



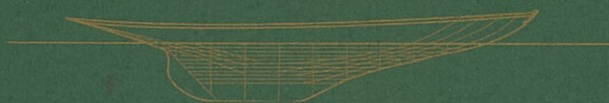
Associazione Italiana Vele d'Epoca

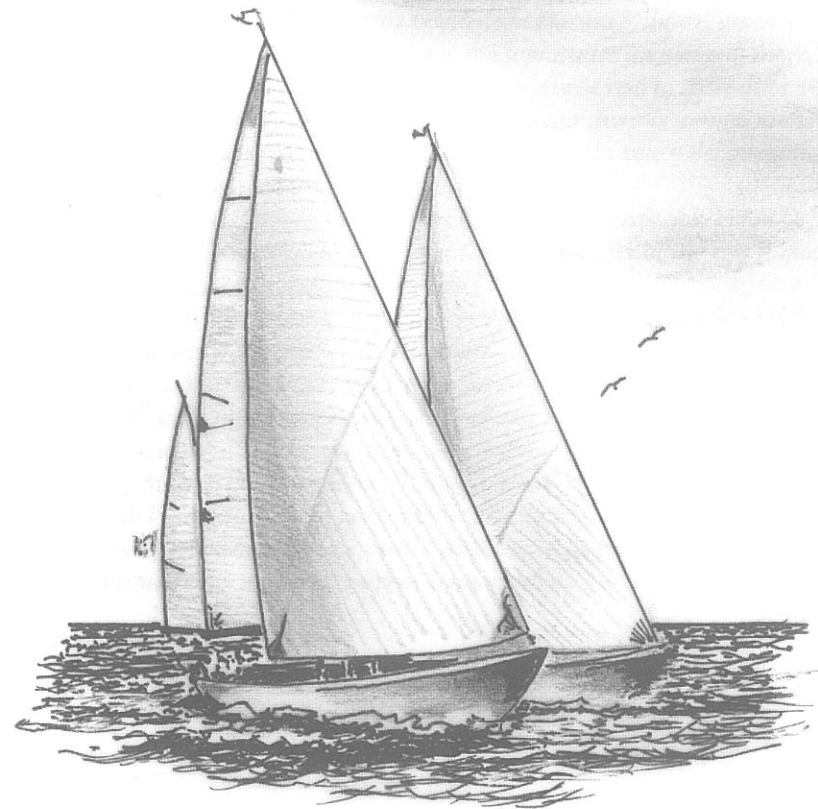
Quaderno N. 6

Corsaro II Stella Polare



2009







STATO MAGGIORE DELLA MARINA
Ufficio Affari Generali e Relazioni Esterne
Ufficio Sport/Vela

Il Direttore

Sono trascorsi quasi cinquanta anni dal varo del Corsaro II e poco più di quaranta da quello di Stella Polare e queste meravigliose imbarcazioni della nostra Marina Militare con i loro equipaggi, continuano a far bella mostra di sé ottenendo anche ottimi risultati nelle varie regate dedicate alle barche d'epoca magistralmente organizzate annualmente dall'AIVE che fin dalla sua nascita 26 anni fa, si distingue per le numerose iniziative valorizzando la marineria del passato e rinvigorendone le tradizioni.

Erano gli anni 60, anni in cui lo sport velico della Marina Militare, grazie forse anche alla professionalità di un ufficiale, un atleta, ma soprattutto un uomo di mare, il «mitico Tino Straulino», che con le sue imprese sportive aveva reso lo sport della vela popolare in Italia e nel mondo, riesce a fare questo «passo avanti» commissionando due imbarcazioni specificatamente destinate all'addestramento velico dei giovani Ufficiali divenendo Navi Scuola minori.

Non a caso il Corsaro II, varato nei cantieri Costaguta (progetto Sparkman & Stephens) nel gennaio 1961, viene affidato proprio al Comandante Straulino con il quale partecipa alla transpacific Los Angeles-Honolulu (2225 miglia).

Dopo quattro anni, viene varata nei cantieri Sangermani (progetto sempre Sparkman & Stephens) nel settembre 1965 la Stella Polare.

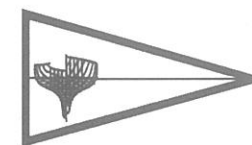
In questo caso la Marina ripete l'esperienza positiva avuta con il Corsaro II che aveva convinto tutti sulle sue capacità formative nei confronti dei giovani Ufficiali appena usciti dall'Accademia. Anche qui posso dire «non a caso» alla direzione dello Sport Velico della Marina Militare c'era il «leggendario» Comandante Straulino di cui «ahimè» sono l'indegno e umile successore in tale incarico.

Spero che pur non essendoci più i mitici anni 60, lo Sport Velico della Marina possa ancora continuare nei numerosi successi conquistati da queste due meravigliose Navi.

Roma, ottobre 2009

Capitano di Vascello
Bruno PUZONE BIFULCO

Stato Maggiore Marina - UAGRE - Ufficio Sport/Vela - Piazzale della Marina, 2 - 00196 Roma
Tel. +39 0636805388 - Fax +39 0636803147



Questo sesto quaderno tratta di due navi scuola della Marina Militare, due navi che diversamente dai soggetti trattati in quasi tutti i precedenti «quaderni» non hanno subito vicissitudini e salvataggi in extremis, dovuti all'inesorabile passare degli anni, ma sono state tenute in piena efficienza per svolgere il loro compito istituzionale, l'istruzione al comando dei giovani Ufficiali ed occasionalmente la partecipazione a grandi eventi velici, sempre a quel fine.

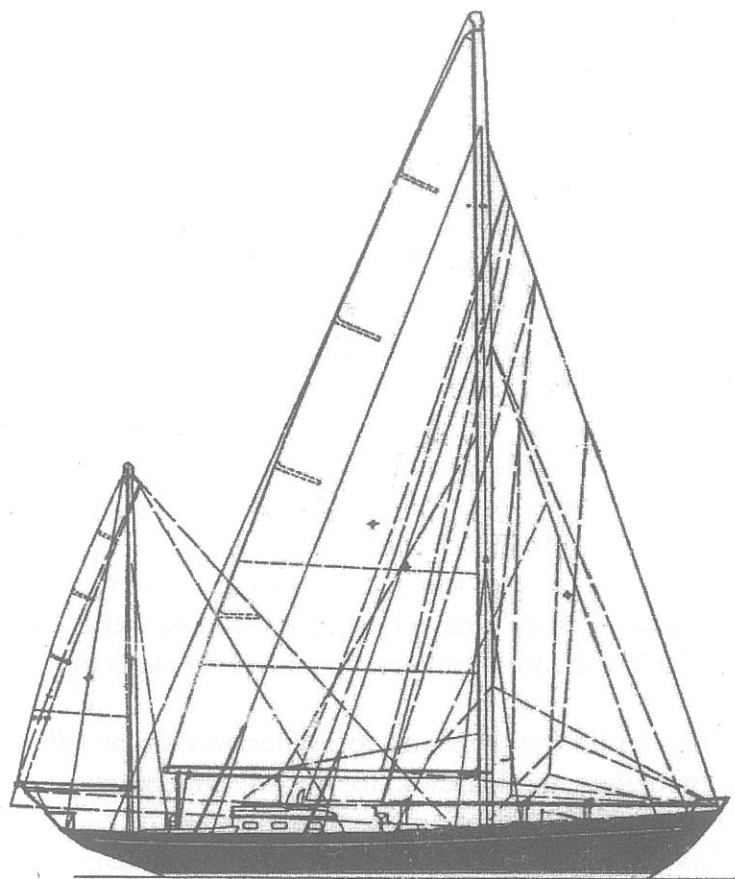
Questa loro proficua attività continua con immutato successo, anche se attualmente, alle grandi regate internazionali si sostituiscono sempre più spesso i raduni per barche d'epoca, essendo entrambe divenute imbarcazioni «classiche».

La decisione di costruire yacht a vela adatti alla navigazione d'altura ed oceanica è stata una scelta ben meditata delle superiori Autorità della Marina Militare, seguita poi, anche da grandi marine straniere.

I giovanissimi Ufficiali possono così sviluppare il senso di responsabilità, l'istruzione marinaresca, lo spirito cameratesco e l'esperienza del comando.

Trattando di queste due bellissime navi, intendiamo rendere omaggio, anche se non sarà possibile scendere nei particolari, ai tanti ufficiali e uomini d'equipaggio che su di esse hanno affrontato l'Oceano, imparando ad amarlo e ad affrontarlo e che grazie a quelle esperienze hanno arricchito la loro professionalità.

Parte delle notizie che seguono, sono tratte dal bel volume «La Marina e la Vela - Storia dello Sport Velico della Marina Militare», dato alle stampe nel 2004, scritto a due mani da Ugo Foschini e Giancarlo Schiavoni.



CORSARO II - Piano velico

CORSARO II

Ripete il nome dello yacht di Enrico Alberto D'Albertis, storico primo diportista italiano, che su di esso navigò a lungo in Atlantico, ripercorrendo, tra l'altro, nell'anno successivo al 1892, ricorrenza del quarto centenario della scoperta dell'America, la rotta del primo viaggio di Colombo.

Dopo aver toccato San Salvador, risalì le coste nord americane fino a raggiungere New York ove ebbe una festosa accoglienza.

Corsaro era uno yawl, di 25,50 m. progettato da Luigi Oneto, costruito a Sestri Ponente (Genova) dal cantiere Briasco.

Dei suoi viaggi il D'Albertis rese poi testimonianza nei suoi libri "Crociera del Violante e del Corsaro".

E veniamo a Corsaro II.

Progettato dallo studio Sparkman & Stephens, viene costruito dai celebri Cantieri Costaguta di Genova-Voltri nel 1960 con particolare attenzione al suo particolare ruolo di nave scuola.

E' uno yawl con lunghezza fuori tutto di 20,90 m, largo 4,70 m, dislocante 42,00 t, albero di maestra di 25 m, mezzana di 12,11 m, superficie velica di 205 metri quadrati, che salgono a circa 700 con la forza di vele (spinnaker, la vela di strallo e genoa massimo).

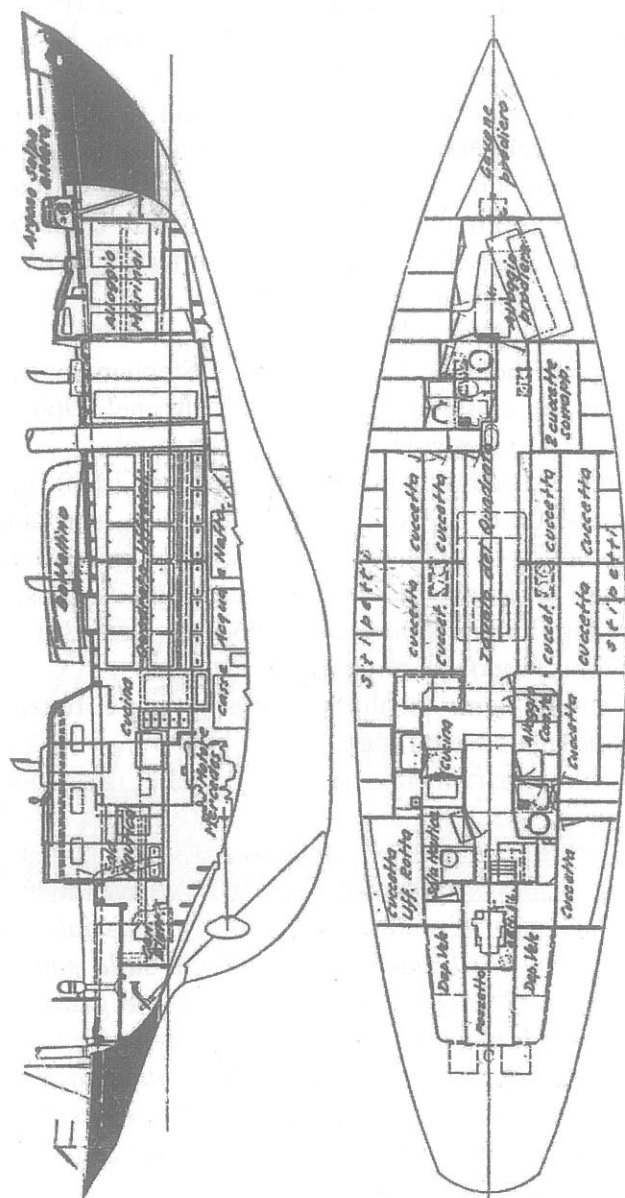
A motore ha una velocità di 7 nodi ed i depositi di carburante e d'acqua consentono una notevole autonomia.

Gli interni sono assolutamente spartani e funzionali come si conviene ad una nave militare.

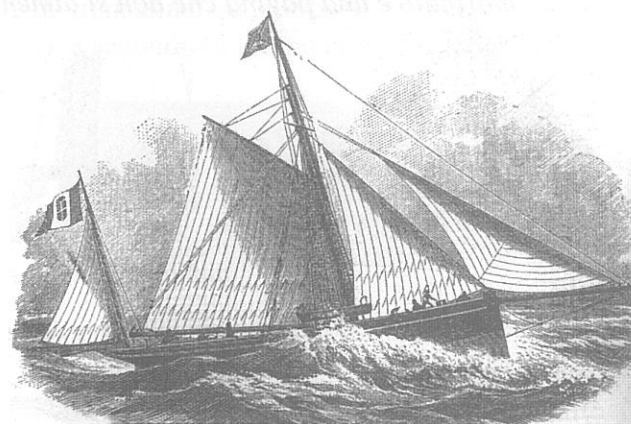
Concetto chiaramente specificato nelle istruzioni impartite ai progettisti.

"Da prora verso poppa (citiamo dal volume sui Cantieri Navali Costaguta, elaborato per conto dell'A.I.V.E da Franco Belloni e da Gianni Magnano): piccolo magazzino per materiale, locale alloggio equipaggio con tre brande, locale toilette sulla sinistra dell'albero principale e n. 2 cuccette sulla dritta, salone guardiamarina con 4 cuccette da un lato e 4 dall'altro, le cuccette basse sono parzialmente rientrabili, cucina - ripostiglio e saletta nautica con cuccetta per ufficiale in seconda, sulla sinistra quadro elettrico, camerino del Comandante, toilette e cuccetta di navigazione sulla dritta.

CORSARO II



Il suo primo comandante fu Tino Straulino, a quel tempo capitano di fregata, che condusse con l'abituale maestria la prima lunga crociera d'addestramento.



Il *Corsaro* in una immagine di fine '800

IN REGATA SUGLI OCEANI

Nel corso di questa uscita, nel 1961, il Corsaro II partecipa alla Transpacific, Los Angeles-Honolulu di oltre 2.000 mg. con a bordo, oltre ai quadri, otto giovani guardiamarina ed, ospite di riguardo, il presidente della federazione vela, Beppe Croce.

Si classificano sesti in tempo reale e quarti in compensato nella classe A.

In una sua relazione Beppe Croce esalta le doti di Straulino quale comandante e marinaio provetto, non solo campione tra le boe.

“Il suo fascino particolare, al quale il suo equipaggio è tanto particolarmente sensibile, non gli deriva certo dai titoli olimpionici e mondiali o dai campionati vinti: i suoi uomini vedono in lui veramente il Maestro, l'uomo cioè in grado di prevedere il tempo, di far sostituire una drizza qualche attimo prima della rottura.

E prosegue concludendo: *“L'avventura del Corsaro II è una delle pagine più belle della storia del nostro yachting e come tale sarà certamente ricordata con particolare gratitudine per la Marina Militare, da tutti coloro che amano lo sport del mare ed il nostro Paese: chi ha vissuto da vicino quelle giornate, chi ha visto l'entusiasmo dell'accoglienza ed ha sentito il nome dell'Italia ripetuto dappertutto, non può non ricordare con commozione quelle ore e porterà con sé nel suo cuore l'orgoglio di poter dire: anch'io ero di quelli del Corsaro II.*

Nella vita di un marinaio è una pagina che non si dimentica”.



L'equipaggio schierato: tutto in bianco Beppe Croce

Era la prima volta che uno yacht della Marina Militare si presentava in quelle acque, unica unità militare tra le tante presenti e per giunta classificata con onore.

Ovviamente fu oggetto di grande attenzione e curiosità.

Vi furono le tradizionali festose accoglienze e molte belle fanciulle inghirlandate..., ovviamente molto ammirate dai giovani Ufficiali italiani ed a loro volta interessate ad essi.

Straulino, oltre che grande marinaio era però un Ufficiale severo.

Uno dei giovani guardiamarina... reo di aver mancato una banale manovra d'attracco – lo riferisce Carlo Croce raccontatogli da suo Padre – fu punito e consegnato a bordo e non poté seguire i compagni nei successivi numerosi festeggiamenti...

Nel 1961 fu emesso a cura dello Yacht Club Italiano il Trofeo D'Albertis, (una targa in argento raffigurante il Corsaro) challenge destinata allo yacht protagonista della più bella impresa marinaresca, che fu attribuito proprio al Corsaro II ed alla Marina Militare.

Nel 1962 al comando del c.f. Aldo Macchiavelli Corsaro II è di nuovo in crociera, questa volta in Atlantico e prende parte alla Newport-Bermuda, famosa regata alla quale partecipano 138 barche, piazzandosi sesto in classe ed ottavo in assoluto.

E' poi alla Torbay-Ushant-Rotterdam organizzata dalla (S.T.A.) Sail Training Association, vincendo la sua classe.

Nel 1963 dopo aver svernato in Germania traversa l'Atlantico e partecipa alla regata Annapolis-Newport, per poi allinearsi alla partenza della transatlantica Newport-Plymouth.

Si classifica secondo in tempo corretto e reale.



In navigazione con forza di vele

Alla successiva settimana di Cowes, presenti più di 800 imbarcazioni, prende parte alla Channel Race ed al Fastnet per poi rientrare in Italia avendo effettuato nel corso della campagna, una doppia traversata dell'Atlantico.

Siamo nel 1964 ed in occasione del trecentesimo anniversario della città di New York la S.T.A. organizza una serie di eventi, tra i quali la regata Lisbona-Canarie-Bermuda.

Corsaro II al comando di Foschini si piazza primo in tempo reale e compensato, vincendo anche la "Boston Cup" precedendo i più famosi e titolati velieri scuola.

Gli viene nuovamente assegnato il "Trofeo D'Albertis".

Nel '65 il c.v. Emanuele Junca partendo da Curaçao, ove la barca aveva svernato, lo conduce in crociera nei Caraibi ed in Brasile.

Partecipa ad alcune regate e tra queste alla Buenos Aires-Rio de Janeiro.

Da qui, dopo accurata preparazione, passato al comando del t.v. Jannucci, risale a Nord e traversa il canale di Panama portandosi in California per prendere parte alla Transpacifica.



Partenza da Sidney al comando del C.C. Mario Di Giovanni



La regata, alla quale sono iscritti numerosissimi equipaggi è durissima e memorabile per la lotta furibonda in tempo reale tra gli yacht Kialoa, Stormwogel e Ticonderoga.

Corsaro II giunge nono, avendo coperto il percorso di 2.300 mg alla media di 9 nodi e destando, unico yacht appartenente ad una marina militare, molto interesse.

In settembre imbarca il nuovo equipaggio, con il com.te Alberini, con l'obiettivo di scendere in Australia per partecipare alla famosa Sidney Hobart.

La spedizione è tormentata da una serie di disavventure e quasi non bastasse, a Sidney, Alberini ed il secondo Minervini incappano e sono feriti, in un fortuito incidente stradale.

I due sfortunati ufficiali sono sostituiti dal t.v. Barbalonga ed all'ultimo momento dal c.v. Foschini.

Anche la regata comporta una serie di inconvenienti, motore in avaria, rottura del boma, scoppio dello spy, conseguente caduta in mare di Barbalonga e suo complicato salvataggio...

Sono comunque nella prima metà della classifica.

Nel Luglio 1966, a Sidney giunge a prenderne il comando il c.c. Mario Di Giovanni, che lo conduce con una lunghissima emozionante navigazione, non priva di inconvenienti brillantemente superati, alle Samoa, alle Christmas, alle Hawaii per poi svernare a San Diego.

CROCIERE DI ADDESTRAMENTO

Ora per un lungo periodo Corsaro II si dedica al ruolo per il quale è stato concepito ed il suo posto nelle competizioni e nelle crociere più impegnative viene assunto dalla nuovissima Stella Polare.

Nel 1967 riprende la navigazione al comando di Franco Faggioni che lo riporta in Atlantico passando per Panama.

Vengono visitati molti porti, vi è un momento critico quando con vento forte sotto spy, un guardiamarina cade in mare ed il nostromo lo segue per soccorrerlo.

Sono entrambi salvati, dopo una mezz'ora, con abile manovra.

Vengono toccati i principali porti nordamericani ed Halifax, ove partecipa al centenario della Confederazione Canadese.

Infine Azzorre, stretto di Gibilterra e La Maddalena ove si conclude una campagna durata tre anni.

Vi è poi un lungo periodo di attività di istituto, routine e soste per manutenzione, che si interrompe nel 1982 con la partecipazione alla "Regata dei Mille" indetta in occasione del centenario della morte di Garibaldi.

La regata si svolge sul percorso Quarto dei Mille-Talamone-Marsala in condizioni meteo difficilissime e soltanto otto yacht raggiungono Marsala.

Corsaro II si classifica quinto nella classe I.O.R. (International Offshore Racing – che nel frattempo ha sostituito la R.O.R.C.).



Corsaro II sotto spy

Nel 1986, il Corsaro II al comando del Capitano di Fregata Cristiano Bettini effettuò la traversata dell'Atlantico nel corso dell'OPERATION SAIL '86, per partecipare alle celebrazioni organizzate in occasione del centenario della Statua della Libertà.

L'unità, lasciato il porto di Livorno nei primi giorni di maggio, veleggiò sulla rotta degli alisei verso gli Stati Uniti sostando nei porti di Cadice, Santa Cruz de Tenerife, Port Hamilton (Bermuda), giungendo a New York alla fine del mese di Giugno. Durante la sosta l'unità e l'equipaggio parteciparono alle numerose attività celebrative che culminarono con la grande parata navale lungo il fiume Hudson, alla presenza dell'allora Presidente degli Stati Uniti d'America Ronald Reagan, che assisteva all'evento dalla nave da battaglia IOWA, ed alla quale parteciparono le più importanti unità a vela del mondo tra cui Nave Vespucci.

Terminate le celebrazioni, il Corsaro riprese la campagna di istruzione in Nord America e raggiunse il porto di Newport R.I., autentico tempio dello sport velico mondiale, veleggiando negli specchi d'acqua compresi fra la East Coast e l'isola di Long Island. Successivamente l'unità visitò Washington D.C., effettuando una navigazione di trasferimento di assoluto valore addestrativo e culturale che vide l'equipaggio impegnato nelle ristrette acque del Delaware, attraversare il Chesapeake Channel, veleggiare nella Chesapeake Bay e, superata Baltimora, risalire il fiume Potomac fino ad arrivare alla capitale statunitense.

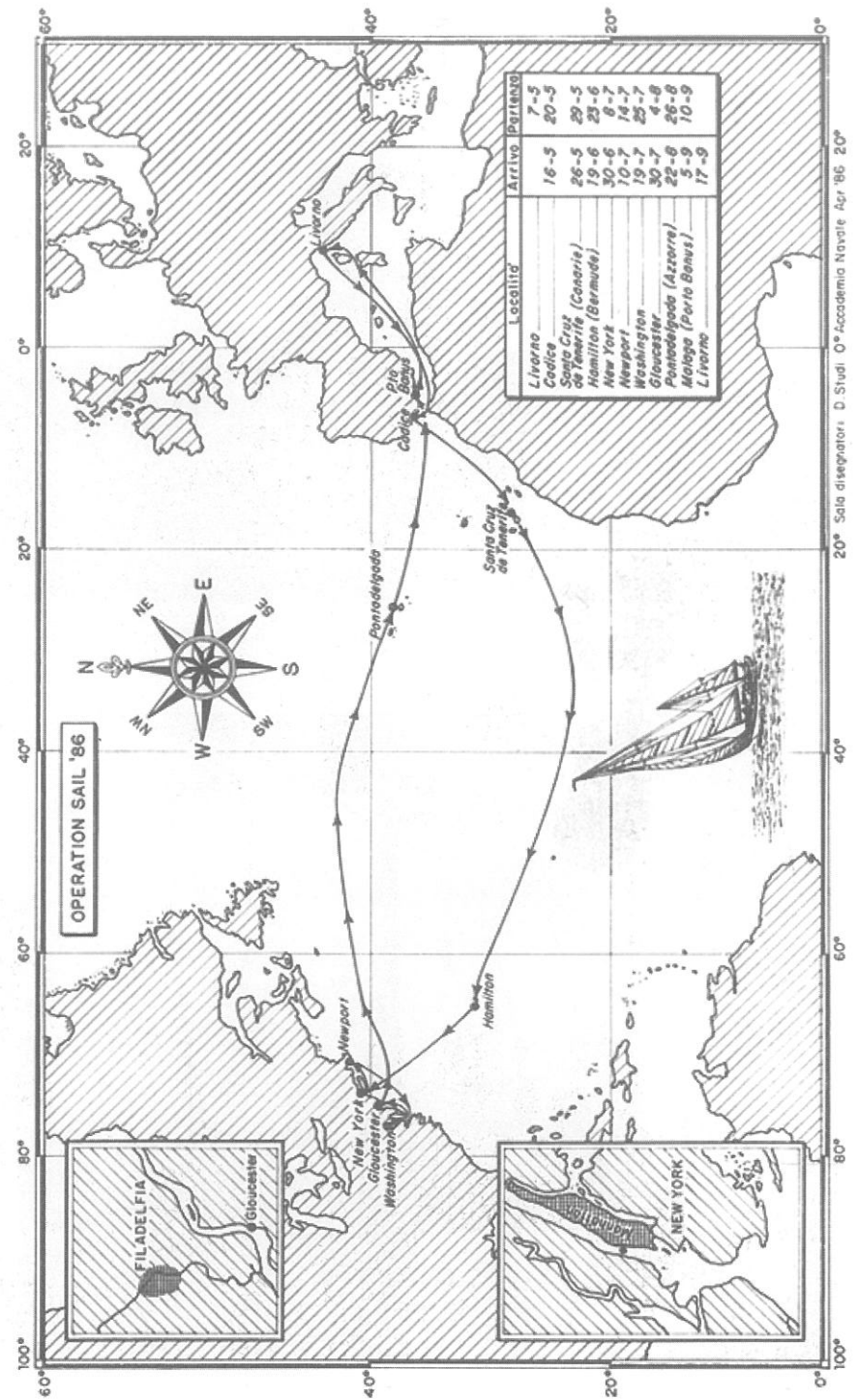
Nella prima decade di Agosto, dopo aver visitato Gloucester, piccola cittadina nei pressi di Boston con una significativa comunità italo-americana, il Corsaro iniziò la transoceanica di rientro, contraddistinta da condimeteo particolarmente avverse che costrinsero l'equipaggio ad effettuare la quasi totalità del tragitto fino a Pontadelgada con andature di bolina, affrontando un Oceano Atlantico caratterizzato normalmente da venti superiori ai 30 nodi.

Al termine della campagna oceanica, avvenuto a Livorno il 17 settembre 1986, dopo aver veleggiato sulla rotta degli Alisei durante la traversata verso il continente americano e sotto il 40° parallelo in sicurezza dagli iceberg durante la transoceanica di rientro, l'Unità aveva percorso 15000 miglia in circa 5 mesi di intensa attività addestrativa.



Sull'Hudson

Nave Scuola CORSARO II Campagna di Istruzione 1986





Il Comandante Cristiano Bettini, oggi Ammiraglio di Squadra, al timone



New York 1986



Corsaro mentre si tuffa nell'onda

YACHT CLASSICO

Nel 1989 partecipa al Trofeo Alto Tirreno, memorabile raduno di vele d'epoca organizzato alla Spezia dall'A.I.V.E. col patrocinio della Marina Militare, al quale sono iscritte più di cento imbarcazioni.

Nel 1990 in occasione del raduno degli ex allievi della Scuola Vela di Caprera, viene organizzata una regata di trasferimento da Portovenere a Livorno, alla quale come è consuetudine in quei raduni sono iscritte un gran numero di imbarcazioni.

E' in corso una libeccciata con vento molto forte e grosso mare. La regata viene sospesa, il trasferimento a Livorno si farà ... via terra.

Solo il Corsaro II affronta la sfida e giunge a Livorno accolto dagli applausi dei convenuti.

Nel 1993 giunge secondo alla regata sociale A.I.V.E. dedicata a Luigi Durand de la Penne, sul classico percorso dalla Spezia all'isola di Capraia, confermandosi nel nuovo ruolo di imbarcazione classica.

E' nuovamente presente alla "de la Penne" l'anno seguente e la vince, precedendo la rivale... Stella Polare e si ripete in Agosto nella Cutty Sark Tall Ships Race, effettuata nel corso della crociera estiva, vincendola in tempo compensato, mentre Stella Polare è prima in tempo reale.

Nel 1997 nel corso della campagna d'istruzione, ne è al comando il c.f. Ugo Bertelli, partecipa alla "Cutty Sark..." che vince in tempo compensato, risultando primo in tempo reale nelle due sezioni, Aberdeen-Trondheim e Stavanger-Goteborg.

Replica parzialmente nel 1998, vincendo la tratta da Falmouth a Lisbona.

Nel 1999 compie una impegnativa campagna in Nord Europa.

Negli anni successivi si succedono come sempre le lunghe crociere di addestramento per gli allievi dell'Accademia Navale e le necessarie soste per mantenere la piena efficienza, ma cessano le partecipazioni alle grandi regate atlantiche. Lo ritroviamo sempre più spesso, anno dopo anno, protagonista ai raduni per le vele d'epoca, a Porto Cervo, a Imperia, a Porto Santo Stefano, in Spagna alla Coppa del Re, sempre tirato a lucido, sempre impeccabile, oggetto ovunque di grande attrattiva... e ancora a lungo lo ammireremo.

La tradizione del mitico primo Corsaro è saldamente confermata.

STELLA POLARE

Fedele al concetto della valenza della vela, quale utile strumento per la formazione del personale, concetto che abbiamo già illustrato a proposito di Corsaro II e confermato dai successi di questo, la Marina Militare commissionò nel 1965 alla Sparkmann & Stephens un secondo veliero, al quale fu assegnato il nome di Stella Polare.

Anche in questo caso, seguendo la tradizione, si voleva evocare un bastimento famoso, quello che al comando del Duca degli Abruzzi aveva consentito la spedizione verso il Polo Nord, nei primi anni del secolo scorso.

La sua costruzione fu affidata ai Cantieri Sangermani di Lavagna (GE) con caratteristiche sostanzialmente uguali a quelle di Corsaro II e misure di pochissimo superiori.

La lunghezza fuori tutto è di 21,40 mt., la larghezza di 4,89, il dislocamento di 48 t., la superficie velica per la bolina di 262 metri e quella per le andature portanti di oltre 700, con tutta la tela a riva.

Gli alberi sono rispettivamente alti 24,3 mt. la maestra e 16 la mezzana.

Le sistemazioni interne sono equivalenti a quelle della campagna.

Il varo si tiene il 15 settembre e ben presto l'imbarcazione inizia una lunga crociera in Mediterraneo che termina a Livorno nel 1966, in febbraio e qui ci si prepara per il primo impegno sportivo.



Alle regate di Cowes



Stella Polare in tutta la sua imponenza

PRIME VITTORIE

Col com.te Basile al timone, debutta il 14 luglio nel mondo delle regate alla classica Giraglia, presenti più di 100 yacht, sul percorso Tolone, Giraglia, San Remo.

Vi è vento sostenuto da libeccio la barca si porta subito nelle prime posizioni, filando ad oltre 10 nodi, mentre il vento tende ad aumentare.

Doppiato l'isolotto della Giraglia in piena bagarre con Gitane ed Hermitage, si procede verso l'arrivo, con vento in forte aumento e che provoca la successiva rottura di due genoa.

L'arrivo avviene con a prua la trinchettina, a pochi metri dalle altre due barche che con essa si sono battute per tutta la regata.

E' prima in tempo corretto e stabilisce il nuovo duraturo record della regata.

Non potrebbe esservi avvio migliore!

Nel 1967 oltre alla normale attività addestrativa, partecipa in maggio alla Piccola Giraglia, che vince, avendo al timone il com.te Jannucci ed alla Giraglia ove giunge seconda in tempo corretto.

Nel 1968 si rinnovano ed anzi si esaltano, i felici risultati del debutto.

In aprile inizia la campagna atlantica.

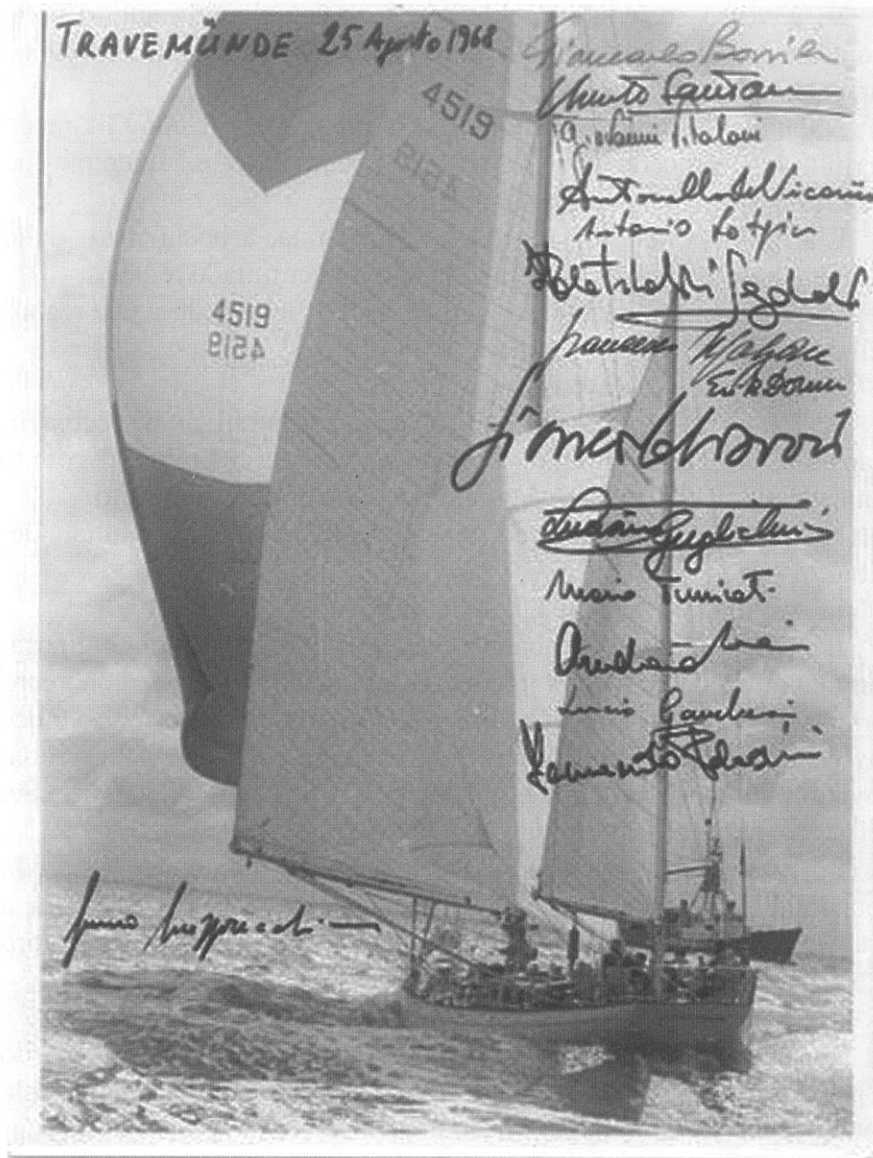
Il c.c. Basile guida l'imbarcazione fuori dello stretto di Gibilterra, con una navigazione svolta in condizioni difficili e sempre con vento forte viene raggiunta Las Palmas alle Canarie e da qui con veloce navigazione e frequenti rotture di spinnakers ed anche della randa, dovute alle pessime condizioni meteo, si giunge alle Bermude, nell'ancoraggio di Hamilton.

Si provvede a rassettare la barca e ad imbarcare la nuova dotazione di vele in vista della impegnativa regata da Bermuda a Travemunde di ben 4.000 miglia, su un percorso previsto a nord dell'Irlanda e delle Ebridi.

Sono in gara i più forti yacht d'altura del momento.

La prima parte della prova vede accumularsi un notevole ritardo rispetto a più forti degli avversari e si decide di spostare più a nord la rotta, per cercare condizioni meteo più favorevoli.

Nonostante il notevole allungamento del percorso, la soluzione si rivela giusta e Stella Polare comincia a riguadagnare cammino nei confronti degli avversari, transitando assieme ai primi nel passaggio obbligato tra le isole Orcadi.



Gli autografi dell'equipaggio

L'ultimo tratto della regata in prossimità della Norvegia è assai impegnativo, gli avversari più agguerriti la superano.

Vento teso in prua e correnti poco abituali, rendono le 200 miglia che la separano dall'arrivo, difficilissime, ma il vantaggio in tempo compensato è mantenuto.

La vittoria, considerato il calibro dei velieri battuti, è esaltante.

Nel periodo trascorso in Norvegia la barca partecipa a due regate, vince la prima da Travemunde a Skagen, ed è seconda in quella di ritorno.

Dal porto norvegese ci si deve trasferire a Cowes nell'isola di Wight per la classica "settimana".

Durante il trasferimento va in avaria il motore e si transita per il canale di Kiel navigando a vela sotto spy...!

Nelle regate di Cowes, essa gareggia con scarsa fortuna nelle due prime regate, per banale inconvenienti e per una partenza anticipata, ma nella terza prova vince in tempo reale con una dimostrazione di grande potenza.

Si trasferisce poi, attraversando a grande velocità il golfo di Biscaglia, in Mediterraneo, sostando ad Orano e concludendo la splendida lunghissima crociera alla Spezia, accolta con tutti gli onori.

Lo Yacht Club Italiano gli assegna il Trofeo D'Albertis.

Nel 1969 altra lunghissima crociera di addestramento guidata dal c.f. Belliardi, con tappe in Mediterraneo e poi traversata per toccare terra oltre oceano a San Juan de Portorico.

Da qui Stella Polare si porta ad Annapolis, ove è sita l'Accademia Navale Americana e dove fa carenaggio in vista della partecipazione a molte regate. Partecipa alla Annapolis - New York, alla Newport - Cork ed alla Plymouth - La Rochelle, nella quale giunge seconda in tempo reale.

Rientra in Italia, alla Spezia, dopo una crociera di circa 14.000 miglia, condotta sotto vela per quasi il 100% della percorrenza.

Col Com.te Jannucci partecipa in novembre alla Middle Sea Race; molto ben messa nella prima parte della difficile prova, ma poi svantaggiata da venti deboli, che favoriscono le imbarcazioni più piccole e leggere.

Nell'anno successivo (1970) essa si prende alcune sonanti rinvincite.

Al comando del t.v. Petronio partecipa alla Palma di Maiorca-Cabrera-Palma di Maiorca, vincendola, poi si porta in Atlantico per presentarsi al via della Plymouth-Santa Cruz de Tenerife.

Disputata in difficili condizioni meteo e combattuta aspramente sino all'ultimo metro, la prova, di quasi 1.500 miglia, si conclude con una lusinghiera vittoria, a fronte di un lotto di 18 barche di otto nazioni, tutte appartenenti a marinerie affacciate sull'Atlantico.

A fine stagione partecipa nuovamente alla Middle Sea Race, con al timone il c.f. Di Giovanni nel corso di una regata tormentata dal maltempo, nella quale era adottato per la prima volta il nuovo regolamento I.O.R. (International Offshore Rule).

E' prima in tempo reale, ma paga moltissimo in compensato agli avversari, già progettati in conformità alla formula.

Nei due anni successivi si alternano brevi crociere e lavori di manutenzione.

Nel 1973 a fine stagione partecipa alla Middle Sea Race.

Vince la sua classe.

Poi per due anni la solita attività di routine, ma nel 1976 altra bella vittoria alla Santa Cruz de Tenerife-Bermuda, condotta dal comandante Faggioni, ben noto per la magnifica prova offerta con Sagittario nel 1972, nella regata transatlantica per navigatori solitari.

Si passa con una pausa nelle attività propriamente sportive al 1982, con la partecipazione alla Regata dei Mille, nella quale batte il rivale Corsaro II.

Negli anni che seguono la sua presenza alle regate diminuisce, fino ad interrompersi, mentre continua l'attività didattica, poiché i nuovi yacht acquisiti da Marivela, più piccoli e aderenti alle innovative regole di regata, assorbono i migliori skipper.

In questo periodo gli yacht da regata di Marivela mietono successi ovunque.



LA SECONDA ETA'

La ritroviamo impegnato in regata, ormai anziana, ma sempre in perfetta forma, alle regate di Porto Cervo (entrata a pieno titolo nel novero delle barche classiche) che vince nella sua classe e siamo nel 1983.

L'anno dopo vince di nuovo a Porto Cervo e, trascorso un lustro, nel 1989 è presente ed ammirato al Trofeo Alto Tirreno, svolto alla Spezia, che segna un grande momento, anche a livello internazionale, per il circuito dei raduni di imbarcazioni d'Epoca, che sempre più vanno imponendosi all'attenzione dei media.

Le tre regate che vi si svolgono sono intitolate a Corsaro II, Stella Polare ed Artica II.



Napoli 2009...

Nel 1992 è a Genova per la grande manifestazione indetta per il quarto centenario dell'impresa di Colombo.

Parte in regata per Lisbona assieme ad una moltitudine di velieri, tra i quali il Vespucci e poi da Lisbona e Cadice per la seconda tratta fino a S. Juan de Portorico.

Da qui procede fino a New York per presenziare alla festa dell'Indipendenza e sfilare in parata assieme alle Tall Ships per quindi riattraversare per l'ennesima volta l'Atlantico.

Siamo nel 1994 e prende parte al Trofeo Luigi Durand de la Penne, sul percorso La Spezia-Isola di Capraia, che vince in tempo reale, preceduta da Corsaro II in compensato.

In agosto è di nuovo in Atlantico per la crociera d'istruzione e prende parte alla regata per navi scuola da Oporto a Saint Malò, "Cutty Sark Tall Ships Race", ove si ripete lo stesso risultato nei confronti del medesimo avversario.

Le due barche italiane dominano.



L'attuale comandante: il C.F. Giovanni Schiavoni

Negli anni seguenti è spesso presente ai raduni per yacht d'epoca, a Porto Cervo ed a Monaco nel 1997, a Barcellona ed Imperia nel 1998.

Il 2000 la vede impegnata in un progetto, al quale prendono parte altre navi scuola italiane, denominato "2 K", che vede insieme associate la Marina Militare e la Sail Training Association (STA).

Questo prevede l'imbarco su di esse di 500 giovani studenti per metterli a diretto contatto con la vita del mare.

L'ambizioso obiettivo è largamente superato e solo una parte delle numerosissime richieste può essere assolta.

In quella stagione è presente alla "Tall Ships Race" da Genova a Cadice, poi a Bermuda, Boston ed Halifax.

Nei vari porti raggiunti, partecipa a manifestazioni e regate di trasferimento e riattraversa l'Atlantico per Amsterdam, Sheveningen e Bremerhaven...

Nel 2002 prende parte alla "Cutty Sark" a Zeebrugge in Belgio e l'anno successivo presenza al "Trofeo Luigi Rizzo" a Milazzo ed a regate per vele d'epoca, in Spagna ed in Italia.

Anche nel 2004 è presente in numerose prove del circuito C.I.M.

Nell'anno seguente è a Gaeta per la manifestazione "Grandi Vele" poi ancora in Spagna "Trofeo Conde de Barcelona" e ad altre prove del circuito.

Alle stesse regate si presenta nel 2006 e nel 2007 è anche a Porto Cervo ove si piazza seconda.

Nel 2008 vince la regata di Gaeta (Grandi Vele d'Epoca) ed è anche alla "Copa del Rey" ed al raduno di Imperia.



L'equipaggio in azione in Atlantico negli anni '60

L'abbiamo vista quest'anno in perfetta forma alla Spezia per il complesso raduno (Luigi Durand de la Penne) organizzato dall'A.I.V.E in stretta collaborazione con la Marina Militare – le imbarcazioni ospiti in Arsenale – in occasione della "Festa della Marineria" promossa dal Comune della Spezia.

Nella prima parte della manifestazione, denominata "Regate del Dipartimento Alto Tirreno" si è battuta con onore, nonostante le condizioni meteo (vento leggero) non la favorissero.

Nella successiva regata di trasferimento dalla Spezia a Marciana Marina ha vinto il gruppo delle imbarcazioni classiche.

A Marciana Marina, nella "Aethalia Epoca Race" ove è giunta seconda, preceduta da Chaplin, l'abbiamo ammirata in tutta la sua splendida, intatta bellezza, con mare vivo e vento di oltre 15 nodi, una vera forza della natura.

Abbiamo citato i tanti comandanti che sono stati in passato alla guida di questi due velieri, alcuni divenuti famosi, tutti veri marinai.

E' giusto concludere con i nomi dei loro giovani comandanti di oggi, per il Corsaro II il c.c. Gianmarco Bittolo Bon e per Stella Polare il c.f. Giovanni Schiavoni.

Saranno degni emuli dei loro predecessori.



In regata con le barche d'epoca nel 2009



In parata ad una rivista navale

ASSOCIAZIONE ITALIANA VELE d'EPOCA

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

000042

Copia n. _____ di 500

Poligrafico



Copyright A.I.V.E