bretagna da Laurent Giles per la Royal Naval Sailing Association (RNSA), i III classe RORC, chiamati 24 piedi dalla lunghezza al galleggiamento (Cigno, Stella mattutina, Levriere ed Orsa Minore) e, come detto, dal Chiar di Luna, l' Artica II dimostrò con le sue ottime prestazioni, il raggiungimento di un buon livello di esperienza ed affidabilità nella navigazione d'altura. Questo risultato consentì il passaggio dalle prime piccole barche ad altre di maggior dislocamento (Corsaro II, Stella Polare, ecc.) che costituiscono e costituiscono l'ossatura delle navi scuola a vela.

3.3 Il progettista

Il progettista, John Illingworth (1923 – 1980), ufficiale della Royal Navy ed ingegnere navale, fu uno dei più brillanti ed innovativi progettisti dagli anni quaranta ai settanta ed uno degli animatori più attivi dello yachting d'altomare. Per primo introdusse il fiocco armato in testa d'albero e fu l'ideatore delle barche oceaniche "light displacement". Ma è giusto ricordare anche il Ten. Col. Gianni Pera che fu l'artefice, per passione e capacità, dell' Artica II così come di tutte le altre imbarcazioni di Marivela in quegli anni. Fu un personaggio di spicco nel mondo delle regate veliche di altura, sia come regatante che come tecnico che come proprietario del "la Meloria".

John Illingworth svolse la prima parte della sua carriera ad Hong Kong nella componente sommergibili. Negli anni '30 quella Colonia fu sede di un'importante attività di progetto e costruzione di barche a vela da regata e non. E' da ricordare l'impresa del Tai Mo Shan che navigò, senza motore, da Hong Kong a Dartmouth nel 1933, passando per le Aleutine ed il Canale di Panama; l'equipaggio era formato da cinque giovani ufficiali di Marina. Illingworth nel 1937 iniziò la sua collaborazione con Jack Laurent Giles, altro famoso architetto navale, ed insieme progettarono Maid of Malham con il quale vinse nel 1938 il campionato RORC. Nel dopoguerra, lui e Giles furono tra i primi progettisti a disegnare barche a dislocamento leggero, chiglia corta, timone staccato dalla chiglia e piani velici rivoluzionari. Nel 1945, essendo in servizio in Australia sempre nella componente sommergibili, aveva "inventato" la regata Sidney – Hobart di cui fu il primo vincitore. Con il Mith of Malham vinse la regata del Fastnet nel 1947 e nel 1949. In seguito, si associò con Angus Primrose, altro noto architetto. Uscì dalla sua matita il famoso Maica che provocò un'altra rivoluzione nel campo della progettazione. Tra le sue barche più illustri, ricordiamo, oltre a Maid e Myth of Malham, Outlaw, Minx of Malham, Mouse of Malham, Artica II e Gipsy Moth IV, lo yacht col quale Sir Francis Chichester navigò intorno al globo in solitario. Autore di libri di successo, tra i quali "Offshore", "Venti sfide per la Coppa America" e l'autobiografico "The Malham Story", è stato Commodoro del RORC dal 1950 al 1953.

3.4 Il cantiere

Il cantiere Sangermani sorse a Lavagna nel 1946 e s'impose ben presto nella costruzione di imbarcazioni a vela d'altura, soprattutto da regata, fino a diventare leader indiscusso nel settore in Italia. Nei primi cinquant'anni di attività, dal suo scalo sono scese in mare 225 imbarcazioni, molte delle quali si sono distinte nettamente in campo agonistico e sono ancora oggi attive fra le barche d'epoca nelle manifestazioni organizzate dall'Associazione Italiana Vele d'Epoca (AIVE). Fra le più famose si ricordano Calypso, Sumbra, Gitana IV, Susanna II, Mabelle, Chaplin e Guia. Per lo SVMM, il cantiere ha costruito, oltre al Chiar di Luna ed Artica II, Orsa Minore, Levriere, Cigno e Stella Polare.

3.5 L'imbarcazione e le sue caratteristiche

L' Artica II è un'imbarcazione a vela da regata armata yawl Marconi. Ha un dislocamento di 7 tonnellate ed una lunghezza fuori tutto di 12,94 metri, l'equipaggio è composto da 7 persone; queste caratteristiche ne fanno una delle più piccole imbarcazioni stazzate nella II classe RORC.

Le forme di Artica II sono originali e molto interessanti, concepite per la navigazione d'altura. La costruzione, a struttura mista, è molto robusta ed estremamente leggera. Fasciame, chiglia e timone sono in mogano; costole, madieri e bagli in lega

d'alluminio anticorrosione, di ispirazione aeronautica. Le sovrastrutture sono in mogano, acajou, compensato marino e spruce, la coperta in compensato marino ricoperto in tela, la chiodagine in lega leggera e acciaio zincato. Tre paratie assicurano la rigidità dell'insieme. La stabilità è assicurata da un fin-keel in ghisa e piombo di circa 2,5 tonnellate. Il timone è separato dalla chiglia, una soluzione rivoluzionaria per quei tempi. La lunghezza fuoritutto è di quasi 13 m, mentre la larghezza, di 3,05 m, assicura una buona stabilità anche di forma. Il bordo libero è moderato, ma verso prora prende forma un accentuato cavallino. Il dislocamento è di circa 7 tonnellate, molto inferiore a quello di uno yacht convenzionale di uguale lunghezza. La propulsione ausiliaria è fornita da un motore Fiat 500 a benzina adattato all'impiego marino, con elica a due pale pieghevoli.

Il piano velico, concepito per stare in mare con ogni tempo, prevede un forte frazionamento della superficie velica in modo da ottenere numerose combinazioni. L'assetto base di bolina prevede 5 vele per circa 112 mq; include la randa, alta e stretta (28 mq), due vele a prora (fiocco e trinchettina), la mezzana (6,5 mq), e la vela di strallo, per le andature portanti. In funzione del vento, si hanno a disposizione a prora: quattro fiocchi, tre trinchette, due genoa. I fiocchi (da 29 mq a 7,4 mq), tagliati molto alti, sono armati sullo strallo alto; sono denominati 1 (light yankee), 2 (medium yankee), 3 (working jib) e 4 (storm jib). Contemporaneamente al fiocco, sullo strallo basso è armata la trinchettina corrispondente (da 17,5 a 9,4 mq). In alternativa alla coppia trinchetta-fiocco, allo strallo alto può essere armato il genoa alto, o drifter (61,2 mq), mentre il genoa basso, o reacher (43,9 mq), può essere impiegato con uno yankee. Per le andature al lasco ed in poppa, è armata la vela di strallo chiamata carbonera grande (30,7) mq od in alternativa l'altra più piccola e robusta chiamata carbonera piccola (20,7 mq). La dotazione di vele è completata da 4 differenti spinnaker e da una randa di cappa.

Tutte le sistemazioni interne sono improntate alla massima leggerezza, spartane, ma molto razionali ed efficienti. Le cuccette sono in tela, i materassini in gomma piuma spessi solo pochi centimetri, gli impianti igienici in plastica. Oltre al boccaporto principale, non vi sono altre aperture e la ventilazione è stata studiata con particolare attenzione per evitare infiltrazioni d'acqua e nello stesso tempo assicurare il ricambio dell'aria. La dotazione nautica era molto semplice, come in uso a quei tempi: bussola magnetica, una fissa ed una portatile, solcometro trainato, radiogoniometro portatile, sestante, carte nautiche. La navigazione di base era quindi quella stimata, integrata con punti astronomici quando possibile e rilevamenti goniometrici dei radiofari nelle zone di copertura.

3.6 La messa a punto

Dato il pochissimo tempo a disposizione prima della regata, la messa a punto dell'imbarcazione e l'addestramento dell'equipaggio furono svolti contemporaneamente e secondo un calendario molto concentrato:

- varo 20/4
- primo allenamento dal 26/4 al 6/5
- secondo allenamento, 845 miglia, dal 24/5 al 4/6
- partenza per Plymouth in piroscampo, 12/6
- trasferimento da Plymouth a Dartmouth, 29/6
- partenza regata, 7/7.

In meno di tre mesi una barca innovativa fu messa in condizione di partecipare con successo ad una regata oceanica, mai sperimentate prima.

Il 20 gennaio 1956, chiamato a Roma dal Comandante Giulio di Groppello, Direttore di Marivela, mi fu chiesto se accettavo l'incarico di "Padrone" di una nuova imbarcazione della II classe RORC che la Marina stava approntando per la regata TORBAY-LISBONA con partenza il 7 luglio.

Successivamente presi contatto con i Cantieri Sangermani per eseguire il lavoro della imbarcazione ancora sullo scalo e piuttosto indietro rispetto al programma stabilito.

Dopo aver superato non poche difficoltà burocratiche, grazie alla buona volontà di tutti gli interessati, i lavori furono accelerati al massimo per consentire almeno l'effettuazione di due periodi di allenamento già predisposti dal Direttore di Marivela.

Nel mese di Marzo, il Capt. ILLINGWORTH, progettista dell'imbarcazione, e il Ten. Col. Pera visitarono i Cantieri Sangermani dando quindi suggerimenti che la loro esperienza rendeva maggiormente consigliabili per migliorare l'attrezzatura di bordo in vista di una regata così importante.

Fra ansie, fatiche, preoccupazioni, ritardi, l'imbarcazione fu finalmente varata il 20 di Aprile con un mese circa di ritardo sul previsto e questa induceva ad iniziare immediatamente gli allenamenti dato il pochissimo tempo a disposizione. Intanto l'equipaggio, di cui parte si era allenata durante le regate invernali di Genova.

Il programma degli allenamenti, saggiamente compilato dal Direttore di Marivela, prevedeva un primo allenamento di 10 giorni su rotte e con soste varie nella zona Genova – la Spezia.

L'allenamento, cui partecipò l'equipaggio al completo, venne effettuato dal 26 aprile al 6 maggio e diede risultati soddisfacenti. Ad esso parteciparono per un paio di giorni il Capt. ILLINGWORTH e il Ten. Col. PERA. Al termine dell'allenamento l'imbarcazione risultò bisognosa di alcuni lavori di rifinitura interna e di vari miglioramenti alle attrezzature.

Per tale motivo, dal 10 al 25 Maggio, essa fu trasferita nel porto di Sestri Levante e con l'occasione, pur con i lavori in corso, prese parte alle regate S. Margherita – S. Levante e ritorno del 13 e 20 Maggio conquistando un primo e secondo posto. Il 20 Maggio l'Artica fu riportata a Genova e approntata per il secondo e più impegnativo allenamento, consistente in una lunga crociera di 10 giorni in mare aperto, senza soste e per un percorso di almeno 800 miglia e ciò allo scopo di poter controllare l'efficienza dell'imbarcazione e dell'equipaggio in un periodo di tempo almeno uguale a quello della regata.

L'allenamento ebbe luogo dal 24 maggio al 4 giugno sulle rotte Genova – punto a 37 miglia a Est di La Maddalena – Giro di Ponza – La Maddalena – Genova : le miglia percorse furono 845 (al termine della regata Torbay – Lisbona il log. segnerà 844,2 miglia). I risultati della crociera furono considerati soddisfacenti sia per l'attrezzatura dell'imbarcazione sia per la normale vita di bordo. Anche se le condizioni meteorologiche, mantenutesi buone per tutta la durata della crociera, non diedero la possibilità di provare l'imbarcazione e l'equipaggio con mare e vento di almeno forza 7, in linea generale, l'Artica fu ritenuta dotata di tutti i requisiti per affrontare una lunga navigazione anche in condizioni avverse di mare e vento. Inoltre, come previsto, l'Artica riunitasi all'altezza di Ponza ai 24 piedi partecipanti alla IV gamba della regata dei 3 Dipartimenti in rotta da Napoli a La Maddalena, arrivò in questa località con circa 30 ore di anticipo sul primo arrivato, mettendo in evidenza le sue non comuni doti di velocità e di affiatamento dell'equipaggio. (L'Artica è entrata di notte a vela nell'estuario di La Maddalena, attraverso il Passo delle Bisce con vento forza 6 – 7 da Maestro e si è ormeggiata al pontile Carbone, dopo aver risalito, bordeggiando, tutta la rada).

Rientrata l'imbarcazione a Genova il 6 Giugno si resero necessari alcuni lavori di miglioramento alle attrezzature e alle sistemazioni per la conservazione dei viveri a bordo. Purtroppo poterono essere eseguiti soltanto i primi perché l'Artica il 12 di Giugno, con un piroscampo, partiva per Londra da dove con un autocarro, sarebbe stata trasferita successivamente a Plymouth per la messa a mare.

4 L' ATTO

E' rappresentato dalla partecipazione stessa alla regata e dal suo svolgimento.

4.1 Le motivazioni

"To see such ships again", questa fu l'idea che portò all'iniziativa di organizzare una regata internazionale di navi scuola a vela, con equipaggi di giovani allievi e marinai in addestramento. Nel 1953 l'avvocato britannico in pensione Bernard Morgan sognava di riunire un'ultima volta le poche navi a vela ancora in linea come navi

scuola in un'amichevole competizione. Sarebbe stata una maniera adeguata per dare risalto a quella che era considerata la fine dell'era della vela. L'idea incontrò il favore dell'Ambasciatore portoghese nel Regno Unito, Dott. Pedro Theotonio Pereira, che riteneva la regata una valida iniziativa per promuovere la conoscenza, le buone relazioni e la comprensione fra giovani di paesi diversi. L'idea di Morgan e Pereira si diffuse, stimolando l'immaginazione di molti, fra i quali il Conte Mountbatten, Primo Lord dell'Ammiragliato, e Sua Altezza Reale il Duca Filippo di Edinburgo. Fu istituito quindi il "Sail Training International Race Committee" con lo scopo di *"promuovere ulteriori buone relazioni internazionali attraverso il contatto diretto fra giovani marinai, creare un nuovo interesse alla carriera navale e soprattutto radunare giovani appassionati di mare di differenti nazioni in un'atmosfera di sport ed amicizia per continuare la tradizione della fratellanza del mare"*. Il Comitato pianificò una regata da Torbay a Lisbona, da disputarsi nel luglio del 1956. Dopo la regata nacque la Sail Training Association (STA), diventata nel 2002 Sail Training International (STI) a cui sono affiliate analoghe associazioni nazionali.

4.2 La partenza

Alle 1800 del 29 giugno, dopo una veloce traversata, arriviamo a Dartmouth e ci ormeggiamo alle boe A4-A5, come segnalatoci fin da Londra. La prima riunione di "Skipper", Comandanti di navi e membri del comitato, fatta allo scopo di far conoscere fra loro quanti hanno interesse alla regata, avviene il 30 pomeriggio a bordo dei DD.RR. Jewel e Acute. Siamo poco a bordo e molto del nostro tempo è impegnato in tutte queste funzioni di rappresentanze a cui tutti gli Ufficiali dell'Artica partecipano con piacere. Quando riusciamo a salire a bordo abbiamo sempre molte visite e altre ne scambiamo con le barche della nostra classe.

Alle 14 del 16 luglio tutte le navi all'ormeggio a Dartmouth, in perfetto ordine, lasciano le boe e dirigono per la rada di Torquay. Noi partiamo dopo i maestosi tre alberi Sagres, Creole, Flying Clipper, Mercator e Sorlandet. Bordeggiamo lungo la riva prima di lasciare Dartmouth e siamo salutati dagli evviva entusiastici di migliaia di persone che si assiepano sulla banchina lungo la riva e fin sopra le colline. Tanta cordialità dopo una settimana di permanenza a Dartmouth non ci meraviglia più ma ci commuove. Il nostro morale è alto e ci sentiamo tutti in forma; vedere la nostra "Barchetta" filare docile e sicura in mezzo a quella selva di alberi e di vele ci dà un senso di orgoglio. Appena fuori dalle secche alziamo lo Spinnaker e in linea con il Sorlandet che non riesce ad oltrepassarci entriamo nella rada di Torquay alle 1600. La mattina del 7 Luglio ultimi preparativi per la partenza; ognuno, per la parte di propria competenza, esegue l'ultimo controllo. Alle 1130 lasciamo il porto di Torquay e dirigiamo per Berry Point. Sono in mare almeno trecento imbarcazioni a vela, dal superbo Creole al Dinghy con le vele rattoppate. E' una magnifica giornata con un buon vento e lo spettacolo, che gli inglesi definiranno unico nel secolo, è memorabile. Sulla collina di Berry Point migliaia e migliaia di persone assistono a questa manifestazione che non ha precedenti nella storia.

4.3 Il diario di bordo

La regata dell'Artica II ebbe inizio alle 14.30 del 7/7 e terminò il 14/7 alle 011430, complessivamente 850 miglia in 6 giorni, 10 ore, 44 minuti e 38 secondi, media di 5,5 nodi. Ha avuto tre fasi ben distinte di durata quasi uguale ma caratterizzate da diverse condizioni ambientali, passate dalla bonaccia al vento forza 6/7; i venti prevalentemente spirarono dal quadrante occidentale. Si navigò su tutte le andature e furono utilizzate tutte le vele disponibili, tranne quelle per venti di burrasca.

La Traversata della Manica (dalla partenza alle 08.35 del giorno 9, traverso di Quessant)

Quaranta minuti dopo la partenza, quando ancora si sentiva nell'animo l'eccitazione del via, una pesante coltre di nebbia calava su tutta la Manica. In un silenzio irreali, a volte rotto dall'urlo lugubre delle sirene, con una umidità spaventosa, con vento variabile di intensità e direzione, passeremo due lunghi interminabili giorni.

La traversata del Golfo di Biscaglia (dal mattino del nove alle 14.00 del giorno 11, avvistamento capo Finisterre)

Questo tratto di mare, così famoso tra le genti di mare, si comporterà con noi fin quasi alla fine, in maniera esemplare: due giorni di vento fresco con lo spinnaker a riva e una media di 7,5 nodi.

Ma quando ormai sembra che tutto proceda per il meglio il saluto di commiato è di prammatica; vento e mare, rabbiosi e prepotenti.

Il bordeggio lungo la costa portoghese (dal pomeriggio del giorno 11 all' arrivo)

Tre giorni di ansia per il vento che sembrava a volte mancarci o che venendo da Lisbona sembrava volerci tenere lontani dal traguardo.

Alle 1400 partono i bastimenti della classe superiore alle 100 Tonn. Alle 1430 toccherà a noi; proviamo la linea di partenza e decidiamo quale dovrà essere la nostra posizione rispetto alla boa; naturalmente è la stessa scelta dal Marabu e da Juana, i nostri più diretti avversari.

Alle 1425, al 1° colpo di cannone manovriamo per portarci nella posizione prescelta; alle 1430 al 2° colpo di cannone il Marabu, il Juana e l' Artica si avventano sulla boa come se dovessero partire per una regata a triangolo. L' Artica è più veloce e taglia per prima la linea con uno scafo di vantaggio.

Partono nella classe superiore alle 100 tonn.

Nome	Thames Tonnage	Rating	Time Allowance H.M.S.	Nazionalità
Creole	697	101.48	Scratch	Inglese
Flying clipper	659	83.70	8.21.5	Svedese
Ruyan	175	75.19	13.11.55	Turco
Mercator	1000	68.66	17.25.55	Belga
Falken	114	68.59	17.32.35	Svedese
Gladan	114	68.59	17.32.35	Svedese
Moyana	103	58.02	25.41.20	Inglese
Sagres	1932	56.71	26.49.26	Portoghese
Sorlandets	617	54.12	29.10.40	Norvegese
Christian Radich	806	52.72	30.33.10	Norvegese
Mayhe	103	42.63	41.47.35	Olandese
Georg Stage	395	41.93	42.39.45	Danese

Partono, nell' ordine, nella classe inferiore alle 100 Tonn.

Nome	Thames Tonnage	Rating	Time Allowance H.M.S.	Nazionalità
Artica	16	28.73	24.23.25	Italiana
Juana	25	44.05	Scratch	Argentina
Marabu	26	40.93	4.0.50	Inglese
Bellatrix	35	38.67	7.10.40	Portoghese
Sereine	25	25.00	32.53.25	Francese
Berenice	60	42.95	1.22.10	Inglese
Theodora	38	34.15	14.14.15	Inglese
Provident	78	43.36	0.56.40	Inglese

Il Lady Francesca del Nautical College di Cardiff non parte. L' English Rose con un equipaggio di 8 ragazze dell' English Rose Training Scheme for Girls seguirà la regata nel primo tratto e poi rientrerà in Inghilterra.

071430 – Si prende la partenza con andatura di bolina e mure a dritta, la linea di partenza, sotto Berry Point, è larga circa 3/4 di miglio ed è costituita dalla

congiungente una boa con il dragamine britannico Jewel Artica parte in prima posizione, sopravento a Marabu; molto più sottovento ed indietro parte il Bellatrix; Juana ci raggiunge subito dopo la partenza e ci supera da sopravento con forte abbrivio. E' senza dubbio una partenza di grande effetto e le migliaia di spettatori che vi assistono dall' alto del capo di Berry la ricorderanno certo con entusiasmo. Juana, Artica e Marabu navigano in gruppo per alcuni minuti poi Juana ci lascia nella scia e Marabu, che pure si allontana, scade decisamente sottovento. Noi procediamo ad una velocità di 4-5 nodi con ottimo passo; Rv 197° e cioè 13° più a levante della rotta diretta per Ouessant. Vento da Ponente forza 3; mare da ponente forza 1; pressione 766 m/m costante, cielo coperto; visibilità mediocre. Invelatura: Inter-Jib, Trinchettina, Randa, Mezzanina.

- 071510 – Si entra nella nebbia; si mette a mare il Log e si dà fiato al corno ad intervalli di un minuto circa; del Log funziona solo il registratore meccanico continuo per avaria alla parte elettrica; si deve dunque rinunciare all' indicatore di velocità che sarebbe tanto utile per la regolazione dell' assetto velico; (l' impianto dello strumento era stato fatto in forma affrettata e ciò è causa dell' inconveniente). Si procede con navigazione stimata con punto di partenza determinato dalla bussola portatile poco prima di entrare nella nebbia.
- 071530 – Velocità media di 6-7 nodi; il vento ha però tendenza a diminuire: si sostituisce pertanto l' Inter-Jib con l' Yankee pesante.
- 071800 – Il vento aumenta di nuovo e anche il mare aumenta fino a forza 3. Nella nebbia si sentono numerose sirene di piroscafi che passano però relativamente lontani.
- 072200 – Il vento va di nuovo calando e ridonda fino a consentire di mettere approssimativamente in rotta per Ouessant.

Giorno 8

- 080100 – Il vento diminuisce sempre e salta continuamente di direzione finché si stabilizza da Sud con forza 1, calma di mare con onda lunga. Si ammaina la trinchettina e si dà in sua vece il Genoa basso pesante. Si vira di bordo per seguire la rotta di maggior avvicinamento. Sempre nella nebbia; la posizione viene riportata sulla carta di quattro in quattro ore in base alla stima controllata con rilevamenti del radiofaro "Consol" di Bushmills; il radiofaro "Consol" di Ploneis è inutilizzabile perché siamo per ora nel suo settore incerto.
- 080200 – In bonaccia. Si soffia tristemente ed intervalli nel corno da nebbia. Benché sia molto difficile governare, la barca conserva misteriosamente un leggero abbrivio che consente di mantenere una prora approssimativamente costante per ponente; la corrente ci spinge nello stesso senso. Siamo nel centro della Manica, a mezzo cammino circa fra Start Point e Ouessant ed una decina di miglia a levante della congiungente i due punti; la corrente in questa zona è alternativamente per greco e per libeccio con intensità media di un nodo; non ce ne preoccupiamo troppo perché nella sua rotazione si compensa e non altera quindi la stima che per forza di cose è grossolana; peraltro i fondali sono troppo alti per pensare di poter dar fondo durante la bonaccia.
- 080445 – Si alza un leggero vento da Sud – Est che ci consente di rimettere in rotta con prora su Ouessant e andatura al lasco, diamo la carboniera grande (il nostro cavallo di battaglia).
- 080520 – La carboniera non porta più, la ammainiamo insieme all' Yankee pesante e diamo il Genoa alto.
- 080800 – Il vento è sempre molto leggero (forza fra 1 e 2) con direzioni variabili fra SSW e SSE; cerchiamo di sfruttarlo al massimo modificando continuamente l' assetto velico. Diamo nuovamente la carboniera grande.
- 080900 – Ammainiamo la carboniera grande.
- 081000 – Diamo la carboniera piccola. Nella nebbia che persiste le vele di cotone si sono bagnate, la randa è tesa come una tavola, la coperta è rugiadosa; la guardia, intabarrata nelle tenute cerate che assolvono brillantemente il loro compito, è attenta, ma poco allegra; la nebbia, il periodico suono del corno;

l'umidità, le vele che portano poco creano una atmosfera deprimente. Sotto coperta però si sta all' asciutto e le ore di riposo sono un vero ristoro per la guardia franca.

- 081320 – *Il vento ruota lentamente verso levante: sostituiamo la carboniera piccola con la grande.*
- 081500 – *In bonaccia; ammainiamo la carboniera.*
- 081638 – *Si alza un vento leggero da Ponente; rimettiamo in rotta con prora vera 200°; all' incirca su Ouessant; velocità 3 nodi.*
- 082100 – *In bonaccia.*
- 082300 – *Le vele sbattono in bonaccia, la sirena di un piroscrafo che si avvicina nella nebbia si fa sempre più distinta e forte; rispondiamo soffiando a pieni polmoni nel nostro corno sperando di essere intesi dalla plancia del piroscrafo: ciò che maggiormente ci preoccupa è di non poter manovrare, riserviamo il ricorso al motore solo in caso di estrema necessità; all' improvviso avvistiamo sulla sinistra a non più di 50 metri di distanza i fanali bianchi di via del piroscrafo che procede con estrema cautela; illuminiamo le nostre vele colle torcie a mano; poco dopo abbiamo l' impressione che il piroscrafo ci abbia visto perché lentamente accosta e i suoi fanali si fanno sempre più nebulosi mentre la sagoma nera della nave viene riassorbita dalla nebbia; la sirena è ancora molto vicina, la situazione non può considerarsi definitivamente chiarita; ma per fortuna si alza una provvidenziale bava di vento che ci consente di mettere in rotta e di allontanarci da quell' antipatico suono.*

Giorno 9

- 090045 – *Improvvisamente, e per la prima volta da che navighiamo nella nebbia (e cioè circa dalla partenza) la visibilità aumenta in uno squarcio che ci consente di avvistare verso prora e ancora sotto l' orizzonte il faro di Ouessant, ma è questione di pochi momenti, non abbiamo neppure il tempo di prendere un rilevamento che già la nebbia ci circonda di nuovo, tuttavia questa breve schiarita ci ha confermato la bontà della nostra stima. Il vento è sempre molto leggero ed inconstante; è questo vento che ci ha fatto navigare per 24 ore ad una velocità media di 3 nodi circa; pensiamo che non tutte le barche e specialmente le grosse saranno riuscite a tenere una media simile.*
- 090215 – *Ora, proseguendo in rotta potremo atterrare a Ouessant molto sotto costa; la nostra attuale velocità è di 1,5 nodi e se si mantiene costante rischiamo di trovare sotto l' isola una corrente di 5 nodi verso NE: rischiamo dunque di essere costretti a passare fra Ouessant e la costa con poco vento e molta corrente contraria, per questa considerazione decidiamo di tirare un bordo in fuori che sarà decisamente "a perdere" sul cammino; la prora è 310° e la corrente ci spinge ancor più a Nord ma ci dà comunque una componente verso ponente e ci consente di temporeggiare almeno fino all' ora della corrente favorevole. Del resto, benché i bollettini meteo fin' ora ricevuti non ci diano grandi speranze di vento, il nostro barometro è in discesa e ciò ci lascia sperare un cambiamento di tempo.*
- 090420 - *Vento da NW forza 4. Viriamo di bordo, ammainiamo il Genoa alto e diamo Inter-Jib e trinchettina. Attualmente abbiamo corrente in prora di 2 nodi, ma è in diminuzione e passeremo ad Ouessant al momento della stanca; quindi se il vento non si mantiene la corrente non ci preoccupa, ma ad ogni buon conto dirigiamo per tenerci larghi 5 miglia dall' Isola.*
- 090535 – *La visibilità è in graduale aumento; in una buona schiarita avvistiamo di prora a sinistra e molto sotto costa la grossa vela di una barca armata a cutter; riteniamo si tratti del Juana. Se il nostro apprezzamento è esatto significa che siamo in ottima posizione poiché abbiamo sul Juana 24 ore di handicap all' arrivo. Probabilmente il vento molto leggero nella Manica ci è stato favorevole come avevamo pensato.*
- 090715 – *Navighiamo ora in vista di Ouessant; dopo tanta nebbia un po' di sole ci ristora; torna l' allegria a bordo e portiamo in coperta i nostri impermeabili umidi. Diamo la carboniera piccola ed il Genoa alto al posto dei due fiocchi.*

- 090835 – Al traverso di Ouessant si naviga a 7 nodi.
- 090900 – Si avvista di poppa sinistra un' altra vela : dopo accurato esame e un po' di discussione decidiamo che "si vede benissimo" la trinchettina rossa del Marabu ci dà un handicap di 19 ore all' arrivo. Il barometro che è sceso fino a 762 m/m, comincia nuovamente a risalire.
- 090925 – Siamo sorvolati da un aereo di scorta; navighiamo sempre al lasco in favore del vento da NW che non accenna, per fortuna, a diminuire.
- 091305 – Siamo di nuovo sorvolati dall' aereo. Il vento ruota verso N e la nostra velocità aumenta leggermente; abbiamo la prora su Capo Finisterre che dista però 300 miglia! Barometro 766 m/m.
- 091434 – Avvistiamo la fregata di scorta Venus della Marina Britannica che si avvicina a noi; scambiamo festosi saluti. (Cerchiamo d' indovinare dalla natura dei saluti qualche notizia sulla nostra posizione, ma abbiamo a che fare con l' impassibilità inglese).
- 091910 – Siamo ormai in pieno Golfo di Guascogna; navighiamo sempre con un vento di tramontana e con mare lungo da NW.
- 092040 – Diamo lo spinnaker grande (Mestron), ma dopo pochi minuti si rompe la ritenuta del mulinello; lo spinnaker viene rapidamente colto in coperta ed il nocchiere sale a riva per recuperare la rizza. Si dà nuovamente lo spinnaker.
- 092255 – Si rompe il "clip" della scotta di sopravvento dello spinnaker; si ammaina, si ripara e si rialza.

Giorno 10

- 100000 – La navigazione procede fra due file ininterrotte di piroscafi, una diretta e l' altra proveniente da Ouessant; il vento diminuisce di intensità, ruotando a NNW. Abbiamo sempre a riva spinnaker e carboniera grande.
- 100500 – In posizione 46°15'N 07°10'W un colombo viaggiatore si posa sul ponte; si rilevano i seguenti numeri distintivi : RP54231 – YN295 – NEHU54 – 18137.
- 100720 – Si avvista di prora a dritta una vela che si stenta a riconoscere. La navigazione viene condotta su osservazioni astronomiche e rilevamenti del radiofaro "Consol" di Ploneis; il radiofaro "Consol" di Lugo non è ora impiegabile perché siamo nel suo settore incerto. Il bollettino meteorologico della BBC prevede una rotazione del vento verso Ponente entro le prossime 24 ore; decidiamo pertanto di governare un po' più a Ponente per non rischiare di atterrare sulla costa Nord della Spagna e doverla poi rimontare con vento in prora; abbandoniamo quindi lentamente le due file di piroscafi che erano per noi un' ottima rotaia !
- 101000 – Siamo sorvolati dal solito aereo di scorta che allontanandosi verso SE attira la nostra attenzione in quella direzione e ci consente di avvistare il Creole; ancora una notizia che alimenta il nostro ottimismo. Ci avviciniamo a vista d' occhio alla vela di prora, ma non siamo ancora riusciti a riconoscerla. Il vento, sempre da NNW, è calato fino a forza 2.
- 101400 – Il P/fo S. Francesco ci raggiunge e ci supera sottovento; si scambiano festosi saluti. Abbiamo finalmente riconosciuto nella vela di prora il Moyana e continuiamo ad avvicinarci a lui con rotta più a Levante.
- 101637 – Il Moyana, che abbiamo ormai lasciato di poppa, stramba assumendo all' incirca prora 190°. Noi, per governare agevolmente con lo spinnaker facciamo sempre rotta al largo, ma benché il vento abbia ruotato a NE diminuendo ancora d' intensità, continuiamo ad avere fiducia nelle previsioni della BBC e teniamo a non avvicinarci troppo alla costa; del resto il Portolano parla di una corrente verso l' interno del golfo: è una ragione di più.
- 101915 – Siamo sorvolati dall' aereo di scorta. Barometro 770 m/m in leggera diminuzione; vento da NE forza 1. Ritenendo di esserci portati sufficientemente al largo, viriamo di bordo in poppa assumendo rotta 200°.
- 102100 – Il vento aumenta finì a forza 3 e ruota ancora a levante.

Giorno 11

- 110015 – Vento forza 4 da ENE, mare forza 3 da NE in aumento, barometro 766 in decisa discesa. Ammainiamo spinnaker e carboniera che non portano più e diamo il Genoa alto.

- 110500 – Vento e mare in aumento; le condizioni del mare non consentono di osservare: è un fatto piuttosto spiacevole perché vogliamo evitare l'atterraggio a capo Finisterre, sempre nella fiducia del famoso vento da Ponente che comincia tuttavia a farsi aspettare. Comunque la stima è abbastanza buona e c'è sempre il conforto di un rilevamento Consol. Sui rilevamenti degli altri radiolari, pur così frequenti lungo queste coste, non si può fare affidamento perché l'antenna del nostro "BEEM LOOP" è stata piegata durante la regata a triangolo di Dartmouth dal nostro ospite portoghese.
- 110715 – Ammainiamo il Genoa, diamo la trinchettina e prendiamo una mano di terzaruoli. L'operazione viene fatta molto celermente e ci consente di affrontare tranquillamente il vento che diviene sempre più fresco ed è ormai a forza 6-7. Da dieci ore navighiamo ormai ad una velocità media di circa 8 nodi.
- 110900 – Avvistiamo al traverso a dritta un tre alberi che è probabilmente il Flying Clipper.
- 110945 – Il vento ed il mare sono in leggera diminuzione; il barometro si è fermato nella sua discesa a 760 m/m. Alziamo l'Inter-Jib.
- 111040 – Vento e mare da forza 3 da NE. Ammainiamo i due fiocchi a prora e alziamo il Genoa; togliamo i terzaruoli alla randa e diamo la carboniera piccola.
- 111400 – Vento da Ponente forza 2; e le previsioni per le prossime 24 ore prevedono vento da sud. Siamo a una trentina di miglia al largo di Capo Finisterre che si vede appena disegnato sull'orizzonte e siamo lieti di non esserci avventurati sotto costa. Ammainiamo il Genoa alto e diamo l'Yankee leggero ed il Genoa pesante.
- 111700 – Il vento ridonda leggermente; diamo la carboniera grande. Il mare lungo da NE, avanzo della tempesta notturna va man mano spianandosi. A bordo siamo tutti sereni e freschi come al lontano giorno della partenza e il log a poppa segna già 550 mgl.
- 111800 – Ammainiamo i fiocchi a prora e diamo il Genoa grande questo meraviglioso fiocco potrà ben dire di aver fatto buona parte della regata.
- 112100 – Ammainiamo il Genoa e diamo lo spinnaker. La batteria di bordo è quasi scarica: essa alimenta, oltre alle luci interne, anche i fanali di via; ma per ricaricarla occorre mettere in moto il motore e questa idea ci dà un po' di fastidio: tuttavia tentiamo, ma la batteria è troppo scarica e neppure il motore, sebbene azionato a mano, non parte. Siamo dunque senza fanali di via; prepariamo due torcie a mano schermate con bandiere, per servircene all'occasione. Il vento diminuisce fino a forza 1 ed il mare è ormai completamente calmo. Siamo troppo lontani dalla costa per vedere i fari.

Giorno 12

- 120700 – Dopo aver navigato tutta la notte a 4-5 nodi con vento forza 2 da NW, il vento diminuisce ruotando lentamente verso S. secondo le previsioni, che finora si sono avverate, il vento da Sud dovrebbe aumentare fino a forza 3-4 e poi ruotare di nuovo a Ponente con forza 6.
- 120900 – Dopo una buona mezz'ora di bonaccia comincia ad alzarsi lentamente il vento da Sud. Ammainiamo il Genoa e diamo Yankee leggero e Genoa pesante. Si naviga di bolina con prora vera 120° verso costa.
- 121100 – Il vento rinforza leggermente, ma rifiuta e la prora si fa sempre meno buona. Continuiamo ad andare verso costa nella speranza di trovare un vento locale più fresco.
- 121420 – A quattro miglia circa dalla costa viriamo di bordo. Siamo 15 miglia a Nord di Oporto. Vento forza 2 da Sud, mare lungo da Ovest, barometro 759 m/m in diminuzione, piove.
- 121732 – Si vira di bordo in prora; passano in nostra prossimità molte barche di pescatori a remi ed a vela.
- 122006 – Nuovo viramento sotto costa. Da alcuni pescatori che passano molto vicino tentiamo di avere notizie delle altre barche, ma non riusciamo a farci capire; salvo imprevisti, la regata dovrebbe essere ormai decisa e chissà cosa pagheremmo per sapere dove sono gli altri (soprattutto Juana e Marabu).

122100 – Continua a piovere; sostituiamo l' Yankee leggero collo Yankee pesante.

Giorno 13

130130 – Ammainiamo i fiocchi e diamo l' Inter-Jib e trinchettina. Il mare è popolato di pescherecci fra i quali dobbiamo evolvere mostrando ad intervalli i nostri fanali di via di fortuna. Viriamo di bordo.

130300 – Vento da Ponente forza 2. Mettiamo in rotta per le isole Berlinghe.

130400 – Navighiamo in vista dei fari di Aveiro e capo Mondego.

130600 – Ammainiamo i fiocchi e diamo il Genoa alto e la Carboniera grande. Andatura al lasco.

130840 – Siamo raggiunti da una Corvetta portoghese di scorta; i saluti ci sembrano particolarmente calorosi, ma non osiamo trarne le conseguenze, preferiamo credere che siano solo dovuti al caloroso temperamento dei latini.

130920 – Ci sorvola l' aereo di scorta. Siamo al traverso di capo Mondego.

131100 – Si avvista di prora Capo Carvoeiro. Governiamo più all' orza per non essere costretti a rimontare la costa.

131200 – Siamo troppo all' orza per la carboniera grande, la sostituiamo con la piccola e poi ammainiamo anche questa.

131350 – Avvistiamo le isole Berlinghe e stringiamo sempre più al vento per paura di scendere sopra Capo Carvoeiro; ammainiamo il Genoa alto e diamo Yankee pesante e trinchettina. Vento forza 3 da WNW mare lungo da W, barometro 762 m/m; andatura di bolina, velocità 6 nodi.

131510 – Siamo raggiunti da un' altra Corvetta portoghese; soliti calorosi saluti, sembra che il Comandante dalla plancia voglia dirci qualcosa, ma poi si pente e se ne va.

131620 – Al traverso di Capo Carvoeiro che superiamo con un sospiro senza essere stati costretti a tirare un bordo. Diamo il Genoa alto e la Carboniera piccola.

132030 – Navighiamo ormai in vista di costa; siamo a quindici miglia dal traguardo, ma il vento va calando decisamente minacciando di giocarci il più brutto tiro di una regata, rimanere piantati in bonaccia in vista del traguardo. E dopo 800 miglia sarebbe terribile.

132230 – Al traverso di Capo De Roca.

Giorno 14

140005 – Al traverso di Capo Raso. Siamo in vista del faro di Cascais nostra meta finale. Si naviga al gran lasco in favore di una leggerissima brezza. Lo spinnaker porta a tratti: lo abbiamo armato con una scotta di sottovento leggerissima, lo sosteniamo con le mani, lo incoraggiamo.

140100 – Strambiamo a pochi metri dal traguardo.

01°14'30" – Tagliamo il traguardo ultima lettura al Log: mgl. 844,2. Aggiungendo a questo le 6 miglia iniziali percorse senza il log. a mare, abbiamo fatto in tutto 850 miglia.

---==oOo===---

L' ORDINE DI ARRIVO

Classe superiore alle 100 Tonn.

1^	MOJANA	Inglese
2^	CHRISTIAN RADICH	Norvegese
3^	RUJAM	Turco
4^	FALKEN	Svedese
5^	FLYING CLIPPER	Svedese
6^	GLADAN	Svedese
7^	MAJBE	Olandese
8^	CREOLE	Inglese

Classe inferiore alle 100 Tonn.

Tempo Corretto

1^	ARTICA	Cinque giorni 10°23'35"	Italiano
2^	JUANA	Cinque giorni 19°28'11"	Argentino
3^	SEREINE		Francese

4 [^]	MARABU		Inglese
5 [^]	BELLATRIX		Portoghese
6 [^]	THEODORA		Inglese

I dati ufficiali, al momento della partenza per Roma, non ci erano ancora pervenuti.

CONSIDERAZIONI

L'esperienza di una regata così lunga, la prima a cui partecipa ufficialmente la Marina Militare, permette di poter trarre delle conclusioni che possano servire per il futuro e per altri equipaggi che avranno la ventura di partecipare a regata del genere. I consigli e le considerazioni che seguono sono il frutto dell'esperienza, della capacità, dell'addestramento e della fatica di tutto l'equipaggio.

Al riguardo debbo dire che a bordo di un Yacht della classe RORC, benché ci sia un "padrone" a cui, in ultima analisi, risalgono tutte le responsabilità e le decisioni, una regata è vinta dall'affiatamento e dalla preparazione dell'intero equipaggio e ciò è valido, soprattutto per l'Artica dove ogni membro dell'equipaggio aveva uno specifico incarico di diretta responsabilità e in esso ha dato quanto di meglio poteva desiderarsi.

1 – L'ARTICA

E' un capolavoro nel suo genere, studiata e realizzata sfruttando tutte le possibilità e i limiti consentiti dal regolamento RORC di linea elegante, magnificamente attrezzata, comoda in coperta e nell'interno, ha tutti i requisiti della barca da "corsa".

Ha manovre semplici e istintive, ma è di difficile condotta tenuto conto che, normalmente, si devono "orientare" 5 vele.

Ha bisogno di un equipaggio addestratissimo e che la conosca nei minimi particolari di attrezzatura per poterla sfruttare al massimo delle sue capacità. E' docile al timone ed evoluisce in pochissimo spazio.

E' necessario riportare la parte poppiera al disegno originario con barra al timone anziché ruota, e un pozzetto anziché due. Il cambiamento è motivato da:

- *maggiore sicurezza della barra rispetto alla ruota*
- *maggiore comodità per il timoniere*
- *maggiore ampiezza del pozzetto di manovra*
- *migliore "tenuta" in rotta con poco vento*
- *maggiore sensibilità al bilanciamento della vela.*

CONSIGLI

- *Con venti superiori a forza 3/4 non caricare mai di vele perché la barca è leggera e deve essere mantenuta dritta.*
- *Con venti forti spostare sempre la guardia a riposo nelle cuccette sopravvento.*
- *Evitare di usare molto il timone soprattutto con andatura al lasco o in poppa; è meglio avere la barca "abbrivata" 10° fuori rotta piuttosto che in rotta, ma frenata.*
- *Tenere sempre la mezzanina a riva; in caso di colpo di vento improvviso o di avaria alla randa, la barca, con uno o due fiocchi a prora e la mezzanina mantiene qualsiasi prora.*
- *Non usare strani giochi di vela nel tentativo di aumentarne la velocità; le vele sono perfettamente rispondenti alle esigenze della barca.*
- *Di bolina e al lasco, con venti forza 7/8, la barca è "giusta" sul timone con "trinchettina", randa con due mani di terzaroli, mezzanina.*
- *In poppa, con venti forti, mettere la trinchettina e lo "storm Jib" oppure la carboniera piccola a farfalla sui "tangoni" dello spinnaker e ammainare la randa (a bordo sono stati costruiti gli appositi "stroppi" in cavo di acciaio).*
- *Fare molta attenzione al carico di bordo, soprattutto in senso longitudinale; la barca ha la tendenza ad essere sbandata a sinistra e ad essere appoppata.*
- *La manovra dei "terzaroli" alla randa è semplice e rapida soltanto se le "barose" di balumina e di drizza sono a posto.*

2 – L' EQUIPAGGIO

L' equipaggio "standard" è di sette persone e sette sono le cuccette di bordo; in regata a triangolo l' equipaggio può essere ridotto tranquillamente a cinque. Eccone la formazione con i rispettivi incarichi:

Cap. Corv.	Emanuele JUNCA	padrone, sorveglianza generale
Ten. Col.	Enrico GIAUME	capo guardia, Capo servizio logistico
Cap. Corv.	Aldo MACCHIAVELLI	capo guardia, Capo servizi navigazione e servizi vari
G.Marina	Giancarlo BASILE	manovratore, servizio marinaresco
G.Marina	Luigi GIANNITRAPANI	manovratore, ufficiale di rotta
G.Marina	Giovanni IANNUCCI	manovratore, benessere e servizi vari
Nocch.	Mario GIOLFO	manovratore, nostromo

Durante gli allenamenti e la regata l' equipaggio è stato diviso in due guardie di 3 persone, con regolare turno al timone non superiore ad una ora; "padrone" fuori turno e sempre pronto per ogni evenienza. La guardia di tre persone non è sufficiente per manovre rapide di cambi di fiocchi, terzaroli, alzata di spinnaker; è necessario sempre l' aiuto di una quarta persona, il padrone in modo che la distribuzione della guardia avvenga così : chi è al timone vi rimane; le altre due persone di guardia, a prora per manovre, padrone nel pozzetto.

Con una guardia addestrata si può affrontare qualsiasi inconveniente e portare a termine qualunque manovra; è assolutamente indispensabile che la guardia a riposo non venga mai chiamata. Così è avvenuto sull' Artica per tutta la regata.

CONSIGLI

- Ogni membro dell' equipaggio, padrone compreso, deve essere in grado di fare qualunque manovra, soprattutto di notte e senza luce.
- Ognuno deve avere un compito ben preciso prima e durante la regata.

3 – LA VITA DI BORDO

In una regata così lunga è assolutamente indispensabile osservare strettamente un orario di bordo, per ovvie ragioni di ordine, riposo, pulizia. Ecco l' orario di bordo dell' Artica scrupolosamente osservato durante gli allenamenti e la regata :

Ore	<u>GUARDIA A</u>	<u>GUARDIA B</u>
0800	Monta	Smonta
0800 – 0900		Rassetto e pulizia
0900 – 1100		Riposo obbligatorio
1100 – 1130		Prepara pranzo
1130	Pranzo	Pranzo
1200	Smonta	Monta
1200 – 1300	Rassetto e pulizia	
1300 – 1545	Riposo obbligatorio	
1545	Prepara panino	
1600	Panino – Monta	Panino – Smonta
1600 – 1900		Riposo obbligatorio
1900 – 1930		Prepara cena
1930	Cena	Cena
2000	Smonta	Monta
2000– 2030	Rassetto e pulizia, prepara il caffè per la notte	
2030 – 0145	Riposo	
0145 – 0200	Prepara panino e caffè	
0200	Monta	Smonta
0200 – 0730		Riposo
0730		Prepara colazione

0745	Colazione	Colazione
0800	Smonta	Monta

Tale orario ha risposto pienamente allo scopo consentendo una vita a bordo del tutto tranquilla.

4 – I VIVERI

Sono, è ovvio dirlo, di importanza fondamentale. Sono stati imbarcati, viveri per 10 giorni di navigazione più due di riserva. La tabella dei viveri imbarcati può essere consultata a Marivela.

5 – IL BENESSERE

Anche durante una regata non bisogna rinunciare a quel minimo di conforto che rende la vita a bordo meno difficile. Per il benessere dell' equipaggio, l' Artica era fornita di :

- 2 rasoi a molla che consentivano una sbarbatura mattinata per tutti;
- Giornali e riviste per i periodi di tregua.

6 – LE DOTAZIONI DI BORDO

Una imbarcazione a vela che affronta una lunga regata non può dirsi completa se non è dotata dell' indispensabile per fronteggiare qualunque tipo di avaria e pertanto l' Artica era abbondantemente rifornita di materiali di rispetto come :

- maniglioni, scotte di cotone e di acciaio, aghi da velaio, tela per vele, spago, comando, viti, spezzoni di cavo d' acciaio, coppiglie, dadi, tornichetti, galloce, bozzelli, redance, pinze, tenaglie, cacciavite, chiave inglese ed inoltre di :
- ancora galleggiante
- canotto di salvataggio di gomma
- salvagente luminoso
- salvagente personali
- 1 paranco.

CONCLUSIONI

La regata Torbay – Lisbona ha avuto un esito felicissimo per tre ragioni fondamentali:

- l' imbarcazione
- l' equipaggio
- la fortuna.

La prima e la terza sono strettamente collegate fra di loro. Infatti parlare di "fortuna" in una regata di 800 miglia con una imbarcazione del tipo "Artica", significa non aver incontrato per tutta la traversata, vento e mare che ne ostacolassero, per lungo tempo, l' andatura a favore di imbarcazioni di tonnellaggio superiore. Prescindendo dall' addestramento e dalla preparazione dell' equipaggio che avrebbe dimostrato le proprie capacità anche con un altro Yacht, tenuto conto delle particolari condizioni ambientali in cui sarà svolta la prossima regata, si può ritenere che, a meno di particolari condizioni favorevoli ovviamente non sicure, l' Artica, netta vincitrice della Torbay – Lisbona, non sia l' imbarcazione più idonea per ripetere una prova del genere.

Anche per ragioni di "rappresentanza" l' imbarcazione che dovrà partecipare, se ritenuto del caso, alle prossime regate nelle stesse acque, deve essere almeno un tonnellaggio non inferiore a 30 Tonn. Ciò consentirà oltre a tutto di poter imbarcare più giovani di quanto non sia stato possibile imbarcare sull' Artica.

Quella dell' Artica è stata una magnifica avventura, e non credo ci sia qualcuno dell' equipaggio che non vorrebbe riviverla, ma è evidente che di un' Artica II di 30 tonn. l' equipaggio ne sarebbe stato entusiasta.

EPILOGO

L' equipaggio non partecipò alla premiazione per ragioni politiche. La Relazione cita solamente: La mattina del 14 alle ore 0900 giunge sottobordo il Capo Furiere MASCIANA', bravissimo sottufficiale dell' Addetto Navale, per informarci che il Ministro della Legazione d' Italia desidera parlare immediatamente con il "padrone" dell'

Artica. Mi preparo in un momento, anche se sommariamente (le nostre valige arriveranno soltanto due giorni dopo con il Sagres) e alle 0930 sono nello studio del Ministro. Egli mi mette al corrente della situazione locale e mi conferma un ordine che avevo già avuto per iscritto. Purtroppo sta per partire alle 1200 con il Conte Biancamano e non potrà quindi che darmi degli utili consigli.

Le nuove disposizioni dello Stato Maggiore erano di rientrare in Italia al più presto e comunque prima della premiazione, motivandola con imprevisti urgenti motivi di servizio. Non si voleva infatti che ci fosse alcun rapporto con Umberto di Savoia, nonostante che fosse noto che l' ex re era in partenza per la Gran Bretagna, dove si sarebbe trattenuto qualche giorno, non a caso compreso proprio quello della premiazione. Tuttavia fra i tanti messaggi di congratulazioni ricevuti dal Comandante, ne arrivò uno a firma di "Philip", cioè il Principe di Edimburgo, patrono della regata, ed un altro a firma di "Umberto", ossia Umberto di Savoia. Si può pensare a ragione che ci fu il tacito accordo di usare lo stesso tipo di firma, come gesto di sensibilità nei riguardi del Comandante. La buona educazione richiedeva di ringraziare entrambi, ma questo contrastava, nei riguardi del secondo, con le disposizioni ricevute da Maristat. Il conflitto fu velocemente risolto e prevalse il gentiluomo sull' ufficiale. Però la coppa d'argento massiccio fu ritirata dal Comandante del Juana.

L' Artica II tornò a regatare; nel 1958 vinse un' altra importante regata oceanica la Brest – Las Palmas e poi ancora molte altre. Pochi anni dopo, da lei nacque idealmente il Corsaro II e tutte le altre navi scuola a vela dello stesso tipo.

I tre concetti che caratterizzano l' arte (attitudine, tecnica, azione) usati come indice di questa relazione per illustrare la prima regata dell' Artica, si correlano alle tre parole chiave di questo convegno (patrimonio, conservazione, valorizzazione), in quanto attraverso i termini intrinseci di "tradizione" (dal latino "tradere", affidare) e "cultura" (dal latino "colere", coltivare), danno loro un senso particolare che potremmo definire dinamico: il patrimonio, ossia i beni materiali ed anche la cultura acquisiti e conservati da un padre, passa di mano (tradizione, dunque) al figlio diventando valore in grado di generare nuovi beni, materiali e non.