

«Ritrovate il San Giuseppe Due»



di Alfredo Passarelli

Con ogni probabilità, la meravigliosa e talvolta drammatica crociera dall'Italia all'Antartide del motoveliero *San Giuseppe Due*, partito dal porto di Anzio il 27 giugno 1969, al comando di Giovanni Ajmone Cat, sarebbe passata quasi sotto silenzio

o non avrebbe avuto quella risonanza che un'impresa del genere meritava se, improvvisamente, la notte del 7 gennaio 1971 non fosse arrivata nelle redazioni dei giornali la notizia, proveniente dall'Argentina, secondo la quale il bastimento era scomparso nel Sud Atlantico, davanti alle coste della Patagonia. La nota dell'agenzia non riferiva molti particolari, oltre al fatto che a bordo, con il comandante, si trovavano quattro romani.

Confidando eccessivamente nella dimestichezza che l'autore di questa nota, all'epoca cronista de "Il Tempo", aveva con i problemi del salvataggio e delle telecomunicazioni, il redattore capo del giornale, Marcello Zerì, mi disse, con tono burbero ma perentorio: "Cercali e sbrigati". Sì, perché alle 3.30 chiudevano le ultime edizioni del quotidiano.

Era un bel rompicapo poiché allora non esisteva ancora Internet, e nelle redazioni non arrivavano on line le notizie di agenzia da tutto il mondo, ma bisognava andare a cercarsele. Di Giovanni Ajmone Cat i più sapevano solo che era figlio di un ex

La drammatica avventura antartica di un motoveliero italiano destinato ad entrare nella storia

Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica ed era un valente marinaio.

Passata da poco la mezzanotte, era quindi quasi impossibile avere riscontri su quella crociera, sui componenti l'equipaggio e su tutto il resto: non rimaneva che andare a bussare a casa di Ajmone Cat, al quartiere

Flaminio e questo fece il cronista che si scusa con i lettori per il racconto in prima persona.

Vennero ad aprire due signore in veste da camera, piuttosto sorprese dato l'orario ma niente affatto spaventate, giacché all'epoca la malavita non terrorizzava le notti dei romani. Erano la madre di Giovanni, Carlangela Durini e la sorella, Rita. La signora Ajmone Cat, che aveva attraversato il deserto africano dal Mar Rosso all'Atlantico ed aveva quindi coraggio da vendere, conosciuto il motivo dell'improvvisa sveglia notturna disse: "Bella notizia che dà alla madre di un marinaio".

E mostrò la sua sorpresa circa la nota dell'agenzia in quanto il 24 dicembre aveva parlato con il figlio che era arrivato ad Ushuaia, la cittadina più meridionale dell'Argentina, dove aveva trascorso il Natale. Era quindi improbabile che il *San Giuseppe Due* avesse fatto naufragio al largo della Patagonia.

Mancano notizie da Natale

Era, tuttavia, anche vero che da Natale in poi il motoveliero, che avrebbe dovuto fare rotta verso



la Penisola Antartica, non dava più notizie di sé via radio. E se avesse affrontato la traversata dello Stretto di Drake, dopo aver superato Capo Horn, si sarebbe certamente trovato a combattere contro le onde, le correnti ed il vento di un mare tanto affascinante quanto pauroso che, quando è calmo, non scende mai sotto forza quattro. Ma non era possibile sapere se la traversata dello stretto, oltre ottocento miglia, fosse effettivamente cominciata.

A questo punto è opportuno ricordare che il *San Giuseppe* aveva compiuto il periglioso viaggio

dall'Italia all'Argentina con un equipaggio "a staffetta", formato cioè da uomini, in gran parte amici di Ajmone Cat, tra i quali il ten. di vasc. Renato Ferraro di Castiglione e il comandante dell'Alitalia Dario Trentin, che si erano alternati nelle diverse tratte. Era infatti impensabile che dei professionisti, impegnati nel loro lavoro, potessero lasciarlo per lunghi periodi, come richiedeva una crociera di questo tipo.

In Argentina, si erano imbarcati il nostromo Gennaro Martuscelli, il marinaio Francesco Di Jorio e l'alpinista Pierluigi Airoidi. Soprattutto i pri-

I RICORDI DI RITA AJMONE CAT

È il 3 giugno 2010, e sulla banchina del porto d'Anzio la sagoma massiccia dell'imbarcazione antartica, aiutata da potenti gru, riprende ad assaporare l'acqua salata in una piacevole giornata di sole dal clima estivo. A seguire le operazioni del "trasloco" del bastimento, c'è Rita Ajmone Cat, e con lei parliamo di alcuni ricordi di famiglia. *"Giugno è un mese ricorrente"* – ci fa notare la sorella del comandante – *"nella storia tra il San Giuseppe II e la cittadina laziale; il 27 giugno 1969 avvenne la partenza del primo viaggio e nello stesso giorno del mese, nel 1974 ci fu il rientro dal secondo viaggio, fino ad arrivare ad oggi, giorno della rinascita del bastimento, come soleva chiamarlo Giovanni"*.

Sul filante bompreso del veliero è incisa la figura dell'Unicorno, simbolo di saggezza nella fede cristiana, che poteva essere ammansito solo da una vergine. *"Ho personalmente eseguito il disegno ispirandomi all'opera del Bernini raffigurante Luigi XIV a cavallo"* ci confida Rita Ajmone Cat.

La famiglia ha sempre sostenuto le scelte e le iniziative del "signorino", appellativo con cui era conosciuto Giovanni fin da piccolo. Primogenito di una famiglia aristocratica, il padre Mario era stato un pioniere dell'Aeronautica militare e Capo di Stato Maggiore, prematuramente scomparso; la madre Carlangela Durini di Monza, aveva organizzato e partecipato alla prima spedizione di mezzi meccanizzati OM nel 1929-'30, tracciando una via transafricana, dall'Angola alla Somalia.

In Giovanni scorre un sangue tumultuoso; circondato da racconti ed imprese esaltanti, sente il peso della notorietà familiare e per questo è attirato dal conseguire fama e successo compiendo grandi cose, secondo la regola "Dio, Patria, Famiglia", rispetto all'inutilità di una vita comoda e vuota.

Dalla madre, appassionata sportiva di vela, apprende a condurre sul Lago di Como una piccola deriva, ma è da un eclettico ufficiale della Regia Marina, Sandro Volpi Bassani, che a nove anni apprende le nozioni marinaresche e l'arte del navigare, rimanendo attratto più dal vento e dal mare, dalla manualità e dalla vita all'aria aperta, che dagli studi e dalle aule scolastiche.

Per affetto e riconoscenza verso il maestro di vita e di marineria, egli compirà le spedizioni antartiche sotto i colori del RECI, il Regio Elice Club Italiano fondato agli inizi del secolo da Volpi Bassani. *"Tutto ci può essere tolto, anche la vita ma non l'educazione ed essere gentiluomini del mare"*, ci dice Rita Ajmone Cat a proposito degli ammonimenti impartiti dal vecchio amico ai suoi allievi nel laboratorio di Villa Pizzo a



Il comandante Francesco Loriga, capo dell'Ufficio Storico MM, che ha condotto le trattative per la donazione del San Giuseppe II e dei cimeli del comandante Ajmone Cat alla Marina, e la sorella di quest'ultimo, Rita (foto Loperfido)

mi due avrebbero accusato i pesanti effetti dello stress, del freddo e della latitudine che molto spesso opprimono i naviganti durante la rotta verso la Penisola Antartica.

In mancanza, dunque, di qualsiasi notizia del *San Giuseppe Due*, dalle prime ore dell'8 gennaio misi in atto tutti i tentativi possibili per arrivare a stabilire un collegamento con il motoveliero. Cominciai a coinvolgere Roma Radio, la potente stazione ricetrasmittente delle Poste che aveva sede a Tor San Giovanni, chiedendo agli operatori, attraverso i quali in precedenza avevo stabilito contat-

ti con le navi in tutti gli oceani, di chiamare ripetutamente in fonìa la nave scomparsa, ma per tutta la giornata non arrivò alcun segnale. *“Anche se ci sentono però – disse il responsabile del Centro Ascolto, signor Sciarra, – non ce la faranno mai ad arrivare con la loro emittente fino a noi”*.

Come noto, alle estreme latitudini meridionali la propagazione delle onde radio, condizionata dalle numerose influenze magnetiche, era possibile dalle nostre latitudini solo mediante stazioni di grande potenza e in poche ore del giorno e della notte.

Como, durante i corsi estivi di vela: *“Ai concorrenti che rimanevano indietro, spiegava di non preoccuparsi perché arrivare ultimi è un atto di cortesia verso il penultimo, ricordava l'aristocratico signore”*.

Ma è ad Anzio che, nel dopoguerra, la vita pratica del mare e la passione per una realtà diversa prendono forma e si consolidano nella mente dell'adolescente Giovanni, come racconta la sorella: *“Il porto era zeppo di barche a vela latina piccole e grandi, usate per la pesca e per carichi di materiali diversi o per il trasporto di turisti. Qui Giovanni trascorre le domeniche d'inverno e buona parte del periodo estivo nella casa di famiglia appena fuori del paese, dopo l'incontro con Paolino Martino, un pescatore locale che lo accoglie come mozzo sulle proprie menaidi, un tipo di gozzo a vela. Una vita dura e affascinante quella del marinaio che richiede impegno e sacrificio anche da un ragazzino di dodici anni al quale la passione riesce a far superare perfino l'innata pigrizia”*. Diviene uno “scugnizzo”, cammina scalzo, resiste al freddo, alla perdita di sonno e al mal di mare, ma con l'autunno arriva il periodo di tornare a scuola, e il giovane un po' ribelle viene messo in collegio a Como per gli ultimi anni di liceo.

Consegue la maturità, e il premio per il suo impegno nello studio è il *San Giuseppe*, una delle menaidi di Paolino, lunga sui 7 metri, che il ragazzo fa pontare completamente per traversate sempre più impegnative verso il Circeo, Ponza, Ventotene, fino ad avventurarsi alle Eolie.

Gli anni dell'università non gli concedono spazi e fantasie da dedicare al mare, così sceglie la facoltà di agraria, più consona al suo desiderio di trascorrere molto tempo in mezzo alle intemperie e sotto il cielo stellato, per dare inizio ad una bonifica nell'Agro Pontino di alcune terre di proprietà, che realizza avviando la gestione dell'azienda di famiglia.

“Assai poco adatto a intraprendere una vita di routine, si sente più portato a dedicare l'esistenza a qualcosa d'altro più consono al proprio temperamento audace e fantasioso, è allora che si rivolge al mare, a quel mare tanto amato e conosciuto dei marinai del porto di Anzio”, ricorda Rita. L'ormai trentenne Giovanni si confida con la madre che, seppur meravigliata dall'intenzione di lasciare un'attività ormai avviata, lo asseconda nell'idea di organizzare qualcosa di esplorativo in campo marino, l'elemento acqua ancora mancante nella sua famiglia: il progetto di una spedizione che, se fosse riuscita, avrebbe potuto far ricordare l'Italia anche nella marineria minore.

Ora la famiglia lo avrebbe aiutato nell'armare una piccola ma robusta barca per la spedizione; un giro del mondo che tocchi Capo Horn e il Capo di Buona Speranza con un breve passaggio in Antartide e più precisamente nella penisola Antartica. I racconti del Duca degli Abruzzi con la spedizione della *Stella Polare* al Polo Nord, seguiti dal mancato sogno di raggiungere l'Antartide da parte dell'italiano Giacomo Bove a bordo del *San Josè*, (San Giuseppe) argentino, indusse Giovanni Ajmone Cat a portare il Tricolore tra i ghiacci dell'Antartide con la prima nave italiana, il *San Giuseppe II*, personale bastimento in legno costruito in uno degli ultimi storici Cantieri partenopei, quello dei fratelli Palomba di Torre del Greco, armato a vele latine, più simile ai velieri d'inizio '900, con tenuta di mare eccezionale, la prua rinforzata da uno scudo in acciaio, motore da 160 cavalli per un dislocamento di 36 tonnellate, battezzato dall'amico carmelitano Padre Benedetto e partito da Anzio il 27 giugno 1969 verso l'ignoto. Oggi una Baia vulcanica antartica in Deception Island, dove il *San Giuseppe due* entrò nel 1971 per primo, consentendo di effettuarne i rilievi, porta il nome di “Giovanni Ajmone Cat”.

Gianni Loperfido



Una rara immagine del *San Giuseppe Due* sullo scalo di costruzione; lo scafo, particolarmente robusto, aveva l'opera viva in quercia, l'opera viva al trincarino in iroko e la coperta in tek; il dritto di prora era rinforzato da una lastra d'acciaio; in apertura Giovanni Ajmone Cat al rientro ad Anzio, dopo la sua avventura

In quegli anni le comunicazioni satellitari erano impiegate esclusivamente in campo militare, mentre si poteva parlare per telefono con i passeggeri dei transatlantici attraverso un collegamento realizzato da Roma Radio, ma era spesso un terno al lotto.

Raggiungere Giovanni Ajmone Cat era quindi arduo. Tuttavia per ore ed ore nell'etere fu ripetuta la chiamata diretta a IYBJ, la sigla radio del motoveliero. Nulla.

LA RADIO

L'apparato radio installato sul motoveliero era un "PT Sailor" con una potenza nominale di 100 Watt in uscita ma, di fatto, notevolmente inferiore a causa dell'antenna troppo corta, tesa alla sommità dei due alberi. L'apparato disponeva di ventiquattro canali pilotati a quarzo, in una banda compresa tra i 1.800 e i 10.000 kilocicli al secondo. Pur non essendo il massimo all'epoca disponibile, in altre latitudini avrebbe consentito collegamenti anche a grande distanza, ma non, come abbiamo visto, in quelle Antartiche.

Ai tentativi di Roma Radio si aggiunsero quelli del Centro Internazionale Radio Medico, che, come noto, assisteva ed assiste malati ed infortunati a bordo dei bastimenti in navigazione negli oceani più lontani.

Con la sua potente stazione, che all'epoca trasmetteva in morse, il CIRM rilanciò il messaggio di ricerche che fu raccolto da una nave da crociera in navigazione nell'Atlantico del Sud, la quale rispose di non aver incrociato alcun natante in difficoltà.

Radio Roma, CIRM, ITALCABLE e Paceco Radio

Non poteva mancare nemmeno la collaborazione dell'Italcable ma anche questa si rivelò infruttuosa, come i tentativi intrapresi da alcuni radioamatori che non riuscirono a captare alcun segnale proveniente in fonìa dal *San Giuseppe Due*.

Le ore trascorrevano velocemente e per quanto s'ipotizzasse che la stazione radio del motoveliero potesse essere andata in avaria senza che, tuttavia, esso avesse corso alcun rischio, la preoccupazione cominciava a serpeggiare.

Non rimaneva che chiedere la collaborazione di Paceco Radio, la corrispondente argentina di Roma Radio con sede a Buenos Aires, pregandola di chiamare anch'essa ripetutamente il motoveliero che, probabilmente, poteva raggiungere, data la minore distanza dell'emittente rispetto a quella italiana.

Nemmeno questi tentativi ebbero seguito. Tuttavia l'intervento di Paceco Radio alla fine si rivelò determinante. Esso stabilì, infatti, una serie di contatti in fonìa con la nave da trasporto dell'Armata Argentina *Bahia Aguirre* che, insieme con il rompighiaccio della stessa Marina *Generale San Martin*, ed un idrovolante, avevano iniziato le ricerche del *San Giuseppe Due* in uno dei mari più insidiosi del mondo, lo Stretto di Drake. Numerosi furono i collegamenti tra il sottoscritto e Paceco Radio, grazie ai quali fu possibile parlare anche con il *Bahia Aguirre*, la cui voce arrivava appena percettibile.

La vicenda del motoveliero italiano era seguita con enorme interesse dai media argentini e i giornali titolavano a nove colonne le notizie sulle ricerche, facendosi interpreti delle preoccupazioni dei milioni di nostri connazionali presenti nella Repubblica sudamericana.

Tra quanti, in Italia e in Argentina si erano impegnati, spesso rinunciando ai turni di riposo,

nelle stazioni radio, nel tentativo di parlare con il motoveliero, vorrei ricordare un operatore di Paceco Radio, oriundo italiano, che aveva fatto il militare in una caserma di Monte Mario e che trascorse notti insonni per dare per primo qualche notizia.

Buone nuove dal Bahia Aguirre

E, finalmente, alle 14.15 del 10 gennaio Roma Radio mi comunicava di aver stabilito un contatto con Paceco Radio che aveva ricevuto alle 13.45 un messaggio dal *Bahia Aguirre*. La nave argentina aveva avvistato alle ore 10 GMT il *San Giuseppe Due* nell'Isola di Deception. L'incubo durato quasi sessanta ore era finito e non c'erano motivi di preoccupazione per la sorte di Giovanni Ajmone Cat e del suo equipaggio.

Ma cosa era accaduto? Si sarebbe saputo con esattezza solo ad Anzio, a conclusione della crociera, il 21 novembre del 1971, leggendo il giornale di bordo.

Invece di raggiungere la base antartica argentina Almirante Brown, come si era supposto, Ajmone Cat aveva fatto rotta, a causa del cattivo tempo, su Deception, entrando il 31 gennaio 1970 nella caldera del vecchio vulcano che ha originato l'isola, attraverso una larga fenditura.

Dopo aver salutato il nuovo anno in compagnia di tre glaciologi, uno sovietico, uno norvege-



Navigazione in Antartico: come si vede, oltre alla nave, anche le dotazioni dell'equipaggio, a cominciare dal comandante, erano quanto di più spartano ci potesse essere. D'altronde dobbiamo ricordare che eravamo alla fine degli Anni 60

se ed uno nordamericano, che stavano eseguendo studi accampati alla meglio, perché le basi britannica, argentina e cilena dell'isola erano state distrutte da un terremoto, Ajmone Cat aveva cominciato a passare i suoi guai a causa dell'impossibilità di stabilire un ancoraggio sicuro, e potendo contare sull'apporto, peraltro limitato, di Airoldi e Di Jorio in quanto Martuscelli era malato ed in preda ad un gravissimo stress psicofisico.

Non solo, ma tutti i tentativi di stabilire un contatto radio con il *Bahia Aguirre* anche da breve distanza, poiché la nave si era avvicinata, erano falliti. E nemmeno era stato possibile parlare via radio con l'*Hero*, una nave idrografica americana ancorata presso il nostro motoveliero, che aveva un apparato radio in SSB (*single side band*), a differenza di quello del *San Giuseppe Due*.

Fino al 14 gennaio era stata una lotta continua per riuscire a conservare l'ancoraggio e cercare di far funzionare la radio che non ne voleva sapere. Finalmente il 19, partenza per la base Almirante Brown e da qui, il 25, per quella statunitense Palmer.

Alla base argentina si erano verificati nuovamente grossi problemi per Ajmone Cat, contestato dall'equipaggio che era sbarcato, rifiutando ogni aiuto al comandante e sostenendo che mai avrebbe ripreso la navigazione.

Gli effetti dello stress, uniti evidentemente alla mancanza di una adeguata preparazione per affrontare le fatiche di quell'impresa, avevano colpito irreversibilmente Martuscelli e Di Jorio, che

LA BARCA

Il *San Giuseppe Due* è un motoveliero lungo fuori tutto 22 metri e largo 4, ha un dislocamento di 36 tonnellate ed una superficie velica di 104 metri. Dispone di cinque cabine doppie, di serbatoi per 2.000 litri per acqua di lavanda e contenitori da mille litri per acqua minerale. Ha un motore da 160 Hp ed è armato con vele latine.

Lo scafo, costruito a Torre del Greco, è in legno ed è particolarmente robusto: quercia nell'opera viva, fino al trincarino in iroko, e coperta in teak. Gli alberi in pitch-pine e le antenne in douglas. Notevoli le caratteristiche nautiche. Per la traversata dello stretto di Drake fu montato un bompreso polare, più corto.



L'inconfondibile immagine del *San Giuseppe Due*, con alle spalle il brullo paesaggio antartico, si rispecchia, quasi per un magico effetto ottico, in quelle acque cristalline



Ancora un'immagine di navigazione, questa volta, però, con mare fortunatamente quasi calmo, tanto che sia il comandante che l'uomo dell'equipaggio che compare nella foto, sembrano rilassarsi

solo grazie ai buoni uffici del capitano medico Oviedo, comandante della base, alla fine accettarono di proseguire fino ad Usuhaia con il *Bahia Aguirre* che sarebbe arrivato alcuni giorni dopo.

Rimasto solo, Giovanni Ajmone Cat chiese telefonicamente alla madre di interessare lo Stato

Maggiore della Marina affinché inviasse due nocchieri che lo aiutassero a riportare in Italia il motoveliero. La richiesta di chi aveva portato per la prima volta alle estreme latitudini meridionali il Tricolore non poteva rimanere senza esito.

Era il 3 febbraio. Il 19 dello stesso mese arrivò ad Almirante Brown il rompighiaccio *Generale San Martin* che aveva a bordo i nocchieri della Marina Militare Salvatore Di Mauro e Franco Zarattini, in compagnia di Dario Trentin.

Il 23 febbraio cominciava il viaggio di ritorno con rotta verso Nord, ma le pessime condizioni meteomarine, nonché la rottura dei cuscinetti dell'asse dell'elica, costringevano Ajmone Cat a trovare riparo alle Falkland dove Trentin era costretto a rientrare.

Anche la traversata fino a Dakar non fu certo tranquilla. Qui Zarattini sbarcò, sostituito da una nuova staffetta: Castagnini, un altro degli innumerevoli amici di Ajmone Cat e Ferraro che, con Di Mauro, affiancarono il comandante fino alle Canarie. Nelle isole spagnole Castagnini e Ferraro lasciarono il posto ad un equipaggio spagnolo che avrebbe accompagnato il comandante fino ad Anzio. ■



È il momento magico del rientro nel porto di Anzio dopo una lunga, disagiata e pericolosa navigazione durata poco meno di un anno. A bordo con Ajmone Cat è un equipaggio spagnolo che è salito a bordo, durante il rientro, alle Canarie