



Associazione Italiana Vele d'Epoca

Quaderno N. 3

Artica II



2008





Da un dipinto di Rudolf Clausen



I miei ricordi di Artica partono da lontano, dal 1958, quando imbarcai la prima volta su quello Yawl rivoluzionario, voluto dal Direttore di Marivela, Giulio Figarolo di Gropello con il determinante coinvolgimento tecnico di Gianni Pera, al quale lo sport della vela nazionale deve molto.

Il progetto era ambizioso, si trattava di portare una barca della Marina a regatare fuori dagli Stretti ed era la prima barca italiana che lo faceva. Artica II si era già coperta di gloria al suo debutto, avvenuto due anni prima.

Aveva vinto la Torbay – Lisbona, la regata inaugurale della Sail Training Association, appena nata, con il suo equipaggio condotto da Emanuele Junca, dimostrando subito le sue straordinarie doti marine e velocistiche.

A distanza di due anni era prevista la seconda regata organizzata dalla Sail Training Association da Brest a Las Palmas e questa volta sarei stato io a parteciparvi con Artica.

Con i precedenti della Torbay – Lisbona non avevo scampo, dovevo impiegare tutte le mie energie per ottenere un risultato altrettanto brillante.

Cominciai con l'organizzazione dell'equipaggio.

Mi occorrevo due Ufficiali di Stato Maggiore con una buona esperienza velica, che sarebbero stati i Capi Guardia.

Scelsi Luigi Coda Nunziante e Gianfranco Alberini entrambi giovani Tenenti di Vascello, che si erano già messi in luce sulle barche di Marivela e li trovai entusiasti per l'impresa che proponevo loro.

Quanto al resto dell'equipaggio potei imbarcare quattro Sottocapi Nocchieri scelti tra i migliori del Vespucci, felicissimi di poter partecipare ad una regata così importante: si chiamavano Battilocchi, Zarantonello, Guazzo e Traverso.

Dopo aver messo a terra la barca per fare un certo numero di lavori, la mettemmo in mare e ci allenammo ed affiatammo in un mese di uscite per finire di mettere a punto Artica, in vista del lungo trasferimento che ci aspettava per arrivare a Brest.

Da lì dopo qualche giorno partì la regata sulla quale, come sempre, ci sarebbero tante cose da raccontare mi limiterò quindi a dire che con i venti e le onde dell'Atlantico, Artica planava a velocità incredibile per una barca a vela delle sue dimensioni, che in 24 ore, dal 4 al 5 agosto, superò le 201,6 miglia alla media di 8,5 nodi.

Il risultato fu superiore alle più rosee previsioni, vincemmo con un buon margine sul secondo arrivato, felici di aver emulato l'equipaggio di Emanuele Junca alla Torbay – Lisbona del 1956.

Trascorsero altri due anni e la Sail Training Association questa volta scelse il percorso da Cannes ad Ischia per la sua terza regata.

Era il 1960, l'anno delle Olimpiadi in Italia che per la vela si facevano nel golfo di Napoli, così l'arrivo ad Ischia avveniva proprio alla vigilia dei Giochi Olimpici.

Fui designato ancora una volta a condurre Artica con la quale avevo ormai un'intesa speciale.

Alla regata avrebbe comunque partecipato oltre ad Artica – l'ammiraglia – tutta la flotta d'altura di Marivela, che allora era composta dai quattro 24 piedi e dal Chiar di Luna, un famoso 24 piedi ridisegnato da Sangermani, ed io avevo il compito di addestrare i sei equipaggi per ben figurare alla regata Cannes – Ischia.

Ci trasferimmo alla Maddalena con un anticipo di oltre un mese rispetto alla partenza da Cannes e rimanemmo a lungo nelle acque dell'arcipelago, noto per il ponente che non fu affatto inferiore alla sua fama.

Ogni giorno facevamo una regata fra di noi di una ventina di miglia scegliendo percorsi diversi ed ogni giorno c'era da prendere una o due mani di terzaroli.

Fu un addestramento unico, che innalzò parecchio il livello d'arte marinaresca e velica dei sei equipaggi.

Quando mancava una settimana alla partenza della regata mollammo definitivamente gli ormeggi alla Maddalena e facemmo vela per Cannes.

Il duro addestramento appena concluso si rivelò subito

provvidenziale: nel Golfo del Leone si scatenò il tipico Mistral e il trasferimento avvenne in gran parte sui bordi terzuolatissimi.

Artica arrivò a ridosso della Costa Azzurra con molto anticipo rispetto ai cinque 24 piedi, che ci tennero alquanto preoccupati per una giornata intera, ma infine li vedemmo apparire uno alla volta, tutti sani e salvi e insieme entrammo in porto.

La prima parte della regata fu veloce, col Mistral che nel frattempo si era un pò rabbonito, ma il Tirreno fu una lunga bolinata con venti leggeri, non proprio le condizioni migliori per Artica.

Per una manciata di secondi dovemmo cedere il primo posto al Chamujo, una nuovissima barca argentina.

Ma ormai Artica si era fatta conoscere nel mondo della vela: se c'era da andare al lasco con lo spinnaker e la carbonera era imbattibile, sia con vento leggero che, ancora di più con vento forte.

Sono tornato molte volte su Artica, divenuta ormai "barca d'epoca" in occasione dei tanti raduni a Porto Cervo, Imperia e all'Argentario oltre che a Napoli per le regate riservate agli equipaggi degli ultra sessantenni.

Così con i fedelissimi equipaggi dei bei tempi, ci siamo ritrovati ancora una volta a regatare tra barche ben note, le stesse con le quali partivamo per le regate di trenta e più anni prima ed Artica ancora una volta si è imposta destando l'ammirazione di tutti i partecipanti ai raduni.

Ammiraglio di Squadra
Mario Bini

ARTICA II

Con questo terzo quaderno si compie un balzo in avanti nel tempo alla metà del XX secolo, anno 1956, per illustrare col dovuto rispetto Artica II, grande protagonista della vela d'altura e rendere omaggio con Lei, alla Marina Militare Italiana.

Una lunga tradizione lega alla vela la nostra Marina, che in questa disciplina crede da sempre, quale utile complemento per la completa formazione dei suoi ufficiali.

A questo fine, sotto l'aspetto squisitamente sportivo, provvede lo Sport Velico della Marina Militare, istituzione che ha riscontri solo in poche Marine di grandi tradizioni.

In assoluto, la prima regata velica organizzata in Italia, si tenne alla Spezia nel 1878 e - conferma di questo forte legame - proprio in onore della Marina Militare, in occasione del varo della corazzata Dandolo, all'epoca considerata una delle più potenti al mondo e prima importante costruzione di quell'Arsenale Militare.

L'idea e l'iniziativa che hanno portato alla nascita di Artica II, traggono origine da un incontro che si tenne nella celebre località inglese di Cowes in occasione di regate alle quali partecipava un equipaggio della marina Militare.

Il tenente colonnello a.n. Gianni Pera, nel 1954 si trovava in quel



luogo a bordo del Chiar di Luna (un III classe R.O.R.C della M.M di grande successo, progettato e costruito da Sangermani) accanto al quale era ormeggiata un piccolo yacht celeste di nome Wista, di proprietà del capitano John Illingwort, che si distingueva in regata, per le straordinarie doti di tenuta in condizioni di tempo duro e di velocità anche con poco vento.

una barca che desse la possibilità di affrontare qualsiasi regata d'alto mare in qualunque condizione, con buone possibilità di successo.

Si voleva perciò una barca più grande dei III classe tipo Chiar di Luna, onde dare la possibilità ad un maggior numero di ufficiali di prendere parte alle regate d'altura e si voleva spendere il meno possibile.

Scartata per questa ragione la soluzione di una barca pesante del tipo C.C.A. (Cruiser Club of American) di sicuro rendimento, ma dal costo proibitivo, restava da scegliere fra due soluzioni.

Dislocamento medio e normale superficie velica oppure quella estrema, dislocamento leggero e limitata superficie velica.

Si preferì la soluzione estrema, sia per ragioni di economia, sia per ragioni di rendimento.

La barca a dislocamento leggero, infatti, se ben disegnata e ben costruita ha una decisa superiorità nelle andature al lasco, soprattutto con vento forte e medio e può difendersi bene in bolina”.

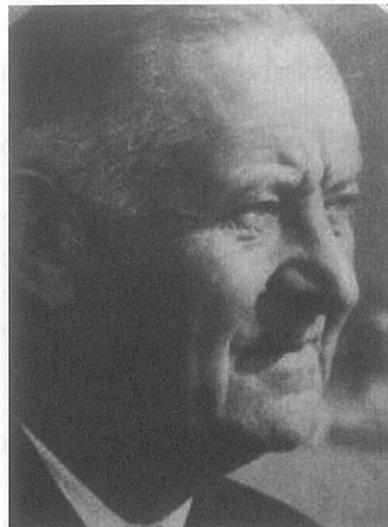
Una volta superate le consuete difficoltà burocratiche e ideologiche (era all'epoca piuttosto ardito concepire una barca destinata prevalentemente alle regate oceaniche d'altura) la costruzione fu affidata agli sperimentati cantieri Sangermani di Lavagna (in provincia di Genova) che avevano vinto la gara regolarmente indetta e godevano della piena fiducia della Marina, avendo già costruito per questa, altre imbarcazioni di buona resa.

Il nome assegnatole riproponeva quello del 10 tonnellate Artica ordinato nel 1902 dal Duca degli Abruzzi, ai cantieri Ugo Costaguta di Voltri (Ge) per lanciare la sfida alla “Coupe de France” vinta dopo un'epica serie di regate, disputate in condizioni meteo estremamente difficili, battendo il campione francese difensore “Suzette”.

Per il Duca i Cantieri Costaguta avevano già allestito anni prima il 5 tonnellate “Nella” che si era a lungo distinto nelle regate in Costa Azzurra.

Una copia della splendida Coppa, che rappresenta una divinità marina su uno scafo idealizzato, è ora custodita in una teca presso lo Yacht Club Italiano.

JOHN ILLINGWORTH



John Illingworth (1923 – 1980), capitano della Royal Navy ed ingegnere navale, fu uno dei più brillanti progettisti degli anni quaranta-cinquanta e uno degli animatori più attivi dello yachting d'altomare.

Aveva imparato ad andare in barca a vela da ragazzo sul laghetto di Malham nello Yorkshire.

Nel 1937 iniziò a la collaborazione con Jack Laurent Giles ed insieme progettaronò Maid of Malham.

Sua l'idea di adottare in questa barca un fiocco in testa d'albero, idea che scandalizzò a tal punto il velaio Chris Ratsey che questi addirittura si rifiutò di realizzarlo.

Ebbe ragione Illingworth visto che la sua barca vinse nel 1938 il campionato RORC, proprio utilizzando quell'armamento.

Nel dopoguerra Lui e Giles furono tra i primi progettisti a disegnare barche a dislocamento leggero, chiglia corta, timone staccato e piani veloci rivoluzionari.

Fu l'avvento della moderna barca da regata d'altura e anche un successo, consacrato dalle vittorie al Fastnet nel 1947 e nel 1949.

Nel 1945, “inventò” la regata Sidney – Hobart che vinse.

In seguito si associò con Angus Primrose, altro noto architetto.

Uscì dalla sua matita il famoso Maica che provocò una vera rivoluzione nel campo della progettazione.

Tra le sue barche più illustri, ricordiamo Myth of Malham, Outlaw, Minx of Malham, Muse of Malham e Gipsy Moth IV, lo yacht col quale Sir Francis Chichester navigò intorno al globo.

E' stato autore di libri di successo, tra i quali Offshore e Venti sfide per la Coppa America e l'autobiografico “The Malham Story”.

Commodoro del RORC dal 1950 al 1953.

LA REALIZZAZIONE

Le forme di Artica II sono molto interessanti, concepite per la navigazione in alto mare.

La costruzione è molto robusta a struttura mista, ma nello stesso tempo estremamente leggera.

Fasciame, chiglia e timone sono in mogano, costole, madieri e bagli in lega d'alluminio anticorrosione, di ispirazione aeronautica, le sovrastutture in mogano, acajou, compensato e spruce, la coperta in compensato marino ricoperto in tela, la chiodagione 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 fuoritutto è di quasi 13 metri, mentre la larghezza di 3,05 metri, assicura una buona stabilità di forma.

Il bordo libero è moderato, ma verso prua prende forma un accentuato cavallino.

Il dislocamento è di circa 7 tonnellate, parecchio inferiore a quello di uno yacht convenzionale di uguale lunghezza al galleggiamento.

Per motrice, un Fiat 500 adattato, con elica a pale pieghevoli.

Quanto al piano velico, questo è ispirato a Mouse of Malham.

Randa alta e stretta, due vele di taglio a prua, albero di mezzana la cui principale funzione è quella di poter aumentare la forza di vele nelle andature portanti.

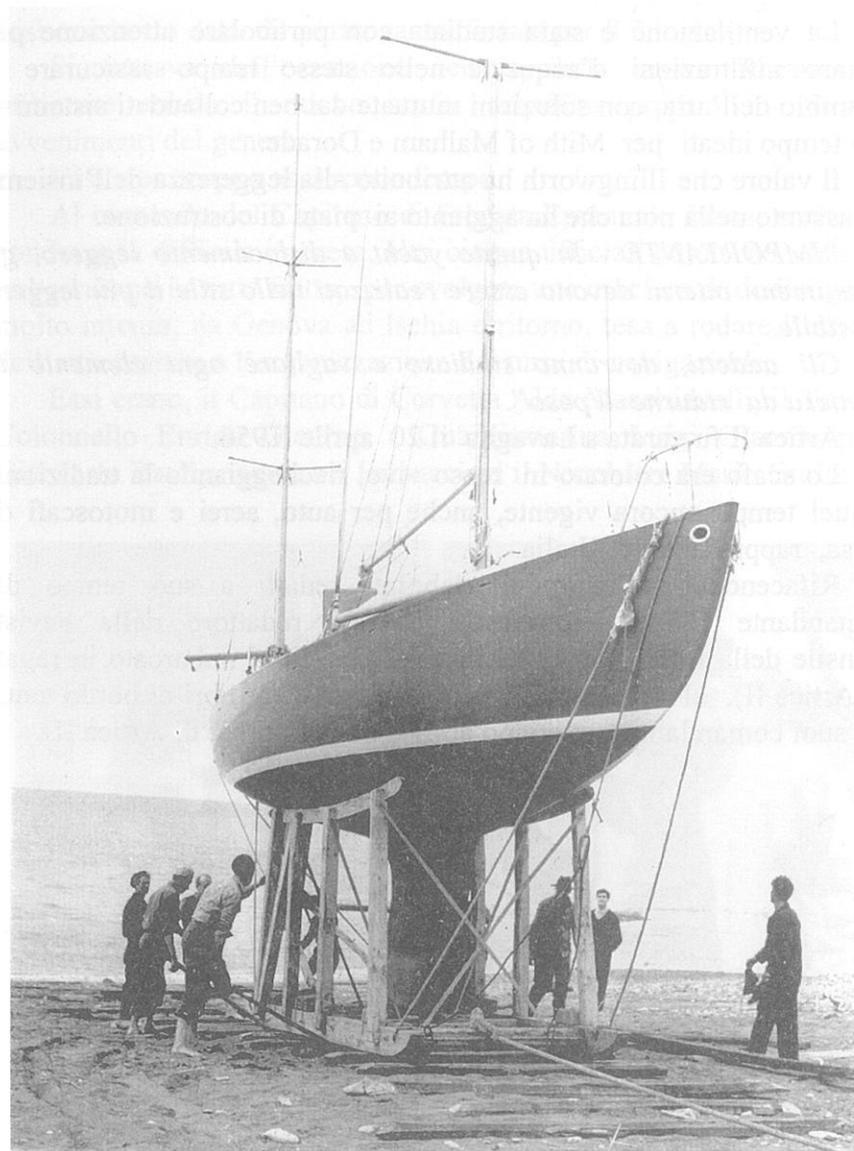
Studiato per ottenere numerose combinazioni.

Gli alberi sono in spruce, con l'interno vuoto, eccetto che nelle intersezioni con le crocette ed un tubo d'acciaio riporta sulla chiglia lo sforzo di compressione della maestra.

Questo originale piano velico permette alla barca, in andatura di bolina ed in condizioni di vento medio o forte, di comportarsi come uno sloop, perfettamente equilibrata anche senza utilizzare la randa di mezzana.

La randa di mezzana si può portare efficacemente in bolina solo con vento leggero, ma nelle andature al lasco ed in poppa, le più congeniali alla barca, l'albero di mezzana offre la possibilità di usare

in più, anche la vela di strallo, (carbonera) che aumenta la superficie totale di un buon 40% e non comporta penalizzazione nella stazza.



Il varo a Lavagna presso i Cantieri Sangermani

La superficie velica di base è di circa 200 mq.

Tutte le sistemazioni interne sono improntate alla massima leggerezza, spartane, ma insieme molto efficienti.

Le cuccette sono in tela, i materassini in gomma piuma, gli impianti igienici in plastica.

La ventilazione è stata studiata con particolare attenzione per evitare infiltrazioni d'acqua e nello stesso tempo assicurare il ricambio dell'aria, con soluzioni mutate dai ben collaudati sistemi a suo tempo ideati per Mith of Malham e Dorade.

Il valore che Illingworth ha attribuito alla leggerezza dell'insieme è riassunto nella nota che ha aggiunto ai piani di costruzione.

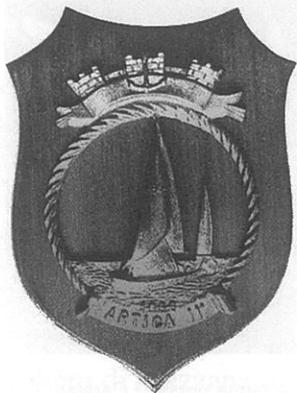
"IMPORTANTE - In questo yacht a dislocamento leggero, gli allestimenti interni devono essere realizzati nello stile il più leggero possibile.

Gli addetti, dovranno studiare e vagliare ogni elemento in maniera da ridurre il peso".

Artica II fu varata a Lavagna il 20 aprile 1956.

Lo scafo era colorato in rosso vivo, riecheggiando la tradizione, a quel tempo ancora vigente, anche per auto, aerei e motoscafi da corsa, rappresentanti l'Italia.

Rifacendoci all'aiuto di elaborati redatti a suo tempo dal comandante Claudio Ressmann (attuale redattore della Rivista mensile della Lega Navale ed in varie occasioni imbarcato in regata su Artica II), al concorso di Franco Belloni ed ai libri di bordo tenuti dai suoi comandanti, tratteremo adesso delle imprese di Artica II.



TORBAY - LISBONA

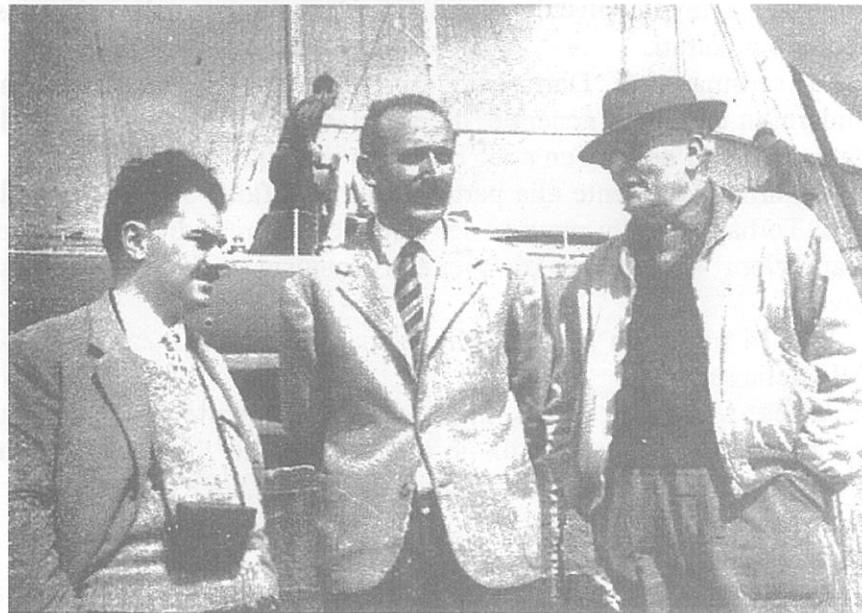
Nel 1956 la Sail Training Association, Ente presieduto dal Principe Filippo d'Edinburgo, lanciò l'idea di una regata internazionale riservata alle navi scuola con percorso Torbay - Lisbona la cui data di partenza era fissata per il 7 luglio.

Si trattava dell'occasione cercata dalla nostra Marina, per utilizzare subito il nuovo scafo, acquisito proprio in vista di avvenimenti del genere.

Vi era purtroppo assai poco tempo.

Al comando del Capitano di Fregata Emanuele Junca, scelto per condurre la difficile impresa, altri cinque ufficiali ed un nocchiere si imbarcarono in tutta fretta, per svolgere una crociera di dodici giorni molto intensa, da Genova ad Ischia e ritorno, tesa a rodare l'insieme dell'attrezzatura e l'organizzazione dei turni di navigazione.

Essi erano, il Capitano di Corvetta Aldo Macchiavelli, il Tenente Colonnello Enrico Giaume, i Guardiamarina Luigi Giannitrapani, Giancarlo Basile, Giovanni Iannucci ed il Nocchiere Mario Gioolfo.



Da destra: Sangermani, Junca e Macchiavelli

La vita di bordo venne scrupolosamente scandita; mansioni, riposo e turni al timone che non dovevano – questi – superare la durata di un'ora.

Fu anche elaborato lo stampato per il giornale di bordo, che si rivelò molto utile, oltre che come documento ufficiale, anche per il controllo della navigazione stimata, compilato ad ogni ora e ad ogni cambio di vento, di vele, o di rotta.

Lo stesso per l'ascolto radio.

Mancando il tempo per la navigazione fino in Inghilterra, Artica II fu presa fieramente in consegna dal nocchiere Mario Giolfo e trasferita a destinazione per via di terra su un autotreno.

Ai primi di luglio l'equipaggio la trovò pronta in mare a Plymouth.

Il primo approccio con il nuovo ambiente, fu la navigazione alla volta di Dartmouth, sito bellissimo, ideale per la vela e ovviamente gremito di imbarcazioni.

Tra queste, al centro dell'attenzione, le 22 concorrenti iscritte alla regata.

Le maestose navi scuola della prima categoria (superiore alle 100 tonnellate) e le più piccole della seconda, con le quali i nostri si sarebbero misurati.

La settimana di Dartmouth fu densa di avvenimenti anche mondani, in un clima generale di entusiasmo per la nautica e per le regate, clima all'epoca ben poco consueto in Italia.

Il giorno precedente alla partenza, tutta la flotta si trasferì nella vicina Torbay ove, la mattina del 7 luglio, tra un indicibile ressa di imbarcazioni stracariche di spettatori entusiasti, la regata prese l'avvio.

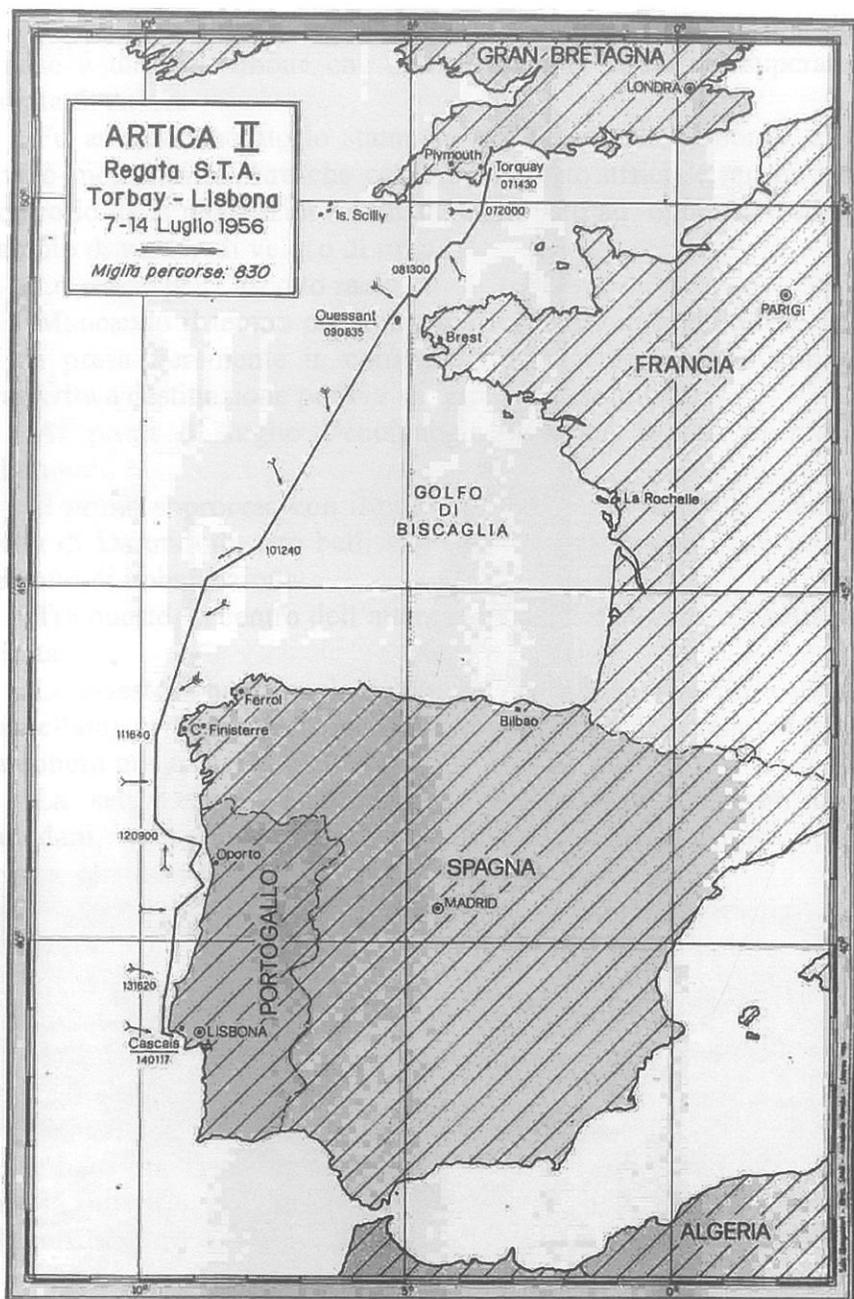
Alle 14 partirono le navi della prima categoria e mezz'ora dopo quelle della seconda.

Artica, Marabù e Juana, dettero spettacolo partendo ingaggiate sulla boa, ma dopo meno di un'ora calò, come di consueto, una nebbia fittissima che durò per due giorni, fino al nove, quando Artica II avvistò il faro di Ouessant.

Era stata una navigazione difficile, con venti leggeri, bonacce e il rischio continuo di spiacevoli incontri ravvicinati con i numerosi piroscafi in transito.



Torbay-Lisbona



La rotta ed i venti

Due giorni e due notti passati a scrutare il mare, a suonare ad ogni emergenza il corno da nebbia e, fortunatamente solo in un caso, evitando di misura di essere speronati.

Ai fini della tattica di regata, incombeva inoltre, il pericolo di commettere errori, per le forti correnti, l'impossibilità di effettuare i punti astronomici e questo proprio nel tratto che si riteneva dovesse essere il più favorevole.

Il faro di Ouessant fu invece avvistato esattamente in rotta, merito di una eccellente navigazione stimata, ma in una situazione di vento e marea, che poteva rivelarsi estremamente negativa.

Il Comandante Junca la fronteggiò con una deviazione verso ponente che permise, poche ore dopo, di sfruttare con un vento in favore la corrente di ritorno, così da poter doppiare felicemente l'isola di Ouessant e portare a compimento una prima difficile fase della regata.

Juana (l'avversaria più pericolosa) era in vista, ottima notizia visto che pagava ai nostri ben 24 ore di handicap.

Si trattava ora di affrontare e superare il Golfo di Guascogna.

L'indomani fu avvistato anche il Marabù, che rimase di poppa per tutto il giorno e poi fu perso di vista, così come lo Juana, che sparì lentamente di prora.

La traversata fu favorita da condizioni ottimali con vento al lasco e al gran lasco, di intensità media, che permise al nostro yacht di tenere a riva la grande vela di strallo e lo spinnaker, le sue armi vincenti.

Solo una sventolata nei pressi di Capo Finisterre costrinse a prendere i terzaroli per qualche ora.

Nel corso della felice e veloce traversata di quasi 400 miglia, tenuta alla bella media di sette nodi, furono avvistate Creole, Mojana e Flyng Clipper, tutti concorrenti della prima categoria.

Artica II fu anche avvicinata dalla fregata di scorta Venus e sorvolata dall'aereo di assistenza alla regata.

Capo Finisterre venne registrato alle ore 14 del giorno 11.

Un vento favorevole da Ponente dette il benvenuto ai nostri all'inizio della rotta per Sud, che essi affrontarono alla distanza di circa 30 miglia dalla costa spagnola, ma come era stato preannunciato dai bollettini, la mattina del 12 il vento girò a Sud.

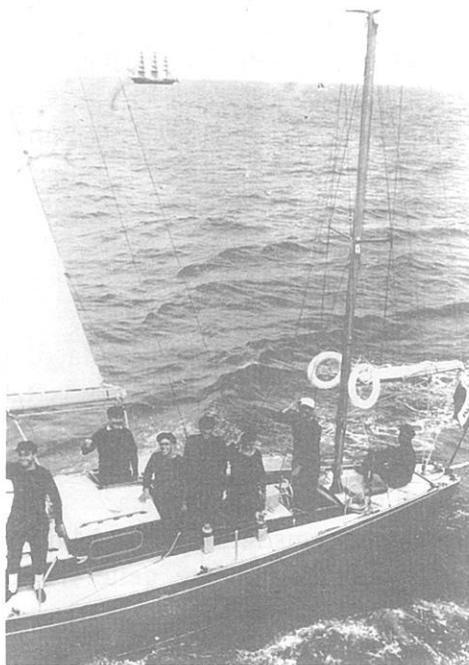
Iniziò così un difficile e snervante percorso in bolina, bordo su bordo, restando in vicinanza della costa, sperando in una benevola brezza di terra.

Purtroppo la brezza non si fece viva e per giunta, nella notte tra il 12 ed il 13 Artica II venne a trovarsi nel bel mezzo di una grande flottiglia di pescherecci, impossibilitata a segnalare la sua presenza a causa della batteria, nel frattempo scaricatasi.

Ci si dovette arrangiare con una torcia elettrica avvolta ora nel verde, ora nel rosso della bandiera nazionale e fortunatamente si riuscì a non incappare nelle loro reti.

Intanto i bollettini annunciavano una rotazione verso Ponente e ciò suggeriva la tattica di portarsi al largo per poi scendere verso il traguardo al gran lasco, l'andatura più congeniale.

Il vento occidentale giunse nelle prime ore del 13, mentre la barca era a Sud di Oporto e si cominciò a stringere il vento viaggiando a 6 nodi e poi a 7, superando per un soffio capo Cavoeiro ed evitando così di dover compiere un altro lungo bordo.



Sotto bordo alla nave scorta

Ormai Lisbona non distava più di una trentina di miglia, ma il vento andava abbonacciando infondendo nell'equipaggio l'incubo di restare fermi proprio a poca distanza dalla meta, dopo oltre 800 miglia di navigazione.

In vista del faro di Cascais, Artica II si trascinava ormai alla velocità di un nodo, con lo spinnaker quasi sgonfio, in un silenzio palpabile, tutti i sensi tesi a cogliere il minimo accenno di un refolo d'aria.

Finalmente alle 01,47 del 14 luglio, veniva tagliato il sospirato allineamento d'arrivo.

La prova era stata superata in 6 giorni, 10 ore e 47 minuti in tempo reale, alla media di oraria 5,37 miglia.

La consapevolezza di aver vinto giunse insieme al primo mezzo di accoglienza venuto loro incontro.

L'unica imbarcazione della seconda categoria giunta al traguardo prima di Artica II era Juana, ma pagava un handicap di quasi 25 ore e poteva aspirare solo al secondo posto.

A Lisbona erano giunti anche l'inglese Moyana, vincitrice della classe maggiore (e purtroppo naufragata nel viaggio di ritorno) e il norvegese Christian Radich.

Il successo di Artica II ebbe vasta rinomanza e fu grande motivo di orgoglio per la Marina Militare.

Il comandante Emanuele Junca così descrisse lo spirito col quale l'equipaggio aveva affrontato l'avventura, spirito conforme a quello della nota massima... *"l'oceano che abbraccia la terra è il maestro degli uomini che navigano le sue acque"*.

Egli aggiunse anche *"di essere stato onorato per aver comandato uomini che, in un'epoca nella quale grazie alla tecnologia si può andare sulla luna o emergere sotto il Polo Nord, sono stati educati a sfidare la natura libera e primitiva"*.

Ed augurava ai giovani: *"di apprendere dalla dura vita del marinaio e del velico, i valori che li avevano guidati alla vittoria e ad ideali forti e concreti."*

Obiettivi che in regata e nella vita si possono raggiungere con spirito di sacrificio verso se stessi, di sopportazione e di abnegazione".

TEMPI ED ORDINE D'ARRIVO DELLA TORBAY-LISBONA

| | giorni | h | m | s |
|-------------------|--------|----|----|----|
| Prima categoria | | | | |
| MOYANA | 5 | 06 | 21 | 37 |
| CHRISTIAN RADICH | 5 | 07 | 24 | 15 |
| RUYAM | 5 | 07 | 34 | 26 |
| FALKEN | 5 | 14 | 46 | 53 |
| MAYBE | 5 | 14 | 57 | 25 |
| GLADAN | 5 | 17 | 43 | 38 |
| FLYING CLIPPER | 5 | 22 | 21 | 00 |
| CREOLE | 5 | 23 | 30 | 20 |
| SÖRLANDED | 6 | 06 | 30 | 52 |
| GEORG STAGES | 6 | 13 | 00 | 27 |
| SAGRES | 6 | 13 | 14 | 00 |
| MERCATOR | 6 | 23 | 18 | 47 |
| Seconda categoria | | | | |
| ARTICA II | 5 | 10 | 23 | 35 |
| JUANA | 5 | 19 | 28 | 11 |
| SEREINE | 6 | 02 | 04 | 30 |
| MARABU | 6 | 12 | 53 | 26 |
| BELLATRIX | 7 | 04 | 59 | 15 |
| THEODORA | 7 | 10 | 22 | 12 |
| PROVIDENT | 9 | 00 | 29 | 05 |
| BERENICE | 10 | 07 | 18 | 04 |

BREST - LAS PALMAS

Nel 1958 si offerse ad Artica II la possibilità di rinnovare l'impresa.

A Brest si sarebbe tenuta la "Semaine International de la Voile" che si sarebbe conclusa il 2 Agosto con la partenza di una regata di 1.400 miglia dalla base navale francese a Las Palmas.

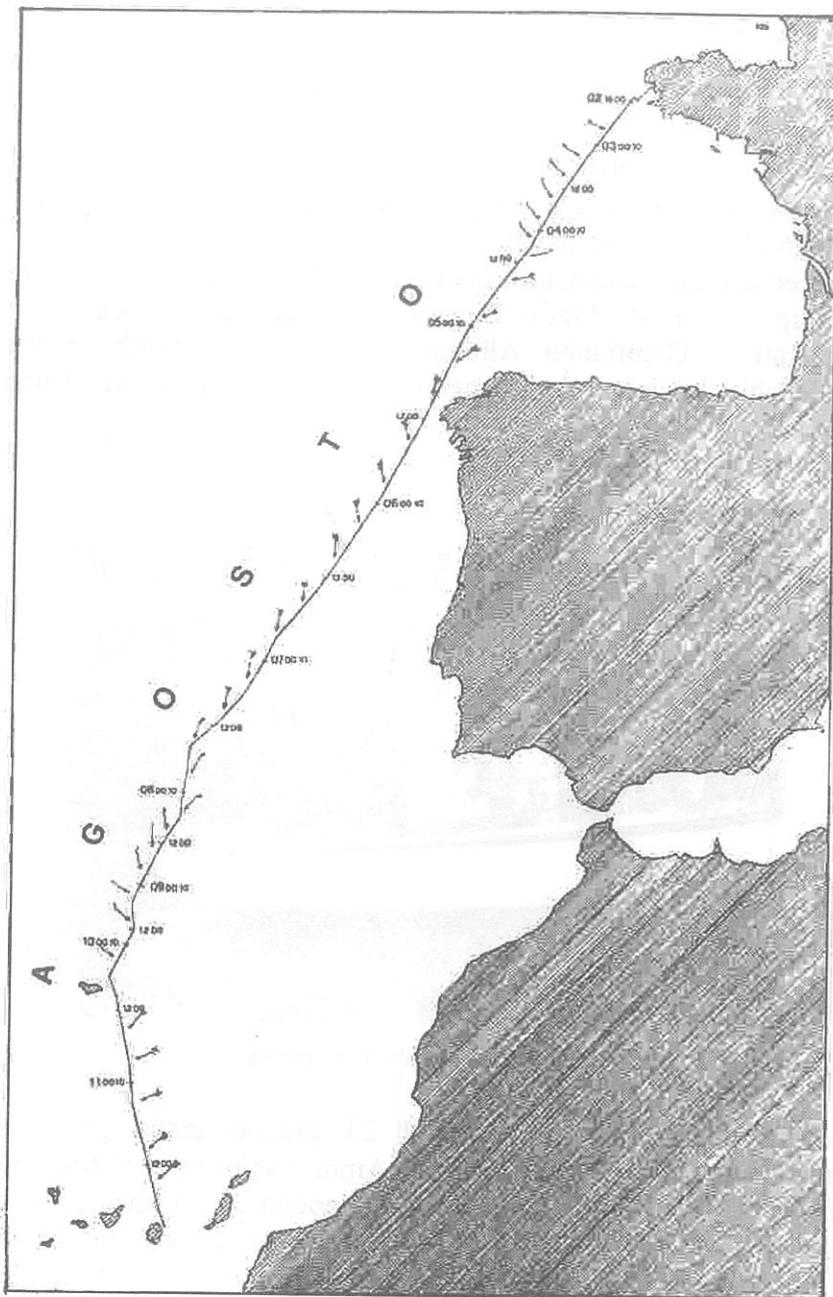
L'equipaggio destinato a questa seconda impresa era composto dal Cap. di Fregata Mario Bini, dai Ten. di Vascello Luigi Coda Nunziante e Gianfranco Alberini e dagli allievi nocchieri Piero Battilocchi, Luciano Zarantonello, Adriano Guazzo ed Antonio Traverso.



L'equipaggio in tenuta di navigazione

Alla partenza da Livorno il 23 giugno erano presenti il Comandante dell'Accademia Navale Amm. Paolo Pesci, il direttore di Marivela Com.te Giulio Figarolo di Gropello ed il Cap. di Corvetta Aldo Macchiavelli che due anni prima aveva fatto parte dell'equipaggio della prima regata oceanica.

Ricevuti i saluti dalla folla dei presenti e dai cadetti arrampicati sul brigantino e reso il saluto ammainando il fiocco più alto, Artica II,



BREST - LAS PALMAS
La rotta ed i venti

ora in livrea bianca, iniziò il lungo viaggio di avvicinamento alla lontana meta, accolta da vento in prua e mare molto vivo.

Il rovesciamento della batteria con conseguente versamento del liquido, costrinse il Comandante Bini a ripiegare su Ajaccio ove la barca fu svuotata, ripulita e, constatato che l'acido versato non aveva intaccato le strutture metalliche, rimessa in condizione di riprendere il trasferimento.

Il tratto da Ajaccio a Palma di Maiorca compiuto in condizioni veramente dure, che non smentivano la fama del Golfo del Leone, confermarono le qualità straordinarie della barca, che cavalcava le enormi onde senza scomporsi, con la velatura da tempesta ed in piena sicurezza.

Il 29 giugno Artica II entrava in porto quasi contemporaneamente alle corvette della Scuola Comando della Marina Militare, in crociera di addestramento.

Il giorno successivo essa partiva alla volta di Cartagena e da lì per Almeria ove giungeva il 5 luglio.



Di bolina stretta

In questo ultimo tratto il motore, impiegato per ricaricare le batterie e nei momenti di calma di vento, aveva fatto le bizze.

Un motorista spagnolo, evidentemente molto, ma molto bravo, lo esaminò ed in meno di mezz'ora lo sistemò in maniera definitiva, lasciando sbalorditi i nostri marinai, che temevano di doversi sobbarcare ad una lunga sosta.

Lo stretto di Gibilterra venne passato l'8 luglio con nebbia fitta.



Il Comandante Gianfranco Alberini

Dal traverso di Capo San Vincenzo e fino a Lisbona vento forte e mare tormentarono nuovamente Artica II, che sostò nella capitale Lusitana due giorni.

La risalita della costa avvenne con venti sempre contrari ed un continuo snervante bordeggio.

Alla Coruña, ove giunsero la mattina del 19, l'equipaggio era letteralmente sfinito e nel serbatoio rimaneva solo una goccia di carburante.

Il tratto finale lungo e impegnativo per Brest fu compiuto con mare grosso e vento, ma la barca confermò le sue qualità, viaggiando a buona velocità.

L'arrivo a Brest il 23, con marea uscente riservò qualche apprensione, ma il motore ottimamente messo a punto, superò se stesso, vincendo la fortissima corrente contraria.

Artica II era giunta tra le prime ed ebbe modo di assistere all'arrivo delle altre navi scuola.

Le più piccole si ormeggiarono assieme a lei nel Bacino n° 2 della Dogana ed i grandi velieri nei moli vicini.

Lo spettacolo era meraviglioso e lasciava immaginare l'aspetto che poteva avere un porto del XVIII o XIX secolo.

A completare l'opera giunse anche la Vespucci in campagna di crociera estiva, che provvide anche a consegnare la sella che permise di mettere Artica II a terra per fare carena ed essere messa bene a punto.

L'organizzazione della regata era nelle mani della Sail Training Association (STA) organismo comprendente le marine, sia militari che mercantili, interessate alla vela come strumento formativo e di addestramento ed il cui manager era proprio il già citato e famoso Com.te John Illingworth.



I quattro nocchieri

La Semaine si sarebbe articolata su una regata lunga di 40 miglia e su due regate di triangolo, per poi concludersi, naturalmente, con la partenza della Brest - Las Palmas.

Le navi erano suddivise in tre classi.

I velieri a vele quadre, quelli con vele di taglio, supe-

riori alle 100 tonnellate e quelli inferiori alle 100 tonnellate.

La nostra imbarcazione apparteneva a quest'ultima classe, la più numerosa ed agguerrita.

La prima regata di triangolo servì per la messa a punto e valse la terza piazza, mentre nella seconda prova, Artica ottenne l'assoluto.

Nella regata lunga, il nostro equipaggio vinse ancora nella sua classe.

Un inizio molto brillante e di buon auspicio.

Il giorno 2 agosto, un insolito splendido sole illuminava la baia ove erano radunati per la partenza i grandi velieri, circondati da innumerevoli natanti di ogni tipo e dimensione.

Il via alla III classe fu dato invece nella rada più interna, dando

luogo ad una partenza esaltante testa a testa tra Artica II, l'argentina Fortuna, la francese Striana e l'inglese Capella.

Ben presto la barca italiana si trovò ad avere al vento solo un avversario, l'inglese Jocasta ed iniziò la difficile bolina per uscire dalla baia, bolina che pretese alcune decisioni audaci, coronate dal successo.

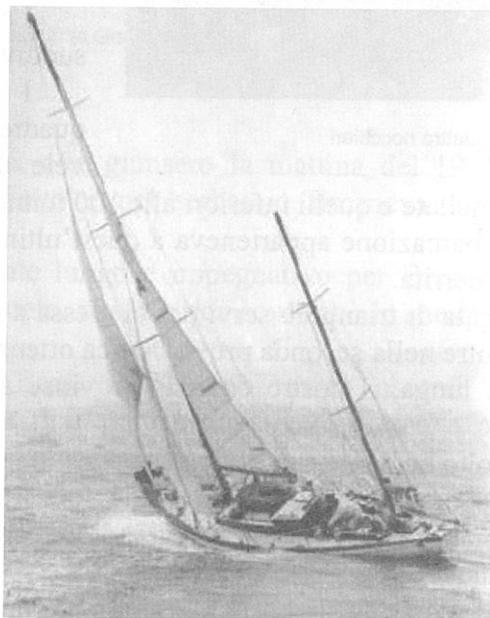
Superati alcuni momenti difficili, finalmente fu guadagnato il mare aperto, rotta su capo Finisterre.

Davanti si spiegava il superbo spettacolo offerto dalle grandi navi in rotta verso Sud, veramente indimenticabile.

Il mattino seguente, all'alba, fu possibile farsi un'idea della situazione.

Il Sagres (la grande nave scuola portoghese) e la Belle Paule, francese, entrambe della prima classe erano già lontane di poppa, sopravento era in vista il famoso Mith of Malham di Illingworth ed a prora navigava il bellissimo Flyng Clipper, goletta svedese in regata nella seconda classe.

Nella notte il vento andò abbonacciando ed all'alba fu scorto assai vicino l'inglese Bloodhound, un concorrente diretto.



Appena il vento prese a rinforzare, Artica II lo lasciò inesorabilmente di poppa.

Il giorno 5 vento favorevole in aumento ed esaltazione delle doti della nostra barca, che con vela di strallo di mezzana ridotta e spinnaker piccolo, cominciò a macinare cammino a 12-15 nodi, planando e battendo con la prua sull'acqua come un motoscafo.

Per l'equipaggio i turni al timone divennero insieme entusiasmanti ed impegnativi, col pericolo costante di strapuggiare.

All'alba del giorno 5 luglio fu superato il traverso di capo Finisterre alla distanza di 15 miglia dalla linea di costa.

Erano state percorse 400 miglia, se ne dovevano fare ancora 1.000.

Erano in vista Striana e Fortuna (entrambe più grandi) con tutte le vele a riva, ma senza spinnaker, che invece Artica II riusciva a reggere.

Tuttavia al tramonto anch'essa dovette ammainarlo per la rottura della scotta, mentre vento e mare aumentavano.

Quando alle ore 12 del giorno 6 il vento cominciò a diventare più maneggevole fu possibile constatare, con soddisfazione, che i due rivali non avevano guadagnato e che certamente Artica II era in ottima posizione.

Il giorno 7 dopo giorni di inutili tentativi fu possibile ricevere alla radio uno stop orario che confermava l'esattezza della posizione stimata.

A tutto onore delle doti di navigatore del Comandante Bini.

Il vento intanto continuava a soffiare nei quartieri favorevoli permettendo di filare 7 nodi con lo spinnaker, nonostante le piccole avarie dovute al crescente logorio delle manovre.

Uno dei nocchieri era dovuto salire in testa d'albero, nonostante il forte rollio, per sostituire un bozzello, mentre canestrelli da rifare, cime da impiombare, vele da ricucire, erano all'ordine del giorno.

L'equipaggio si comportava mirabilmente, suddiviso in due turni composto ognuno da un ufficiale e due marinai, mentre il Com.te Bini era fuori turno, ma sempre presente quale ufficiale di rotta, pronto a dare il suo aiuto in caso di emergenza.

Il 7 vi fu un altro avvenimento questa volta sgradevole.

Il motore mancò l'avviamento e non fu più possibile ricaricare la batteria.



L'equipaggio in posa dopo la vittoria

Ci si dovette limitare ad illuminare solo la chiesuola della bussola, ma in compenso fu possibile alleggerirsi del peso del carburante residuo, ormai inutile.

L'8 agosto il dragamine francese di scorta Vilh Long segnalò che le prime due imbarcazioni in regata erano a sole 30 miglia di prua, notizia confermata anche dal cacciatorpediniere inglese Carron incrociato il giorno dopo.

Grande la soddisfazione a bordo, ma crescente l'ansia, causata da un vento variabile e debole che costringeva ad un continuo manovrare alla ricerca di refole che consentissero di tenere gonfio lo spinnaker.

Alle 16,15 del 9 uno dei nocchieri avvistava l'isola di Porto Santo.

Poche ore dopo il vento rinforzava ed Artica II riprendeva la lena puntando sul canale tra Porto Santo e Madera, passaggio obbligato della regata e punto di controllo.



Ricevuti dal Presidente della Repubblica Antonio Segni

In questa occasione, la nave scorta francese, perfezionava la notizia del giorno precedente, confermando che solo Fortuna e Striana erano già passate, rispettivamente da 9 e 12 ore.

Intanto il vento tendeva ad aumentare, primo sintomo dell'Aliseo.

La rotta scelta, costeggiava las Islas Desertas e puntava direttamente su las Palmas, distante solo 260 miglia, passando tra le due Ilheus Salvagem., la Grande a ponente, contornata da scogli affioranti e la Pequena, uno scoglio alto una cinquantina di metri a levante.

Il passaggio difficile e pericoloso fu affrontato ed impostato al tramonto, con poca visibilità, conducendo la navigazione alla stima. Quando all'alba la barca fu fuori dalla strettoia, tutti tirarono un sospiro di sollievo.

Ormai il traguardo era vicino ed a bordo ci si affannavano per avvistare il picco di Tenerife, mentre con vento portante si filavano dai 7 agli 8 nodi.

La foschia impedì però l'auspicato avvistamento ed il primo elemento visibile della meta ormai prossima, fu il faro di Gran Canaria dritto di prua.

Rotta quindi su Isleta, dietro alla quale sorge Las Palmas.

Alle 22,55 dalla cannoniera spagnola Eolo fu sparato il colpo di cannone che segnava per Artica II la fine della regata e la vittoria.



Lo Stato Maggiore di Artica II

Vittoria, poiché Jocasta, Fortuna e Striana già all'ormeggio erano battute in tempo compensato e Sereine che ancora doveva arrivare, non arrivò in tempo per vincere e dovette accontentarsi della seconda piazza.

Ma la vittoria era ancora più clamorosa, in quanto Artica II risultava prima assoluta.

Il comandante Bini nella relazione sulla regata, scrive.

"Il successo riportato da Artica II è dovuto a varie ragioni, che elenco in ordine generico, perché in effetti tutte uguali e importanti.

Doti della barca, che è veramente una macchina da corsa di qualità eccezionale, velocissima, maneggevole, incredibilmente marina.

Lodi senza fine vadano a chi ne ha deciso la scelta: è una barca che se ben portata farà la storia dell'altomare.

Dico questo in quanto è una barca che richiede una conoscenza profonda e specifica in quanto non da mai la sensazione di essere portata bene o male e, come tutte le macchine da corsa, la differenza fra questi due estremi è talvolta apparentemente insignificante"...

Trenta anni dopo, il Comandante Mario Bini, nel frattempo divenuto Ammiraglio, poi Capo di Stato Maggiore della Marina ed infine, terminato il servizio, per lunghi anni, apprezzato Presidente della Lega Navale Italiana, così concludeva una sua commossa relazione della regata atlantica.

"Siamo stati di nuovo in regata nel settembre 1988 ad Imperia in occasione del raduno delle barche d'epoca, questa volta accomunati in tre dell'equipaggio 1956 e in quattro di quello del 1958.

Abbiamo passato due giorni insieme in regata, battendoci onorevolmente (ci è sfuggito il primo posto per soli 14 secondi) muovendoci tutti in barca ed alle manovre come se i trent'anni di intervallo non fossero mai esistiti, ricordandoci ogni minimo dettaglio della complicata attrezzatura, con una gioia ed un entusiasmo che a fatica cercavamo di contenere, perché in fin dei conti siamo.. diventati persone grandi; gli allora ventenni nocchieri ne hanno ormai cinquanta, gli altri ufficiali di più e lo skipper, che ne ha settanta, vi dice che non ha mai visto un equipaggio così attento, sveglio e pronto!.."



L'Ammiraglio Bini al timone in uno dei raduni delle barche d'epoca

BARCA "CLASSICA"

L'insieme dei risultati ottenuti da Artica II nella sua attività istituzionale sono indicati qui di seguito e si commentano da soli.

| Il palmarès di Artica II | | | | | |
|---------------------------------|----------|---|---------------------------|--------|--------------------|
| Anno | Skipper | Equipaggio | Percorso | Miglia | Classifica |
| 1956 | Junca | | Torbay-Lisbona | | 1° T.C. |
| 1958-2/11-8 | Bini | Alberini | Brest-Las Palmas | 1400 | 1° T.C. 4° T.R. |
| 1959-18-8 | Bini | | 41° Parallelo | | 1° T.C. |
| 1960 | | | Cannes-Napoli | | 1° T.C. |
| 1963-16/6 | Foschini | Giurati Ressman Cupi | Anzio-T. Astura-Anzio | 19 | 2° T.C. 1° T.R. |
| 1963-29/30-6 | Foschini | Bondari | Giraglia (Tolone-S. Remo) | 251 | 2° T.C. 2° T.R. |
| 1963-2/5-8 | Falcone | Foschini Giurati Ressman Cupi Zolezzi | Antibes-Ischia | 397 | 1° T.C. 1° T.R. |
| 1963-13/8 | Foschini | Cupi Reselli Zolezzi | Ischia-Anzio | 65 | 1° T.C. 1° T.R. 2° |
| 1963-30/31-8 | Foschini | Cupi | Coppa Manzano | 120 | 1° T.C. 1° T.R. |
| 1965-26/27-6 | Foschini | Rossignoli Guazzotti Vaglio | Siracusa-Malta | 85 | 1° T.C. 1° T.R. |
| 1965-3/4-7 | Foschini | Rossignoli Guazzotti Vaglio | Anzio-M. Cristo-P. Ercole | 153 | 2° T.C. 1° T.R. |

Nel 1964 si ipotizzò di farla partecipare alla "Transpacifica" programmata per l'anno successivo.

Si trattava di un percorso di ben 2.300 miglia da Los Angeles ad Honolulu, con venti portanti, per il quale le doti della barca apparivano decisamente appropriate.

Vennero presi nuovi accordi con Illingworth, che prevedevano albero in lega, (realizzato) e modifiche al piano velico, per adeguarlo alle regole di stazza della CCA (Cruising Club of America), ma poi Marivela cambiò idea ed alla regata parteciperà Corsaro II.

Un episodio che poteva rivelarsi drammatico avvenne a Portofino nel 1967 nelle regate del Golfo Tigullio.

Artica venne investita da una tromba marina, prendendo a collo, abbattendosi sull'acqua e scodellando in mare l'equipaggio.

Ma si raddrizzò da sola e non vi furono conseguenze.

Nel frattempo le regole di stazza cambiavano, nuove imbarcazioni ad esse ispirate venivano varate e fatalmente Artica II non fu più in grado di competere ai massimi livelli.

Divenne barca da crociera di base alla Spezia e poi a Taranto.

Passarono gli anni e la data della radiazione e della successiva demolizione, ormai si avvicinava pericolosamente.

La nascita di A.I.V.E nel 1983 determinò la sua salvezza.

Nel 1987 Comivela (Comitato Consultivo per l'attività velica della M.M.) la classificò "imbarcazione storica".

Essa è entrata così a pieno diritto tra le "vedettes" dell'A.I.V.E. nella categoria delle imbarcazioni "Classiche" e da allora ha partecipato a quasi tutti i grandi raduni che si sono effettuati nel Mediterraneo, comportandosi sempre con onore e spesso con a bordo e al timone, personaggi che avevano con lei vissuto le grandi avventure atlantiche.

Questa nuova attività ha comportato lavori di manutenzione e conservazione.

Nel 1999 è stato sostituito il motore, adottando un Volvo Penta 2040.

Dal 2001 al 2005 si sono svolte ad intervalli verifiche allo scafo, con particolare attenzione al fasciame ed alle appendici.



Artica II nella sua seconda vita

L'albero di mezzana è stato sostituito, ricostruito in silver spruce e così pure la parte superiore di quello di maestra, mentre restauri sono stati eseguiti alla tuga, al paraonde ed al pozzetto.

Sostituiti completamente, crocette, stralli, cavi fissi e volanti.

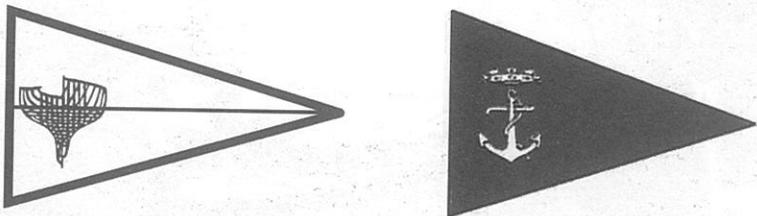
Le attrezzature di coperta sono state revisionate con particolare attenzione alla originalità dell'epoca, scegliendo di cromare i singoli componenti e materiali, piuttosto che sostituirli.

L'interno dell'imbarcazione è stato ripulito, ma senza apportare modifica alcuna all'originale.

Allo scopo di irrobustire la struttura dello scafo, sono stati effettuati interventi sulla coperta, già in parte modificata da precedenti restauri che avevano sostituito l'originale tela olona, ormai deteriorata, con compensato marino.

E' stata posta in opera una nuova coperta con doghe in teak, di adeguato spessore e stagionatura e l'opera di irrigidimento è stata incrementata da due robuste falchette laterali, leggermente più elevate di quelle originali, ad impedire la precedente immancabile rientrata d'acqua in coperta.

Attualmente Artica II è in forza alla Sezione Velica della Spezia, pronta a muovere.



I suoi guidoni: AIVE e MARIVELA



Il capo Ufficio

Roma,

Sono trascorsi più di cinquantanni, quando lo Sport Velico Marina Militare decise di commissionare ai Cantieri Sangermani una imbarcazione da regata dai requisiti ambiziosi. Requisiti che hanno suscitato l'interesse internazionale sin dal 1956, stesso anno in cui Artica II fu varata e vinse la sua prima regata d'altura fuori degli stretti, la Torbay-Lisbona di 880 miglia. A questa seguirono altri importanti successi, partecipando, ancora oggi, alle regate dei principali raduni di Vele d'Epoca. Ha vinto tante di quelle regate oceaniche e mediterranee nel suo primo «ventennio» di vita che, se si potesse traslare quel periodo ad oggi, potremmo parlarne con la stessa notorietà con cui si parla delle imbarcazioni della America's Cup. Può sembrare di parte il mio scrivere, ma si tratta semplicemente di forti emozioni che non riesco proprio a spegnere. Sono stato al timone di Artica II solo pochi istanti ed ho provato delle così forti emozioni chenon oso immaginare se fossi stato lo Skipper nel 1956.....

*Capitano di Vascello
Mario BILLARDELLO*

ASSOCIAZIONE ITALIANA VELE d'EPOCA

— — — — —
Stampa a tiratura limitata
a cura del Poligrafico dell'Accademia Navale

Copia n. _____ di 500



Copyright A.I.V.E