

Anno X - n°9
Settembre 2010
euro 3,00

Musica mario biondi / Arte ernesto tatafiore / Museo università parthenope
Cocceio fiero anro / Caputo barche d'epoca / Amargo rosso flamenco

09/ settembre

L'Espresso *napoletano* mensile di cultura, tradizioni e personaggi della Campania

Onde perdute



Mare
uomini e storie

Museo
università parthenope

Storia
ajmone cat

Collezione
divino infante





Il **Tricolore** tra i ghiacci del Sud

UOMO DI MARE, PRIMO ITALIANO A RAGGIUNGERE L'ANTARTIDE CON UNA BARCA DI LEGNO, UNA FELUCA NAPOLETANA A VELE LATINE DI SOLI 16 METRI COSTRUITA A TORRE DEL GRECO. TUTTO CIÒ ACCADEVA NEL 1968.

di Giovanni Caputo

Giovanni Ajmone Cat non era nato a Napoli, neanche in Campania, ma il mare del golfo di Napoli gli appartenne, lo ebbe sempre nel cuore. Nacque con l'avventura che gli scorreva impetuosa nelle vene, ed è stato un leggendario Uomo di mare, il primo italiano a raggiungere l'Antartide con una barca di legno, una feluca napoletana a vele latine di soli 16 metri costruita a Torre del Greco.

Non stiamo parlando di tempi lontanissimi che raccontano di antichi esplorazioni: tutto ciò accadeva solo (si fa per dire) nel 1968.

Chi scrive ha conosciuto di persona il Comandante Giovanni Ajmone Cat e in questo articolo non farà altro che trasfondervi le proprie emozioni... sì, emozioni, poiché era un uomo d'altri tempi, un vero gentiluomo del mare, seppure dal carattere particolare e forte. Oltre alla memoria orale, queste righe sono state redatte seguendo anche il "giornale di bordo" del Comandante, le memorie che egli redasse e, a tal proposito si è creduto opportuno, data la valenza di due frasi significative in esso contenute, ma soprattutto per offrire una visione immediata dell'animo di questo Uomo di mare, di enunciarle così come furono stilate di suo pugno, la prima estrapolata nell'incipit delle memorie e la seconda a chiusura delle stesse: "Non vi è nessuna pretesa letteraria da parte mia, né il desiderio di impressionare il lettore con racconti avventurosi e leggendari, ma solo l'intenzione di esporre i fatti veri, così come sono avvenuti e le relative impressioni, tratte da appunti del momento".

E poi: "quanto considerato sopra le memorie ha affratellato noi quattro [l'equipaggio], Giovanni Ajmone Cat, Dario Trentin, Salvatore di Mauro, Franco Zarattini, nell'ideale della dife-

sa dei valori Patri, secondo i piani della Divina Provvidenza. G. Ajmone Cat". Si badi, come già accennato, che si sta parlando di fatti accaduti nel '68, e l'intenzione di quest'Uomo di mare era quello di portare il Tricolore dove non v'era mai stato con una barca a vela; ci troviamo un periodo storico dove parlare di amor di patria e cose simili significava non essere "connessi" con la massa. Tra l'altro Giovanni Ajmone Cat a quei tempi aveva solo 34 anni; ma s'era già detto: uomo d'altri tempi!

Nacque a Roma il 5 marzo del 1934 da genitori speciali: il padre, Mario, fu un valente aviatore, generale di squadra poi Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica e la madre, Donna Carla Angela Durini di Monza, nel 1930 partecipò alla spedizione trans africana Baragiola-Durini dal Mar Rosso a Lobito in Angola, su camion della OM. Il giovane Giovanni ereditò quindi dai genitori la passione per l'avventura, iniziando sin da piccolo a veleggiare sul lago di Como, con una "classe 1923", tipo di minuscola barca simile un po' al dinghy. Senza alcun dubbio la passione per le esplorazioni gli erano state trasferite nel DNA, e giorno dopo giorno questa crebbe sempre più. Dopo la guerra la famiglia si trasferì ad Anzio in una loro tenuta e il contatto con il mare fu galeotto, tant'è che pur di soddisfare il desiderio del navigare,



iniziò a far rotta imbarcandosi come mozzo su barche da lavoro, piccole unità da pesca e trasporto, quasi sempre armate a vela latina, giacché le imbarcazioni di piccolo cabotaggio motorizzate, per penuria di mezzi, erano ancora rare. A sedici anni ebbe in regalo dalla madre un piccolo gozzo, il *San Giuseppe* di 7 metri e mezzo, acquistato dal capobarca Paolino di Anzio, suo "maestro d'arte marinara" ed

A pagina 26, il San Giuseppe Due ormeggiato a Baia Paradiso; in alto, Giovanni Ajmone Cat al timone del San Giuseppe Due; in basso, Il San Giuseppe Due nei ghiacci antartici



Caratteristiche del San Giuseppe Due

Costruito dai cantieri Palomba di Torre del Greco nel 1968

Varato nel 1969

Lung. F.t. m.16

Lung. Al gall. M. 13.50

Larghezza: m.4.50

Pescaggio: m.2.70

Dislocamento a pieno carico: t. 35.90

Stazza lorda: t. 25.35

Scafo a fasciame "a paro", in quercia e iroko

Tagliamare corazzato con lamiere acciaio

armo velico: 2 alberi a vela latina

materiale vele: tela olona di canapa cucite a mano

attrezzatura manovre correnti: cavi canapa catramata

Superficie velica max m.2.90



iniziò a navigare, ma soprattutto iniziò a conoscere se stesso sul mare. Passano gli anni, completati gli studi si laurea in agraria ed inizia a condurre un'azienda agricola di famiglia con profitto, ma la voglia di "mollare gli ormeggi" non si è mai sopita: passati da poco i trent'anni, decide di organizzare una spedizione esplorativa in campo marino. La scelta cade sul continente antartico, poiché durante gli studi preliminari all'impresa constatò che si trattava di una zona relativamente inesplorata, ma soprattutto la nostra Nazione non v'era mai approdata con una nave. Approfonditi gli studi sull'impresa da svolgere, si presentò il problema del tipo di imbarcazione, arrivando alla conclusione che doveva possedere le seguenti caratteristiche: *"tenuta di mare eccezionale, molto robusta e con prua corazzata; un veliero autonomo, con buone prestazioni a motore e manovrabile con poco equipaggio e che potesse offrire una buona abitabilità per una spedizione dalla durata di almeno due anni"*.

E tutta di legno, aggiungiamo noi, poiché il Comandante amava la tradizione.

La scelta cadde su un cantiere di Torre del Greco, notoriamente affermato per la costruzione di robuste navi, go-

In alto, da sinistra, la mappa dell'Isola di Deception e il lago Ajmonecat.

Il San Giuseppe Due a Deception in secca per un improvviso fenomeno di bradismo



lette e pescherecci, seguendo le più semplici ma severe tradizioni dell'Arte marinaresca: il Cantiere Palomba. Ed ecco che nasce un rapporto intenso con il golfo di Napoli. Facendo tesoro delle personali esperienze di lavoro su barche da lavoro e delle conoscenze dei costruttori torresi, si optò per un tipo di imbarcazione molto classica, la feluca napoletana, barca di indiscusse doti marinare, peraltro costruita in una terra di esperti maestri d'ascia, e ciò gli dava un forte senso di serenità, scaturente dal fatto che una barca del genere si formava per effetto dell'ampia esperienza di gente di mare che ama il proprio lavoro. E così nacque il "San Giuseppe Due", una feluca di sedici metri, armata a vele latine con due alberi e dotata di un motore da 205 cv, con un dislocamento di 39 tonnellate: uno scafo robusto, studiato per sopportare mari duri, dove fu profuso il sapere delle antiche tradizioni marinare, a partire dal Maestro d'ascia Antonio Palomba, capostipite, ed i due figli, Giusep-

pe e Girolamo. Benché stessimo in piena era della vetroresina e alluminio, il Comandante volle una barca tradizionale di legno: quercia, teak ed iroko i legni adoperati per la costruzione, mentre la velatura, in rispetto filologico al progetto costruttivo dello scafo, fu realizzata in tela olona di canapa dal rappresentante di una antica stirpe di velai torresi, Giovanni Ascione, il quale cucì a mano, come tradizione vuole, i ferzi delle robuste vele che portarono "il bastimento" (così amava definire la sua barca il Comandante) a navigare sicuro in quel di capo Horn. Fu una perfetta opera d'arte navale. Il 27 giugno del 1969, tra mille emozioni, scese dallo scalo il possente scafo del San Giuseppe due, pronto per affrontare il mare.

Fra il 1969 e il 1970 la robusta feluca comandata dal giovane Ajmone Cat compì la prima spedizione nella penisola antartica, attraversando l'Oceano Atlantico, facendo scalo in Argentina transitò per il Mar del Plata, poi per il burrascoso Stretto di Drake e, dopo

un viaggio avventuroso approdò sulla banchisa dell'Antartide dove per la prima volta a Baia Paradiso poté garrire il Tricolore, e più precisamente alle coordinate 64° 53' di latitudine S e 62° 53' di longitudine W, presso la base scientifica argentina di Almirante Brown: per la prima volta il tricolore tra i ghiacci del sud.

Sulla scorta dell'esperienza acquisita durante la prima spedizione, visti i rilevanti dati scientifici ed oceanografici ottenuti, si diede inizio al programma di una nuova spedizione, che ebbe inizio nel 1973: il "bastimento" partì da Torre del Greco il 1° luglio 1973, approdò alle Isole Falkland il 27 novembre e, attraversato lo Stretto di Drake, raggiunse poi Deception il 4 gennaio 1974 proseguendo per Palmer Station, la base di Almirante Brown, le Isole Orcadi e la base di Signy, rientrando ad Anzio il 27 giugno 1974.

Non mancarono imprevisti, come quando per un sollevamento tellurico la feluca si trovò in secco e si dovette aspettare l'alta marea per poter riprendere il mare (ma nel frattempo si approfittò per "far carena" al San Giuseppe Due), o condizioni meteorologiche a dir poco avverse, burrasche con venti a 70 nodi, che il San Giuseppe due affrontò senza colpo ferire, grazie alla robusta costruzione e alla perizia dell'equipaggio; onore al Mastro velaio, poi, che con le sue ali bianche permise di navigare anche in condizioni proibitive. Il tratto senza scalo più lungo della navigazione, ad



esempio, fu quello da Stanley all'isola di Sant'Elena, una tratta di 3600 miglia coperte in 42 giorni di navigazione con le sole vele.

L'impresa antartica valse la medaglia d'oro della Marina militare italiana a lui, Comandante della spedizione e d'argento all'equipaggio, riportando l'Italia all'epoca delle grandi spedizioni geografiche, come ebbe a dire l'Ammiraglio Roselli Lorenzini durante la cerimonia di conferimento dell'onorificenza. Il Comandante ha poi continuato a navigare solcando con il San Giuseppe due i mari di tutto il mondo, suscitando emozione e ammirazione con un veliero della tradizione marinara partenopea. Gli anni passano e il San Giuseppe Due, dopo lustri di vera navigazione viene posto in un bacino appositamente creato dal Comandante nella propria tenuta di Anzio, dove allestirà un importante museo dedicato alle sue imprese antartiche e dedicandosi alle proprie passioni.

Seguendo le volontà del Comandante Giovanni Ajmone Cat, il suo "bastimento" è stato donato alla Marina Militare Italiana che sta provvedendo al restauro, per rimetterlo in acqua come barca scuola entro il 2012, mentre un ricco patrimonio è stato acquisito dal Museo del Mare di Napoli per donazione della sorella del Comandante, la Signora Rita Ajmone Cat, consistente in una ricca documenta-

zione, carte nautiche di tutti i mari del mondo, modelli navali, dipinti, filmati e, infine, il gozzo San Giuseppe di 7,50, attualmente in restauro presso il cantiere Palomba.

L'Antarctic Place-names Committee (<http://www.antarctica.ac.uk/apc/>) ha intestato al C. te Giovanni Ajmone Cat un lago ubicato in Antartide, nell'isola di Deception e nominato AJMONE-CAT LAKE (GBR) le cui coordinate geografiche sono: Lat.62° 55' 20.0" S - 60° 40' 40,0" W.

Fu signore d'altri tempi, sognatore, esperto marinaio e amante dell'avventura sul mare, che visse con il mare nel cuore; e fu anche un po' figlio del Golfo di Napoli.

Ci ha lasciati il 18 dicembre del 2007. Buon vento.

In onore alla memoria del Comandante, per questo articolo è stato scelto lo stesso titolo che egli appose sia alla relazione scientifica presentata all'Istituto Italiano di Navigazione di cui era Socio, sia al film dell'epico viaggio. Si ringraziano: la signora Rita Ajmone Cat, Ferruccio Russo, Museo del Mare di Napoli.

In alto, passaggio nel Canale di Drake; da sinistra Salvatore di Mauro, al timone il Comandante Ajmone Cat, Franco Zarattini; a sinistra, Giovanni Ajmone Cat e la medaglia d'oro di Benemerenda Marinara conferita dalla Marina Militare Italiana

