

1958/59 – “Calypso”, la mia prima Giraglia

Accademia Navale, Corso Superiore – 87° Gruppo A/S

“Artica II” e un’altra Giraglia



Calypso

Dall’ultima volta che avevo messo piede in barca, per la regata dei Tre Golfi con il *Chiar di Luna* nell’estate del ’56, erano passati due anni, quasi tutti trascorsi negli Stati Uniti per il corso di pilotaggio, due anni nei quali non avevo visto una barca nemmeno da lontano. Un drogato in crisi di astinenza penso potesse sentirsi come mi sentivo io, in particolare ora che di barche a vela nelle vicinanze ce n’erano tante. Avevo un mese di licenza e mi diedi subito da fare per trovare un imbarco.

A quei tempi la navigazione era ancora quella classica: soprattutto stimata, con bussola e log rimorchiato, controllo della stima con punti costieri, quando in vicinanza della costa, e punti astronomici se lontano da essa, purché astri ed orizzonte fossero visibili, l’ausilio di qualche rilevamento di radiofari con radiogoniometri rudimentali e nient’altro. Pochi erano coloro che conoscevano sufficientemente queste discipline e quindi avere a bordo un ufficiale di marina, militare o mercantile, in una regata d’altura era un notevole vantaggio, in particolare se con esperienza di navigazione a vela su piccole imbarcazioni e quindi in grado anche di dare una mano nella messa a punto delle vele e nelle manovre.

Ero in licenza a Genova ed essendo da tre anni socio dello Yacht Club Italiano (YCI), pensai di andarci subito per chiedere se c’erano regate d’altura durante la mia licenza e se qualche imbarcazione fosse in cerca di un ufficiale di rotta. Parlai prima con la segretaria, che mi mise in contatto con un socio che s’interessava della vela e che fu molto gentile e disponibile. Mi disse che la settimana successiva sarebbe partita da San Remo la regata della Giraglia (1) e che erano iscritte

alcune imbarcazioni di soci del Club. Si sarebbe interessato per cercarne una che avesse bisogno di un ufficiale di rotta ed era fiducioso che l'avrebbe trovata.

La mattina dopo gli telefonai di nuovo ed ebbi la buona notizia che Alfonso Cesa (2), armatore del *Calypso* (3), m'invitava sulla sua imbarcazione per la regata, Avrei dovuto essere a bordo in tempo per la partenza per Sanremo, prevista la mattina presto. La barca era ormeggiata di fronte alla sede dello YCI, nel porticciolo Duca degli Abruzzi. Gli dissi che avrei preferito imbarcare la sera prima per organizzarmi la navigazione e mi rispose che avrebbe avvertito il marinaio che mi avrebbe atteso per mostrarmi la barca e la mia cuccetta. Lo ringraziai e cominciai a prepararmi, rendendomi conto subito che avrei dovuto integrare il mio vestiario che, dopo la lunga pausa, era un po' carente di indumenti per barca. A Genova non mancavano negozi per la nautica e fu facile trovare tutto quello di cui avevo bisogno.

Nel pomeriggio del giorno stabilito, mi presentai a bordo, dove conobbi il marinaio, che mi mostrò i particolari "logistici" più importanti e dove si trovava tutto quanto necessario per la condotta della navigazione: strumenti, carte nautiche, pubblicazioni, radio, ecc. Cercai di non far trasparire alcuna meraviglia, ma per me quella barca era letteralmente un altro mondo, rispetto alle mie precedenti esperienze, limitate ai 24 piedi RNSA, ad *Artica II* ed al *Chiar di Luna*, quasi tutte barche molto più piccole, ma soprattutto, in particolare *Artica*, incredibilmente più spartane. Gli interni del *Calypso* erano tutti in lucidissimo mogano massello, le cuccette ampie con spessi materassi e una quantità di cassetti e di stipetti. Intorno al bel tavolo del quadrato si sarebbero potuti sedere comodamente otto commensali. In coperta, dominava il teak, con le sue doghe bianchissime, ma non mancava il mogano della tuga e della falchetta.

Alla fine della visita, il marinaio mi disse che non avrebbe dormito a bordo e mi lasciò solo, dopo avermi raccomandato di chiudere la barca, se fossi andato a terra, aggiungendo sottovoce, come se fosse un segreto, di mettere la chiave sotto la copertura della bussola (4). Rimasto solo, ci volle un bel po' per distogliermi dalla mia "ispezione" ad una barca come quella e dedicarmi alla preparazione della navigazione. Prima dell'ora di cena avevo trovato tutto quanto mi sarebbe servito ed avevo preparato la navigazione fino a Sanremo e quella per la regata. Non avevo voglia di cambiarmi in giacca e cravatta per andare a cena allo YCI e trovai, poco distante, un'ottima trattoria tipica genovese, dove poi sono tornato spesso in altre occasioni.

Dopo una notte di sonno nella comoda cuccetta, mi svegliai presto per essere pronto quando sarebbero arrivati gli altri. Il marinaio era già a bordo e preparava la colazione. Poco dopo arrivarono Alfonso Cesa, sua moglie Rita ed il resto dell'equipaggio (5). Facemmo colazione insieme e subito dopo mollammo gli ormeggi, uscimmo dal porto e mettemmo in rotta per Sanremo. Vento poco o niente all'inizio e motor sailing fino a che la brezza di mare si stese e fu possibile andare un po' a vela. Ebbi l'impressione che si camminasse bene, ma è quasi sempre così quando non ci sono altre barche con le quali confrontarsi. Nel tardo pomeriggio il vento cominciò a calare e rimettemmo a motore. Per l'ora di cena eravamo ormeggiati in porto.

A san Remo era riunito il meglio delle flotte italiana e francese. Alle splendide barche italiane, fra le quali *Prima Stella* di Sada, *Lys* di Lancia, *Mait* di Monzino, *Ea* di Cameli e Giovanelli, *Djinn* del Duca d'Ascoli ed il piccolo *Chiar di Luna* dello Sport Velico della Marina Militare, si affiancava una nutrita rappresentanza dei cugini di Francia, barche forse meno belle, ma efficienti e preparate, certamente difficili da battere. Fra di esse, *Ariel* di Basse, *Marampie* di De Velasque, *Stemael* di de Roux, *Carentan* di Bremond e *Marie Jesus*, *Mistral* e *Virginie* della Marine Nationale.

La mattina dopo, domenica 13 luglio, ci svegliammo accolti da quanto ci aspettavamo secondo le previsioni meteo: tempo splendido, alta pressione livellata e niente vento. Non c'era altro da fare a

bordo, dopo aver preparato le vele, tutte quelle da vento leggero e leggerissimo, e trascorremmo la mattinata a passeggiare per Sanremo ed a scrivere cartoline a parenti ed amici, cosa che a quei tempi era una prassi consolidata. Dopo la seconda colazione in un buon ristorante, tornammo a bordo e poco più tardi disormeggiammo ed uscimmo dal porto per provare qualche vela in attesa della partenza, prevista per le 16.30.



La brezza di mare era molto più leggera di quanto avrebbe dovuto essere a quell'ora del pomeriggio, ma era costante e consentì a tutta la flotta di 25 concorrenti di procedere lentamente in rotta per la Giraglia. Il *Calypso* camminava bene e se la batteva con i prima classe finché ci fu vento, poi rimanemmo tutti piantati nella bonaccia totale che ci colpì all'imbrunire. Cominciò una sequenza continua di cambi di andatura e di vele per guad-



gnare qualcosa nelle chiazze di vento leggerissimo e variabile che incontravamo ogni tanto (*Sopra: Alfonso e Rita Cesa e Alfonso al timone*). Al crepuscolo, interruppi la collaborazione in coperta e feci la mia osservazione stellare ed il calcolo del punto astronomico. Lo feci per riprendere la mano con il sestante ed il calcolo, dopo il lungo periodo di inattività, non perché ve ne fosse bisogno. A bordo c'era un buon radiogoniometro ed alla Giraglia un potente radiofaro del quale si riceveva già il segnale.

Del giorno e delle due notti che seguirono prima di arrivare alla Giraglia, distante meno di 90 miglia non si può dire altro che fu qualcosa di faticoso e frustrante. Dopo aver avvistato il faro durante la notte, all'alba del 15 luglio ci apparve la Giraglia, (*A fianco*) ad un paio di miglia di distanza: la nostra velocità media dalla partenza era stata di 2,4 nodi. Davanti a noi nessuna barca, dietro se ne vedeva distintamente solo una, più piccola di noi, ed all'orizzonte altre vele molto lontane. C'era una leggera brezza da Ponente ed avevamo su lo spinnaker, quello bianco a strisce rosse e blu nella fotografia all'inizio del capitolo.



La radio era accesa e ci godemmo una conversazione fra i due 1^a classe *Ea* e *Mait II*, increduli che vi fossero due barche avanti a loro ed incapaci di identificare quella che era in testa. Uno dei due dava i colori dello spinnaker, ma era uno spinnaker leggero nuovo che non si era ancora visto sui campi di regata. Noi, naturalmente, ascoltammo il lungo colloquio, rimanendo in silenzio e lasciandoli nel dubbio. Il venticello ci consentì di girare l'isola, seguiti a distanza da *Chiar di Luna*, e poi da *Eugenia III*, *Prima Stella* e *Stemael III*, poi ci fermammo in bonaccia totale. Ben presto fummo raggiunti da buona parte della flotta ed avvenne "la grande ammucciata".

La bonaccia durò tutta la mattina e parte del pomeriggio, poi si mise un bel venticello che ci accompagnò fino a Saint Tropez, dove arrivammo, senza alcun problema di navigazione, nel primo pomeriggio del giorno 16, dopo quasi tre giorni interi di mare. La nostra velocità media su tutto il

percorso era stata di poco superiore ai 3 nodi! In tempo reale aveva vinto *Prima Stella*, di Sada, con Dario Salata a bordo, dopo una lunga battaglia con *Mait II* di Monzino. In compensato, la sorpresa fu la vittoria del *Djinn III*, del Duca Sebastiano d'Ascoli, barca napoletana molto vecchia, ma molto ben tenuta e portata.

Anche se non ho avuto occasione di verificarlo, penso si sia trattato dell'edizione più lenta fino ai nostri giorni ed i periodici del settore intitolarono gli articoli sulla Giraglia '58 "Comoda passeggiata sotto il sole e le stelle" e "La grande bonaccia". (A fianco, il porto di Saint Tropez di quei tempi).



Noi del Calypso dovemmo contentarci del primo in reale alla Giraglia, che avevamo definito "Il gran premio della montagna" e del quinto assoluto, sempre in tempo reale. In compensato finimmo esattamente a metà



classifica della nostra classe, la 2^a RORC. Classifiche generali, per come si era svolta la regata, non sarebbe stato il caso di stilarne. C'era stata poca bolina, il vento, quando c'era, era stato sempre leggero o poco più e nessuno aveva mai avuto la possibilità di avvicinarsi nemmeno lontanamente

alla sua velocità di carena (A fianco, all'arrivo all'ormeggio. La mia fronte ed i capelli si intravedono fra Rita ed Alfonso Cesa). Trascorremmo molto piacevolmente qualche giorno a Saint Tropez ed incontrai Giancarlo Basile. Anche lui in crisi di astinenza per il corso di pilotaggio, aveva trovato imbarco sul *Chiar di Luna*, che aveva confermato di essere una barca competitiva, piazzandosi al primo posto in reale ed al

secondo in compensato della 3^a Classe (A destra, il *Chiar di Luna* all'arrivo in porto e Giancarlo con la cima d'ormeggio in mano). La vacanza a Saint Tropez giunse al termine e ci mettemmo sulla via del ritorno, fermandoci a Montecarlo e poi a Portofino, dove ringraziai i Cesa dell'opportunità che mi avevano offerto, mi congratulai per la bella barca e salutai tutti. Mi rimanevano solo un paio di giorni di licenza, il tempo necessario per tornare a Genova, mettere le uniformi nei bagagli e presentarmi in Accademia a Livorno.



Negli anni che seguirono, oltre ad altre "Giraglia", ebbi la fortuna di partecipare ad alcune delle più importanti regate oceaniche di quei tempi, ma la mia prima "Giraglia" rimane e rimarrà sempre uno dei più bei ricordi della mia vita di mare.

Note:

- (1) La regata della Giraglia nasce nel 1952 per iniziativa di Beppe Croce, Presidente dello Yacht Club Italiano, e di René Levainville, Presidente dello Yacht Club de France. La prima edizione, alla quale parteciparono 22 imbarcazioni, fu disputata nel luglio del '53 sul percorso Cannes - Giraglia - Sanremo. La regata era così concepita: un anno si partiva dalla

Francia per arrivare in Italia, l'anno seguente viceversa, si partiva dall'Italia per arrivare in Francia. Per molti anni il porto italiano è stato Sanremo, mentre quello francese è cambiato spesso, ma è sempre rimasto pressoché immutato il numero delle miglia da percorrere, da poco più di 200 a poco meno di 250. In anni più recenti, i porti di partenza ed arrivo sono stati Genova e Saint Tropez. Dal 1997 la Giraglia è sponsorizzata dalla Rolex ed ha avuto un notevole incremento di partecipazione, diventando una delle regate d'altura più importanti del Mediterraneo, un evento che riesce ad attrarre molte imbarcazioni, alcune delle quali fra le più belle e competitive della vela internazionale.

- (2) Alfonso Cesa era il titolare della più prestigiosa ed antica fra le case argentiere italiane, fondata nel 1882 in Alessandria, fornitrice della Real Casa Savoia e del Quirinale. Il marchio Cesa, fu rilevato dal Gruppo Greggio nel 1995.*
- (3) Il "Calypso" fu progettato da Sparkman & Stephens (S&S) (Progetto N° 1107-C2), come evoluzione del "Figaro III", imbarcazione che riscosse molto successo con il suo armatore, William (Bill) Snaith, famoso yachtsman nordamericano. Fu costruito dal Cantiere Sangermani di Lavagna (Costruzione N° 98), prima costruzione di un progetto S&S, e varato all'inizio del 1958. Dotato di deriva mobile, era lungo 14,3m f.t., 9,9m al galleggiamento, largo 3,7m, pescava 1,34m con deriva alzata, 2,30m con deriva ammainata e dislocava 12 tonnellate. Armato a yawl, aveva una superficie velica (vele di taglio) di circa 95m².*
- (4) In seguito, sono stato su molte altre barche e la raccomandazione del marinaio su dove "nascondere" la chiave è stata sempre la stessa!*
- (5) Oltre ai Cesa ed a me, l'equipaggio era composto dai due fratelli Carbone, Crovetto, Riva ed il marinaio Oreglia. In tutto eravamo otto.*