



di ANTONIO ALTIERO

Quanta poca gratitudine a personaggi che hanno portato il nome di Torre del Greco in giro per il mondo. Tra questi il Comandante Giovanni Ajmone-Cat, nativo di Roma, di buona famiglia, vissuto sulle coste laziali, laureato in agraria e diplomatosi successivamente presso il nostro Istituto nautico, deceduto a Como nei giorni di Natale del 2007 nell'indifferenza quasi totale, almeno di noi torresi.

Ed è stata la sua passione per il mare che lo portò negli anni '60 a Torre del Greco, alla ricerca del miglior cantiere di barche in legno del Mediterraneo, che avesse solida tradizione nel settore, in particolare che sapesse "armare" una feluca da 16 metri, robusta, dotata di due alberi e vele latine.

E quale è il sogno che il nostro Giovanni ha nel cassetto? Non andare a pesca oltre le bocche di Capri, ma semplicemente andare... in Antartide!

Per la costruzione della barca, la scelta non casuale cade sui cantieri torresi, famosi nell'intero Mediterraneo, ed in particolare sui cantieri dei fratelli Palomba; la realizzazione delle vele sarà affidata all'impresa della famiglia Ascione. Palomba - Ascione, un binomio che per il Comandante varrà più di una garanzia.

Da un'intervista di **Gianni Loperfido**:
 "Giovanni Ajmone-Cat, classe 1934, è un uomo nato con la passione per il mare, il suo ideale di vita è stato dedicarsi alle spedizioni polari per una grande impresa, non propriamente una sfida, ma raggiungere un territorio allora sconosciuto dagli italiani, per uno scherzo del destino, come ha tenuto a sottolineare lui stesso: "tutto cominciò perché la mia famiglia possedeva una barca di sette metri e quaranta che si chiamava San Giuseppe, dove io imparai la vela latina e a farci i primi viaggi con piccoli cabotaggi e che possiedo ancora. Poi venni a sapere che c'era stato nella storia un Tenente di Vascello italiano, Giacomo Bove, che aveva desiderato andare in Antartide e non

LA PROPOSTA | La nostra Città che ha brillato in questi quarant'anni per la totale indifferenza, potrebbe ricordare il Comandante Giovanni Ajmone-Cat, unico italiano che per ben due volte è andato in Antartide con una barca tutta realizzata a Torre del Greco - partendo proprio da Torre del Greco - con un monumento da sistemare sul piazzale dal quale è partito per le sue traversate transoceaniche e modificando la denominazione esistente con **"Spiaggia del Fronte Comandante Giovanni Ajmone-Cat"**.

Perché glielo dobbiamo



Giovanni Ajmone-Cat e Giuseppe Palomba

ci riuscì per tanti motivi, e che finì suicida, (a soli 35 anni dopo aver contratto una malattia incurabile in Africa, n.d.r.). Per lui aveva navigato molto nei canali della Terra del Fuoco e nel 1882 naufragò nelle acque di Ushuaia in Terra del Fuoco, all'estremo sud argentino, con una goletta chiamata San José, San Giuseppe in spagnolo, quindi diedi il nome San Giuseppe II alla mia imbarcazione e poiché l'Italia non era mai stata in Antartide, pensai di portarcela".

E fu così che il San Giuseppe Due partì da Torre del Greco a fine maggio 1969, breve sosta ad Anzio per i rifornimenti e via per l'Antartide. La spedizione durò "solo" due anni e sei mesi (!) e si concluse il 21 Novembre 1971 superando una infinità di difficoltà e rocambolesche avventure.

Non contento, il nostro Comandante organizzò con l'appoggio della Marina militare Italiana una nuova spedizione che partirà il 1° Luglio 1973, sempre da Torre del Greco e sempre per l'Antartide, facendo ritorno alla base un anno dopo, il 27 Giugno 1974, con oltre ventimila miglia percorse.

Nel 1992 partecipa alla Grande Regata "Cristoforo Colombo" giungendo in America

in occasione dei 500 anni della scoperta.

Nel 1996 partecipa, in Mediterraneo, alla Regata dei grandi velieri, Cutty Sark, gemellandosi con la nave scuola venezuelana "Simon Bolivar" vincitrice del Trofeo e nel progetto Antartide, organizzato dall'Enea, ottiene il riconoscimento storico della foto del San Giuseppe II pubblicata nel calendario commemorativo accanto a navi che hanno fatto la storia delle spedizioni antartiche: l'Endurance di Shackleton, il Discovery di Scott e personaggi come Cook, Bougainville, Bellingshausen.

A Torre il Comandante Giovanni Ajmone-Cat è praticamente sconosciuto, lo ricordano bene quelli della zona del porto che hanno avuto la fortuna di conoscerlo, ma

i giovani torresi?

Ebbene, lo sfortunato navigatore Giacomo Bove che non riuscì a raggiungere l'Antartide è ricordato dalla sua città di Maranzana di Acqui con un Museo a lui dedicato e la città di Acqui Terme lo ricorda con una statua ed una strada che porta il suo nome.

La nostra Città che ha brillato in questi quarant'anni per la totale indifferenza, potrebbe ricordare il Comandante Giovanni Ajmone-Cat, unico italiano che per ben due volte è andato in Antartide con una barca tutta realizzata a Torre del Greco - partendo proprio da Torre del Greco - con un monumento da sistemare sul piazzale dal quale è partito per le sue traversate transoceaniche e modificando la denominazione esistente con "Spiaggia del Fronte Comandante Giovanni Ajmone-Cat".

Il passo successivo potrebbe essere quello di far ritornare il San Giuseppe Due a Torre del Greco, poiché potrebbe essere ripetuta la disponibilità della famiglia a donarlo alla nostra Città; la risposta alla prima offerta fatta dall'allora Comandante alla nostra Amministrazione Comunale fu "di totale indifferenza". Forse le condizioni oggi sono diverse. Sarà vero?

ULTIM'ORA

La V^a Commissione Consiliare Permanente presieduta dal Consigliere Rosario Riviaccio ha deliberato di ricordare la memoria e le gesta del Comandante Ajmone Cat dedicandogli l'attribuzione del nome di una Piazza, cambiando la denominazione di quella che oggi è denominata "Spiaggia del Fronte" in "Spiaggia del Fronte Comandante Giovanni Ajmone Cat" e riconoscendo una targa ricordo ai familiari prossimi ed ai Cantieri Palomba ed Ascione di Torre del Greco. **Altresì di verificare la possibilità di trasferire l'imbarcazione San Giuseppe Due presso "location" appropriata nel nostro Comune.** La proposta sarà posta in discussione nel prossimo Consiglio Comunale. Il sindaco **Ciro Borriello** si è complimentato per l'azione portata avanti dalla Pro Loco, dal Circolo Nautico, dai Cantieri Navali e dalla Lega Navale di Torre del Greco ed ha espresso la volontà di sostenerla in Consiglio Comunale per la definitiva approvazione.



IL PERSONAGGIO

Si è spento a Como il 18 dicembre 2007, all'età di 73 anni, **Giovanni Ajmone Cat**, il primo italiano a raggiungere la penisola Antartica a bordo di un'imbarcazione a vela di solo 16 metri.

Con Giovanni Ajmone Cat scomparire uno degli ultimi navigatori italiani che con pochi mezzi a disposizione ma grande perizia hanno saputo realizzare importanti imprese di mare.

Dal primo settembre 2002 il San Giuseppe Due è in disarmo ed è stato trasferito in un bacino in cemento, accanto all'abitazione in cui ha vissuto Ajmone Cat, nei pressi di Anzio. Qui è stato allestito un piccolo museo dove si sono raccolti cimeli, carte nautiche e altre testimonianze delle imprese del San Giuseppe Due e del suo Comandante. Tale museo, di recente è stato spostato a Napoli (cfr. a destra).

"Prima di noi nell'800 aveva tentato qualcosa di simile, senza riuscirci, Giacomo Bove col San José. In suo onore chiamammo la nostra imbarcazione San Giuseppe 2. Non ci siamo avventurati sui ghiacci dell'Antartide: io sono un uomo di mare non di terra!

Laggiù nella Falkland bevevano tutti come matti! Gli inglesi, gente dura, cugini dei tedeschi ma più duri, ci hanno sempre amato poco.

Il nostro viaggio, il primo di una nave italiana in Antartide, durò 2 anni e mezzo. Per 42 giorni non comunicammo con il mondo: una cosa fantastica! Le onde erano alte anche 18 metri ed il vento ne scompigliava la cresta.

La mia esperienza, è rimasta lì, come appesa nel tempo."

I cimeli della spedizione, prima raccolti ad Anzio (come è possibile vedere in foto) sono stati ceduti al Museo del mare di Napoli, a Bagnoli presso l'Istituto Tecnico Nautico "Duca degli Abruzzi", Via Pozzuoli 5 (altra occasione persa dalla nostra città).



Giovanni Ajmone-Cat

Chi volesse visitarlo può prenotare allo 081/6173749. E' aperto tutti i giorni feriali.

Giovanni Ajmone-Cat e la Spedizione Antartica, nel racconto di Rita Ajmone-Cat al Circolo Nautico di Torre del Greco in occasione della presentazione del libro "1969 - Rotta per l'Antartide".

di RITA AJMONE-CAT

Nell'agosto del 1967, rientrando da Palinuro, una piccola ma "impavida creatura" torrese, rotta a buriane e a traversate tirreniche di tutto rispetto per le sue esigue dimensioni, approda al suo lido di origine. È un gozzo a vela latina, si chiama "San Giuseppe", a bordo vi è Giovanni Ajmone Cat, che passa da Torre del Greco con il preciso intento di sondare le varie opportunità che avrebbero potuto offrire i Cantieri Navali del posto al progetto che ha in mente di realizzare.

Egli, infatti, aveva da poco ultimato in Agro-Pontino un'impegnativa bonifica nell'azienda agricola di famiglia e ne aveva avviato la gestione ordinaria. La romantica epopea, che lo aveva appassionato e che tanto intensamente aveva coinvolto la sua gioventù, era compiuta, lasciando dietro a sé il rimpianto di un mondo forte e generoso, intriso di fatica e di sacrificio, ma anche di entusiasmo e di poesia.

Assai poco adatto ad intraprendere una vita di routine, a quel momento egli si sente portato a dedicare l'esistenza a qualcosa d'altro più consono al proprio temperamento audace e fantasioso, che lo sprona a cimentarsi su vie inconsuete. Ed è allora che si volge al mare, a quel mare amato e conosciuto, fin da quando era molto piccolo, e che gli era divenuto familiare attraverso le formative esperienze, vissute sui mezzi a vela, da pesca e da trasporto, dei marinai di Porto d'Anzio.

Egli ripensa al mondo duro ma affascinante di coloro che si avventuravano alla volta di nuove terre, ai grandi viaggiatori del passato, non ultimo al Duca degli Abruzzi, straordinaria figura di Italiano, che tanto aveva onorato la Patria nei vari continenti ed era giunto assai vicino ai 90° Nord con la Spedizione della "Stella Polare". Nelle vene di Giovanni Ajmone-Cat poi, oltre all'acqua di mare, scorre anche il sangue di un padre pioniere dell'Aviazione e di una mamma esploratrice africana.

Dove, dunque, poter vivere ancora delle esperienze analoghe, che possano recare lustro all'Italia e consentire a chi ne prenda parte di esprimere al meglio le facoltà che onorano la persona umana? Forse tra i ghiacci dell'Antartide, mai raggiunta fino ad allora da una nave italiana, perché non tradurre in realtà il sogno dello sventurato Giacomo Bove e portare il Tricolore, per la prima volta autonomamente, nel Continente Australe con un bastimento in legno, costruito in uno degli storici cantieri partenopei e armato a vela latina?!

Tutto questo egli ha in animo quando giunge a Torre del Greco con il piccolo "San Giuseppe", in quell'agosto del 1967. È il primo approccio con questa città e con i Fratelli Palomba. Da quell'incontro, in apparenza qualunque, si è sviluppato nel tempo l'inaudito rapporto di collaborazione ed amicizia che ha dato vita al "San Giuseppe Due" e ne ha consentito i viaggi polari.

Non è certo in questa sede che io debba ricordare quanto eccezionali siano stati i Fratelli Girolamo e Peppino Palomba nel comprendere le peculiari richieste di Ajmone-Cat e nel realizzare magistralmente una costruzione singolare tanto per i requisiti di forma e di robustezza dello scafo, quanto per la complessità dei numerosi e particolari impianti.

Voi tutti qui li conoscete benissimo e qualunque cosa io possa dire, nulla aggiungerebbe alla loro straordinaria perizia e al loro talento artistico davvero unici, ma forse tali proprio perché supportati da un'immensa passione.



Giovanni e Rita Ajmone-Cat

Nel corso dei viaggi la loro assistenza fu straordinaria: in contatto diretto con mio fratello, a volte tramite nostro, non fecero mai mancare il loro prezioso consiglio, sempre solerti nel cooperare per risolvere le varie emergenze e nel reperire il più presto determinati ricambi.

Un anno dopo il primo incontro torrese, nasce il "San Giuseppe Due", accolto dall'atmosfera festosa del porto che si allietta di un novello varo. Questa volta la rinomata arte della cantieristica di Torre del Greco ha dato vita a un capolavoro che suscita vanto e curiosità. Il battesimo viene impartito dal nostro carissimo amico Carmelitano Padre Benedetto. E qui vorrei ricordare anche la Chiesa di Santa Maria di Portosalvo alla quale mio fratello era molto affezionato, ritenendosi certo di navigare sotto la protezione della Madonna Patrona del Porto di Torre e dei suoi marinai.

Quel 10 agosto del 1968, la sala traccia del Cantiere Palomba fu trasformata per l'occasione - all'ultimo momento - in un accogliente ritrovo dove lo champagne, venuto dalla Corsica a bordo del "San Giuseppino", e le squisite pastiere locali, in versione estiva, ral-

“

Appena completato l'armamento ad opera di quel prodigioso velaio che era Mastro Giovanni Ascione, egli si appresta trepidante e con forte emozione alla prima uscita a vela, che invece gli riserva una gioia indescrivibile: il piano velico si rivela perfetto!

”

legavano maestranze e amici, proprio nello spazio in cui mio fratello e Mastro Girolamo avevano sviluppato le linee d'acqua del nuovo nato.

Quanto intenso lavoro era stata eseguita nell'anno trascorso: dal progetto meditato, esaminato concertato insieme con i Fratelli Palomba, alla costruzione, seguita in ogni fase, prestando estrema attenzione a ciascun particolare anche al più piccolo e all'apparenza insignificante, al collocamento della corazza, al motore, alle modifiche che via via pareva utile apportare, alla realizzazione degli impianti piuttosto insoliti e complicati con la conseguente ricerca delle varie ditte e i relativi contatti a volte proficui, a volte non sempre soddisfacenti! Inoltre, tra le molto eterogenee incombenze, si presenta il grosso problema del piano velico.



GIOVANNI AJMONE-CAT, Comandante (al centro); MARIO CAMILLI 2° Capo-MN-Direttore Macchina; TITO MANCINI, 2° Capo NP; GIOVANNI FEDERICI-Sergente N-Nostromo; GIANCARLO FEDE, Sergente Radiotelegrafista.

Non trovando nessuno in grado di eseguire il progetto relativo ad un tipo di vela alquanto desueto, mio fratello si vede forzato a risolvere di persona il non facile compito. Aiutato da alcune formule suggeritegli da un ingegnere di Trieste progettista di yacht - uno dei migliori di allora, che tuttavia non se la sentì di affrontare un armamento a feluca - Giovanni Ajmone-Cat riesce nell'intento, favorito anche dalla sua lunga consuetudine con la vela latina. Ricordo la perseverante tenacia con la quale si immerse per giorni in uno studio appassionato, lui, che era sempre stato uno studente alquanto pigro e un po' ribelle! Appena completato l'armamento ad opera di quel prodigioso velaio che era Mastro Giovanni Ascione, egli si appresta trepidante e con forte emozione alla prima uscita a vela, che invece gli riserva una gioia indescrivibile: il piano velico si rivela perfetto!

Ormai si avvicina il nuovo anno e la partenza è prevista per il prossimo giugno. Restano ancora molte cose da fare e la preparazione diviene incalzante. Prioritarie sono le



Giovanni Ajmone-Cat tra i fratelli Giuseppe e Girolamo Palomba

uscite di prova a nord della Sardegna che consentono di sperimentare il "San Giuseppe Due" nelle Bocche di Bonifacio spazzate dalle burrasche invernali, di mettere a punto l'attrezzatura, di ovviare agli inconvenienti riscontrati negli impianti e di effettuare le opportune modifiche.

Le venute di Ajmone-Cat a Torre si intensificano e, in mezzo ai molteplici impegni, egli riesce anche ad approfondire gli studi di navigazione astronomica presso l'Istituto Universitario Navale di Napoli, sotto l'autorevole guida dei Professori Antonino Sposito e Aniello Russo, stimati e cari amici. Nel corso del viaggio egli si rivelerà un navigatore formidabile, come quando pre-

vide l'atterraggio a St. Helena esattamente nell'ora e nel punto stabilito, dopo 3.600 miglia percorse a sola vela in 42 giorni. Intanto a casa la mamma prepara tutta la biancheria, cuce le lenzuola con un ingegnoso sistema che agevola un letto sempre in ordine e poiché i materassi hanno sagome e misure diverse, destina un colore specifico ad ogni cuccetta, in modo da facilitarne l'identificazione. Per le zone polari confezione delle fodere di pelliccetta con cui rivestire i materassi prima del lenzuolo, sopra al quale poi ci saranno i piumini. Anche i colori degli asciugamani corrispondono a quelli delle cuccette in modo che ciascuno possa riconoscere i propri.

Parecchie conserve sono fatte in casa con i prodotti della campagna, dalla salsa di pomodoro, al pesto, alle marmellate etc. e daranno un buon risultato, mantenendosi ottime nonostante i climi estremi; alcune furono ritrovate a bordo dopo quasi vent'anni ed erano ancora inalterate!

La dotazione di pronto soccorso viene pure approntata in famiglia, dalla mamma e da qualche amico dottore e così, analogamente, si procede per buona parte dell'equipaggiamento. E qui non mi riferisco agli strumenti e agli apparati di bordo, reperiti tra quanto di più moderno ed efficiente si potesse trovare allora.



La realizzazione del SOGNO

Questo elenco un po' ingenuo, se volete, può tuttavia aiutare a comprendere quanto diversa fosse la vita in quegli'anni. Infatti è bene tenere presente che le Spedizioni Antartiche del "San Giuseppe Due" si sono svolte in un'epoca che era più simile all'inizio del 1900 che non ai nostri giorni, e che entrambe - e particolarmente la prima - presentano una notevole affinità con i viaggi delle esplorazioni, anche se hanno potuto usufruire di maggiori mezzi tecnici, peraltro sovente molto aleatori e lontanissimi da quelli sofisticati a cui oggi siamo avvezzi.

Le comunicazioni, ad esempio, furono un'impresa nell'impresa, sia per quello che riguardava la radio di bordo, sia per i contatti telefonici dai vari porti toccati. Il cattivo funzionamento della prima, rivelatasi un tormento più o meno per tutto il viaggio, tra guasti e pezzi di ricambio inviati più volte, ebbe tuttavia il merito, con il suo silenzio, di creare l'equivoco del veliero italiano disperso nel passaggio di Drake e di rendere in tal modo nota una Spedizione che era del tutto sconosciuta.

Di vitale importanza per lo svolgimento del viaggio furono le telefonate che arrivavano da ogni sosta e non ne fu mai persa una, poiché non ci si muoveva di casa nei giorni in cui era previsto che il "San Giuseppe Due" giungesse in porto per una nuova tappa. Alla buona notizia dell'arrivo seguiva immanicabile il bollettino dei vari impellenti problemi da risolvere, relativi ad avarie, equipaggio, finanziamenti etc.

A quel punto la complicazione di reperire il più velocemente possibile i vari pezzi di ricambio, spesso anche dall'estero, o far fronte alle altre richieste, nulla era rispetto ai difficili collegamenti telefonici: riuscire ad avere la



Giovanni Ajmone-Cat riceve dal Presidente Accardo

INSERTO OMAGGIO A CURA DELLA PRO LOCO DI TORRE DEL GRECO

Si è tenuta venerdì 20 novembre presso la sala conferenze del Circolo Nautico di Torre del Greco la presentazione del volume: "1969 Rotta per l'Antartide - La prima spedizione di Giovanni Ajmone-Cat", a cura di Ferruccio Russo, edito dalle Edizioni Scientifiche e Artistiche e patrocinato dal Circolo Nautico di Torre del Greco.



Il San Giuseppe Due ripreso durante una breve sosta all'isola di Minorca durante la seconda spedizione

comunicazione in determinati orari obbligati sia per le ditte da contattare, sia perché si era stabilito un appuntamento con mio fratello, era assai spesso un'ardua avventura.

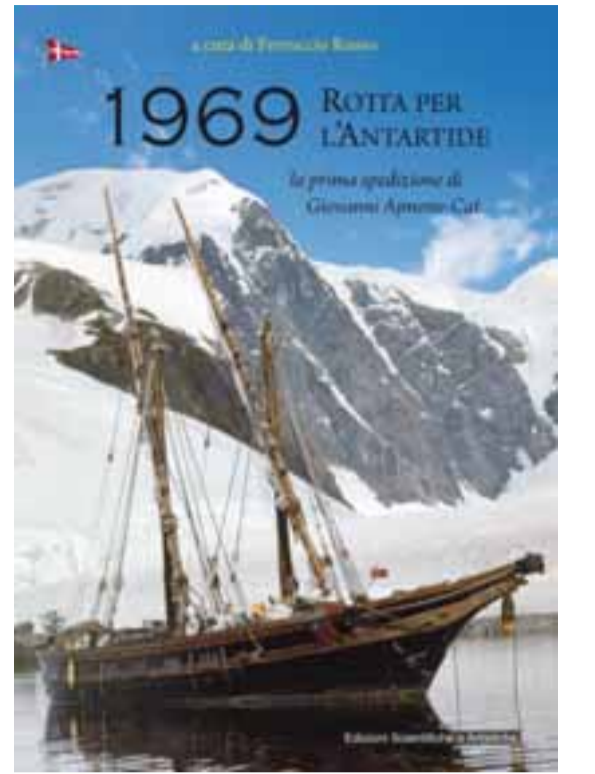
Una volta avevamo un'urgenza estrema di comunicare durante la sosta a St. Helena; dopo mille disperati solleciti, arriva finalmente la chiamata che ci mette in contatto con l'Islanda! Evidentemente l'operatrice era rimasta impressionata dall'anglico "island" e si era persa St. Helena per strada.

L'organizzazione degli invii non era da meno. Oggi tutto il mondo è dietro l'angolo, ma a quei tempi molte delle località toccate dalla Spedizione erano raggiungibili solo saltuariamente e tramite svariati cambi di aereo, di cui alcuni anche militari. Bisognava far collimare tutte le coincidenze e alle volte seguirle il pacco telefonicamente negli aeroporti perché non si smarrisse nei diversi passaggi.

Poi un giorno, del tutto inattesa, arriva una chiamata via Paceco Radio dalla Base Argentina di Almirante Brown. Tra i vari "passo" e una ricezione da sfidare il più acuto intuito, mio fratello ci dà notizia che l'operativo antartico si è svolto assai bene, ma che è rimasto solo a bordo perché gli uomini stanchi e impauriti si sono rifugiati nella Base e andrebbero sostituiti con un equipaggio della Marina Militare, per tenere alto l'onore dell'Italia.

Questa volta il problema è serio e la richiesta strabiliante, ma non per colei che aveva attraversato l'Africa in gioventù. La mamma si reca dal Generale Fanali, Capo di stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, e gli espone il problema. L'Alto Ufficiale, che era rimasto sempre devoto, riconoscente verso il Generale Mario Ajmone-Cat, si appassiona della vicenda e, in presenza della consorte del suo antico Comandante, conferisce immediatamente con l'amico Ammiraglio Zoselli Lorenzini, Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, straordinaria figura di uomo e di marinaio.

Poche ore dopo sono già scelti due nocchieri; e questo il caro amico Salvatore Di Mauro,



organicamente il programma svolto nella precedente, partirà da Torre del Greco nel giugno del '73, avrà la partecipazione della Marina Militare, attraverso quattro Sottufficiali volontari di equipaggio, e porterà in Antartide anche il guidone del Circolo Nautico torrese.

Il libro, che viene presentato questa sera, è il resoconto del primo viaggio che mio fratello aveva scritto di getto appena rientrato in Italia e che purtroppo, per diverse circostanze, non aveva più riguardato. Quando incontrò l'Editore, rendendosi conto del lavoro che sarebbe stato necessario fare e che egli non si sentiva più di affrontare, diede a lui l'incarico di risistemare il testo come meglio credesse, nutrendo grande stima e fiducia a suo riguardo. Ai tanti motivi che mi inducono ad essere grata a Ferruccio Russo si unisce anche l'apprezzamento per la delicata sensibilità che lo ha indotto a preferire un'opera in un certo senso carente a qualsiasi modifica che potesse in qualche modo deformare lo spirito.

“

La seconda spedizione, finalizzata ad approfondire e a completare più organicamente il programma svolto nella precedente, partirà da Torre del Greco nel giugno del '73, avrà la partecipazione della Marina Militare, attraverso quattro Sottufficiali volontari di equipaggio, e porterà in Antartide anche il guidone del Circolo Nautico torrese

”

tinosa, ma alla fine tutto è organizzato.

I due intrepidi nocchieri della Marina Militare, Salvatore Di Mauro - appunto - e Franco Zaratini rientreranno poi in Italia con il "San Giuseppe Due" e resteranno negli anni sempre molto legati al loro Comandante antartico. Ad essi si affianca, il pilota Dario Trentin, l'amico fraterno, che riesce alquanto fortunatamente ad ottenere un periodo di aspettativa dall'Alitalia proprio all'ultimo momento, essendo disposto anche al licenziamento pur di partire; egli accompagnerà la Spedizione fino alle Isole Falkland in veste di Comandante in Seconda. L'arrivo tanto tempestivo di un nuovo equipaggio e la presenza della Marina Militare, che conferisce all'impresa una veste di ufficialità, mutano l'incresciosa situazione in un prestigio inatteso per Italia in quelle algide contrade.

A proposito di prestigio italiano in terra australe, apro una piccola parentesi per ringraziare fervidamente il Dottor Bruno Marsico, antartico anche lui e caro amico di mio fratello, che, insieme con il Professor Roberto Cervellati, si è adoperato con successo per far riconoscere in campo internazionale l'assegnazione del nome "Ajmone-Cat" alla Baia vulcanica in Deception Island, dove il "San Giuseppe Due" entrò per primo nel 1971 e consentì di effettuare i rilievi che non erano ancora stati eseguiti. Da pochi giorni il dato è ormai ufficiale. Grazie di cuore Dottor Marsico!

Anche nel ritorno non mancarono inconvenienti ed avarie. Bisogna tuttavia considerare il carattere sperimentale e informativo della Spedizione, che fu assai utile per la verifica di molte cose di cui sarà fatto tesoro per la preparazione della seconda. Quest'ultima, finalizzata ad approfondire e a completare più

La prima Spedizione Antartica Italiana era nata qui, a Torre del Greco, con il "San Giuseppe due", allo stesso modo le pagine che narrano la sua storia non potevano che essere pubblicate qui, Torre del Greco. Ideali, entusiasmo, ardimento non andranno dunque perduti, ma continueranno a testimoniare, attraverso il libro presentato questa sera, la realizzazione di un sogno sbocciato qui, su questi lidi che Giovanni Ajmone-Cat amava come una sua seconda patria.

In un articolo del 2005 ripercorse le tappe della "vita" del San Giuseppe II

La leggendaria feluca torrese

di GIANFRANCO BUSATTI

Un giorno imprecisato di un anno imprecisato, ma probabilmente intorno al 1965, si affacciò nella vita del Circolo un personaggio che avrebbe con esso stabilito un rapporto singolare ed affascinante. Quel giovane e distinto signore, dall'aspetto vagamente stravagante e fuori moda, si chiamava Giovanni Ajmone Cat. Da tempo si aggirava fra i cantieri del porto sempre carico di disegni e scartoffie, tanto che era diventato ben presto una figura familiare, a cui non si sarebbe nemmeno fatto più caso, se non fosse stato per i suoi modi sempre affabili, per il sussurrare della gente del porto sulle sue nobili origini e sulle auguste parentele, sulle sue misteriose ambizioni ed affascinanti progetti.

Fra una visita e l'altra del giovane, che si saprà poi essere un Dottore in Scienze Agrarie - il che aumentava, non diciamo i sospetti, ma almeno la curiosità - cresceva su uno degli scali dei Cantieri Palomba, l'ordito di un'imbarcazione che appariva ai profani niente di più che una delle tante "coralline", magari una delle ultime, impostate dal celebre costruttore torrese.

Ma quando in un giorno del 1968 il fasciame ebbe finalmente ricoperto le ordinate, agli occhi dei marinai più attenti si delineò una forma abbastanza inconsueta per questi tempi e questi mari.

Era quello dunque il frutto delle continue visite del nobile romano? Era quello il risultato delle interminabili discussioni con Mastro Girolamo?

Ben presto si concretizzò, offrendosi alla vista ammirata dei pescatori e degli abituarini frequentatori delle banchine, un'agile, nera feluca, dalla prua corazzata di acciaio. Era armata con due alberi tozzi da cui sveltavano lunghi ed agili picchi sui quali erano colte due vele latine, fatte di tela grezza. Le manovre costituite da cime di antica fattura, pastecche, bozzelli, cavigliere e quant'altro richiesto da un veliero antico. Tutto sembrava essere stato concepito per essere poi esibito in qualche museo storico della navigazione a vela.

Ma quando la feluca - dal nome anch'esso un po' inconsueto: San Giuseppe Due - scivolò in mare e prese il largo diretta ad Anzio, pochi sapevano che si avviava verso una lunga ed incredibile avventura. Dal porto laziale sarebbe, infatti, partita, alla fine di Giugno del 1969, per la prima spedizione antartica della storia italiana.

Giovanni Ajmone Cat non era né un temerario né un illuso. Aveva già al suo attivo anni di studi e di navigazione. Non tragga in inganno la sua laurea in Scienze Agrarie; questa discendeva dall'esigenza di curare con competenza le terre di famiglia, ma ben altre erano ambizioni e speranze, ben sostenute da una solida cultura marinara e da numerose esperienze da marinaio vero.

La spedizione, allestita con mezzi propri e con l'aiuto di volontari ed amici, aveva un preciso programma scientifico, insieme all'ambizione di portare il tricolore fra i mari del Sud estremo a fianco delle bandiere di grandi nazioni che laggiù avevano insediato basi scientifiche.

Anche la barca non era una stravagante replica di antichi vascelli, ma il frutto di ricerche, studi e considerazioni sull'ambiente da raggiungere prima, ed affrontare poi.

Il San Giuseppe Due, salpato come si è detto da Anzio nel Giugno del '69, ricomparirà all'orizzonte della sponda laziale il 21 di Novembre del 1971, portando trionfalmente a termine la sua missione, la prima di una nave italiana in acque antartiche. I risultati figurano negli atti di vari istituti scientifici e da soli, insieme ad una ricca quanto affascinante



Questa volta sarà un film a raccontare in molti luoghi d'Italia le vicende della seconda straordinaria spedizione. Tante le osservazioni, le scoperte, le ricerche portate a termine.

Dal lavoro idrografico-vulcanologico alle prove di comunicazione a lunga distanza con piccoli apparati; dallo studio della rifrazione attraverso le fotografie del sole al tramonto alla definizione della cartografia locale; dallo studio delle condizioni di vita e sopravvivenza alla documentazione su insediamenti pasati di cacciatori di balene.

Un'agile, nera feluca, dalla prua corazzata di acciaio. Era armata con due alberi tozzi da cui sveltavano lunghi ed agili picchi sui quali erano colte due vele latine, fatte di tela grezza. Le manovre costituite da cime di antica fattura, pastecche, bozzelli, cavigliere e quant'altro richiesto da un veliero antico. Tutto sembrava essere stato concepito per essere poi esibito in qualche museo storico della navigazione a vela.

Raccontare oggi i dettagli del lavoro scientifico allora svolto può far sorridere, data la semplicità e per certi versi primitività delle prove fatte e delle attrezzature a disposizione, ma all'epoca, per noi italiani, molte di queste osservazioni rappresentavano una novità, anche dal punto di vista scientifico.

Il rientro in Patria riservò forse più delusioni che speranze per le aspettative dei numerosi sostenitori delle due spedizioni. Dopo i primi calorosi riconoscimenti, le conferenze, le pubblicazioni e le benemeritenze, pian piano l'entusiasmo si affievolì e sulle spalle del Comandante rimasero i molti oneri che, come accade sovente dalle nostre parti, finiscono col sovrastare gli onori.

Così la piccola nave, per sopravvivere, si ripara sotto l'ombrello britannico. Mantiene il suo nome ed il suo carattere, fa la periodica manutenzione in Portogallo ed elegge, in un primo momento, Gibilterra come base, alle

leggendarie colonne d'Ercole. Da questo porto, trampolino dal Mediterraneo all'Atlantico, si realizzano svariate iniziative anche in collaborazione con l'Istituto Navale di Napoli e con gli Istituti Nautici del Golfo, in particolare con quello di Torre del Greco. Nel corso di due anni scolastici successivi gli studenti e gli insegnanti del nostro Istituto hanno potuto, da quello storico ponte, sperimentare sestanti, misurare latitudini, ricercare quella familiarità col loro ambiente futuro indispensabile bagaglio di un buon marinaio.

Ma la piccola nave ha difficoltà a vivere e, per mantenersi si presta, prima ad un charter tra le isole di Capo Verde e l'Africa Centrale, poi in Corsica ad eseguire una linea internazionale tra Porto Vecchio e La Maddalena, senza disdegnare qualche civettuola prestazione cinematografica.

Poi un'occasione impreveduta: la partecipazione alla traversata atlantica in occasione dei cinquecento anni della scoperta dell'America. Napoli, Cadice, Las Palmas, S. Juan de Portorico il viaggio di andata. La piccola Nave, non nuova agli oceani, si comporta egregiamente e raccoglie ovunque successi ed ammirazione. Poi le Bermude, New York, Boston, Liverpool Nuova Scozia e Terranova, dove Marconi eseguì i suoi primi esperimenti sulla propagazione delle onde elettromagnetiche. Il rientro a Falmouth è duro ma regolare, in quattordici giorni il S. Giuseppe Due attraversa l'oceano raggiungendo la Cornovaglia, terra di Re Artù, gravida di leggende e di storia. Poi ancora la Biscaglia con una durissima burrasca, El Ferrol del Caudillo, la Costa de la Muerte, infine Gibilterra, il Mediterraneo, il Sud della Spagna, Torre del Greco, luogo d'origine, dove molti cuori hanno sempre seguito questa piccola nave e sognato sul suo destino.

Nel 1996 un altro sussulto di gloria: la Cutty Sark, la Regata dei grandi velieri, annovera il S. Giuseppe Due fra i partecipanti. La vincitrice del Trofeo, la venezuelana "Simon Bolivar" si gemellerà con la piccola nave.

Siamo nel 2000, la Lega Navale e l'ENEA "Progetto Antartide" organizzano una manifestazione dedicata al Continente Australe, a Fiumara Grande, dove il S. Giuseppe Due è ormeggiato. In un calendario, a cura degli organizzatori, che celebra navi antartiche famose come l'Endurance di Shackleton, il Discovery di Scott, la Fram di Amundsen e tante presenze indimenticabili come Cook, Bellingshausen, Bouganville, appare la piccola feluca costruita a Torre del Greco.

Siamo ormai all'ultimo viaggio, la decisione è presa. Da Torre del Greco, con a bordo l'equipaggio che l'aveva condotto nel 1973 alla seconda spedizione antartica, il due alberi parte alla volta di Anzio. Alle ore 18 del 1° settembre 2002 entra a vele spiegate dentro il porto laziale. La feluca ed il suo Comandante non prenderanno più il mare.

Qui finisce una storia che, pur avendo avuto risvolti quasi leggendari, è poco conosciuta proprio in quell'Italia rappresentata con tante fatiche e tanto amore.

Ora la piccola nave, orfana del suo mare e della sua bandiera, ma salvata dal suo ideatore, proprietario e Comandante, è diventata, a terra, una nave-museo. Riposa in terra ferma, lungo la via Nettunense, a poche centinaia di metri dal mare, accanto al piccolo, prezioso museo antartico voluto da Giovanni Ajmone Cat.

Il suo Comandante, quella strana figura di contadino-marinaio, che ha vissuto la durezza della bonifica e la sofferenza del cabotaggio, che ha realizzato il suo sogno impossibile, le rivolge di tanto in tanto uno sguardo affettuoso, mentre gli risuonano alle orecchie i "sessanta urlanti" e balenano ai suoi occhi la sagoma buia di Capo Horn ed il volo radente di qualche procellaria sul mare scuro e tumultuoso.