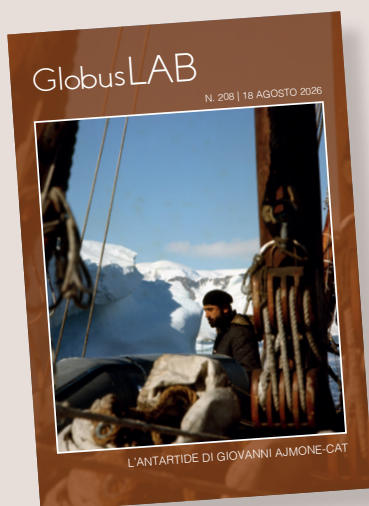


GlobusLAB

N. 208 | 18 AGOSTO 2026



L'ANTARTIDE DI GIOVANNI AJMONE-CAT



In copertina: Giovanni Ajmone-Cat
verso il Gerlache
Fotografia: Archivio Ajmone-Cat

Globus

Pubblicazione periodica digitale
N° 208 – 18 agosto 2026

Direttore responsabile ed Editore:
Fabio Lagonia
direzione@globusrivista.it

Progetto e impaginazione grafica:
Il Segno di Barbara Rotundo
grafica@globusrivista.it

Marketing e Social Media Manager:
Emilio Tripodi
marketing@globusrivista.it

Web Designer:
Mario Darmini
webmaster@globusrivista.it

Informazioni:
info@globusrivista.it
Abbonamenti:
abbonamenti@globusrivista.it

ISSN 2724-5446 - ROC: N° 36219

Redazione:
redazione@globusrivista.it

Direzione e Amministrazione:
via Regina Madre, 52 - 88100 Catanzaro
direzione@globusrivista.it

Direzione Marketing:
via Nino Taranto, 89 - 00125 Roma

Pubblicità:
pubblicita@globusrivista.it

Comitato scientifico:
*Roberto Besana, Maria Grazia Cinti, Fabrizio Citton,
Teodolinda Coltellaro, Domenico Condito, Francesco
Cuteri, Maria De Giorgio, Doina Ene, Raffaele
Gaetano, Giancarlo Germanà Bozza, Domenico
Piraina, Melina Scalise, Ilaria Starnino, Federico
Strinati, Francesco Suraci*

Registrazione Tribunale di Catanzaro
N° 3 del 22/12/2020

© Globus - Tutti i diritti riservati. Manoscritti e foto originali, anche se non pubblicati, non si restituiscono ed è vietata la riproduzione, seppure parziale, di testi e fotografie. I titolari dei diritti fotografici sono stati ricercati con ogni mezzo. Nei casi in cui non è stato possibile reperirli, l'editore è a piena disposizione per l'assolvimento di quanto occorra nei loro confronti.



SCANSIONA IL QR CODE
LASCIA LA TUA RECENSIONE



Sfoggia "Globus"



Sfoggia "Globus-LAB"



GLOBUS si sfoglia anche su
Amazon Kindle e Ready



L'ANTARTIDE DI GIOVANNI AJMONE-CAT

di Ferruccio Russo
fotografie: Archivio Ajmone-Cat

Disperso un veliero con quattro romani al largo della Patagonia. Buenos Aires, 7 gennaio.

Si teme per la sorte del "San Giuseppe 2", un veliero italiano con a bordo quattro ardimentosi romani che si propongono di raggiungere il Polo Sud. La radio del veliero, un'emittente di notevole potenza, tace da nove giorni. L'ultima volta è stata ascoltata il 29 dicembre. Il comandante, Giovanni Ajmone-Cat, aveva segnalato il "tutto regolare" e aveva dato la posizione: "58° 40', latitudine Sud e 66° 40' longitudine Ovest". Una posizione molto difficile. Una posizione pericolosa, comunque densa d'incognite, per un'imbarcazione come il "San Giuseppe 2". Il veliero ora, secondo una valutazione delle autorità marittime argentine, mobilitate per le ricerche, potrebbe trovarsi tra l'estrema propaggine della Terra del Fuoco e la base antartica "Almirante Brown".

Giovanni
Ajmone-Cat
verso il Gerlache





Così, venerdì 8 gennaio 1971, il quotidiano *Il Tempo* fissava nella cronaca nazionale il dramma che stava avvolgendo una delle più memorabili imprese della nostra marineria a vela. Si sarebbe tutto risolto di lì a poche ore, grazie alla perizia dei radioamatori di Roma-Radio, in grado di organizzare un efficiente ponte tra l'Italia e quel remoto angolo del mondo, oltre la Terra del Fuoco e oltre il Canale del Drake, la cui triste fama aveva turbato il sonno dei tanti amici e sostenitori di quella che ormai andava delineandosi come una vera e propria “spedizione” antartica, nonostante non fosse stata inizialmente concepita come tale.

Giovanni Ajmone-Cat (Roma, 1934-Como, 2007) aveva curato il sogno di una propria impresa esplorativa fin da bambino, essendo figlio di un altissimo ufficiale dell'Aeronautica Militare (i cui meriti gli erano valsi la conferma nel ruolo di Capo di Stato Maggiore nel delicato snodo dell'Armistizio e della Liberazione) e della contessa Carla Angela Durini di Monza, la prima donna a compiere, negli anni '30, un'attraversata dell'Africa equatoriale su mezzi meccanizzati, da Lobito (in Angola) alla Somalia.

La passione per la vela era sbocciata precoce: ancora bambino avevo fatto le prime esperienze sul lago di Como, per poi completare la propria formazione sul litorale laziale, a bordo delle ultime tartane da pesca. Completati gli studi e avviata l'azienda agricola di famiglia ad Anzio, gli fu consentito di dedicarsi completamente al suo progetto. Nel giro di qualche anno fece realizzare il San Giuseppe Due dai rinomati cantieri navali Palomba di Torre del Greco.

Da sinistra: la prima pagina de *Il Tempo* dell'8 gennaio 1971; la cartina dell'itinerario antartico



Si trattava di una sorta di gozzo lungo circa 16 metri fuori tutto (che si riducevano a poco più di 14 allo scafo), largo circa 4 metri e mezzo per 36 tonnellate di dislocamento. Armato a vela latina, secondo la più classica tradizione mediterranea, poteva contare su di una corazzatura della prua in grado di proteggerlo dall'impatto con ghiaccio sottile o iceberg di dimensioni molto contenute.

Partito da Anzio il 27 giugno del 1969, Ajmone-Cat aveva raggiunto Ushuaia, in Argentina, il 30 novembre del 1970, dopo oltre un anno di navigazione con tappe forzate per svariate avarie ai sistemi di bordo, frequente cambio di equipaggio e problemi burocratici.

La sosta più lunga, a Buenos Aires, gli aveva consentito di frequentare assiduamente l'Istituto Antartico Argentino, dove aveva conosciuto alcuni studiosi impegnati, durante l'estate australe, in campagne scientifiche presso la base Almirante Brown.

In alto e pagina
seguente: la
partenza da Anzio,
27 giugno 1969



Fu lì che, verosimilmente, l'idea iniziale di effettuare un giro completo del mondo a vela fu arricchita con un'impegnativa parentesi antartica. Nei mesi e negli scali successivi andò completando la sua formazione e le opportune modifiche al veliero. Fondamentale si rivelò la tappa di Stanley, alle isole Falkland, dove ebbe modo di confrontarsi con dei veri navigatori antartici che gli consigliarono la creazione di un riparo attorno al timone e la sostituzione dell'elegante albero di bompresso, già compromesso durante gli ultimi spostamenti, a favore di uno più tozzo e robusto.

Il 26 dicembre 1970 giunse a bordo, via radio, un bollettino meteo favorevole all'attraversamento del Drake: alle ore 14.00 il veliero salpò facendo rotta verso il canale di Murray. Nelle prime ore del 28 dicembre, l'equipaggio si trovò ad affrontare un guasto che rischiò di compromettere sul nascere l'esplorazione antartica. Risolta l'avaria, fu lanciata l'ultima comunicazione radio citata dai giornali italiani: "tutto ok, posizione 58.40 S-66.40 W", e si decise di proseguire nell'attraversamento del Drake; ma ormai la radio non era più in grado di propagare il proprio segnale. Il 30 finalmente videro all'orizzonte l'isola Smith, pertanto la parte più rischiosa del canale era alle spalle. Il 31 raggiunsero Deception ed entrarono in Port Foster, dirigendosi verso la base cilena. Ad accoglierli con grandissimo entusiasmo trovarono tre ricercatori di altrettante nazionalità. Uno di loro, il russo Leonid Govorucka, provò a stabilire un contatto utilizzando un misto di più lingue: "You abla paruski?": era la perfetta sintesi dello spirito antartico laddove non esisteva alcuna ufficiale rivendicazione territoriale e gli uomini di ogni nazione collaboravano al di sopra di ogni campanilismo politico. I tre scienziati furono invitati a bordo per festeggiare il capodanno e ricambiarono l'invito per l'indomani. Nel frattempo, però, l'Antartide ebbe modo di mostrare l'altra faccia del proprio "carattere" quando il motoveliero si trovò ad affrontare un clima mutevole ed estremo.

Da sinistra: la navigazione nel Canale di Drake; isola Smith





Il primo gennaio 1971, verso ora di pranzo, le condizioni meteo richiesero il rifugio nella Whalers Bay, l'insenatura più tranquilla e protetta dell'isola. Il giorno successivo approfittarono di una rapida schiarita per portarsi nei pressi della base britannica British Antarctic Survey, abbandonata in tutta fretta alcuni anni prima in seguito a un'improvvisa eruzione. Tra i ruderi di quella moderna Pompei gli fu possibile trovare alcuni ricambi e del lubrificante. Il comandante approfittò della temporanea tregua del maltempo per raggiungere la cresta di una delle montagne che si affacciano sul mare di Bransfield ed effettuare alcune delle straordinarie fotografie che andarono a costituire una testimonianza unica di quell'ambiente e della relativa fauna.

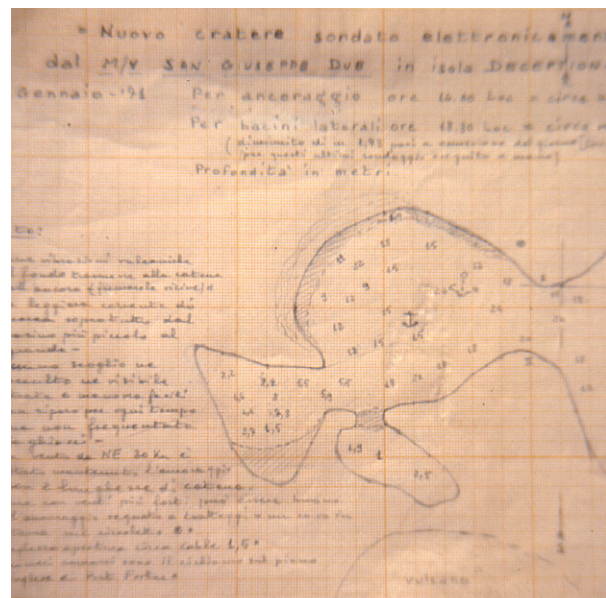
In alto: ruderi della Base British Antarctic Survey

In basso: Antartide



Dopo giorni trascorsi forzatamente fermi a causa delle proibitive condizioni meteo, il 6 gennaio riuscirono a tornare nella base cilena nella speranza di poter proseguire il viaggio; ma vista l'impossibilità immediata, fu affidata loro una "missione": le recenti attività vulcaniche e telluriche avevano reso navigabile una nuova baia, che andava esplorata misurandone la profondità in più punti, rendendola oggetto di future esplorazioni e studi. Fu così che Giovanni Ajmone-Cat e il suo equipaggio entrarono per primi in quello che di lì a poco rinominarono Porto San

Da sinistra: il San Giuseppe Due nella baia che viene rilevata; rilievo dell'Ajmone-Cat Lake



Giuseppe Due e che divenne il loro principale riparo nelle due settimane successive. Effettuarono svariate misurazioni in più punti e riportarono tutto su carta millimetrata che, riprodotta in seguito grazie alle attrezzature degli americani, fu consegnata alle varie missioni scientifiche in zona.

A distanza di molti anni, quella baia, nuovamente chiusa e non più navigabile, sarebbe stata riconosciuta ufficialmente come la Ajmone-Cat Lake e così riportata su tutte le carte geografiche.



Il 18 gennaio, superando l'indolenza dell'equipaggio che rispondeva in maniera meno entusiastica al fascino della natura antartica, il comandante riuscì a ripartire per proseguire il suo viaggio verso Sud. Lo scenario offerto dalla natura incontaminata lasciava letteralmente senza parole. Il 19 raggiunsero la base argentina Almirante Brown, accolti come veri e propri eroi. Il comandante della base, Oviedo, ravvisò subito in Giovanni Ajmone-Cat i sintomi del "male antartico": chiunque, dotato della sua medesima sensibilità, raggiungesse quei lidi, ne restava legato a vita. Trascorsero giorni sereni dedicati al bunkeraggio, al ripristino dei servizi di bordo, sempre ai limiti operativi, e a piccole riparazioni alle manovre. Il 25 gennaio salparono alla volta della base americana di Palmer. Durante il tragitto toccarono il punto più a Sud della spedizione: 64,58 S, presso Capstan Rocks. Imboccarono, quindi, lo stretto di Bismarck verso il canale Neumayer ed accostarono di fronte all'isola di Anvers, al pontile della base Palmer, da dove era possibile scorgere una nutrita colonia di pinguini di Adelia.

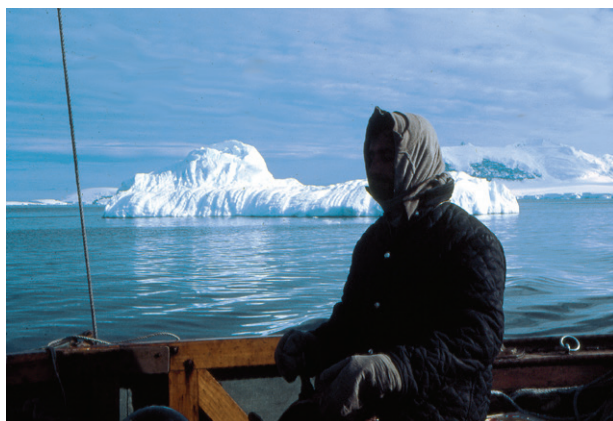
In alto: Il San Giuseppe Due e la Base Almirante Brown

In basso da sinistra: Oviedo, comandante della Base Almirante Brown; pinguini di Adelia (*Pygoscelis adeliae*)



Il 28 ripartirono alla volta della base Almirante Brown, dopo aver ricevuto una bandiera italiana realizzata con pezzi di stoffa giuntati con la cucitrice metallica, e firmata da tutto il personale. In serata ormeggiarono nuovamente in Bahia Paradiso. Il 29, con meteo clemente, Ajmone-Cat valutò l'opportunità di effettuare una ricognizione del vicino Gerlache, in particolare dell'area del canale Neumayer, che offriva scorci naturalistici di incredibile suggestione. Sebbene la navigazione fosse agevole, l'equipaggio manifestò un clima di aperta ostilità, preludio di spiacevoli evoluzioni. Infatti, l'indomani mattina, l'equipaggio fece richiesta di sbarcare in attesa della prima nave che li potesse riportare ad Ushuaia. Per Ajmone-Cat quello fu uno dei momenti più difficili da gestire

Da sinistra; la bandiera italiana ricevuta alla Base Palmer; verso lo Stretto di Gerlache



dell'intera spedizione. Aveva sfiorato la riuscita felice di un'impresa epica e ora vedeva crollare tutto. Con la determinazione tipica di chi non vuole cedere alle avversità e con l'incrollabile fede in Dio che lo accompagnava in ogni sua decisione, il comandante telefonò a Roma per chiedere l'intervento della Marina Militare, evitando un triste epilogo della spedizione. Nel frattempo, rimasto ormai solo a bordo, provvedeva per quanto possibile al mantenimento di tutti i servizi e all'allontanamento degli iceberg più minacciosi, grazie all'ausilio del piccolo gommone Pirelli che consentiva di accostare il blocco di ghiaccio e deviarne la traiettoria. Tutto questo lavoro, aveva delle pesanti ripercussioni sulla sua salute e ne affievoliva ogni giorno di più le residue forze.

Da sinistra; manovra di spostamento dell'iceberg; navigazione

Il 18 febbraio arrivarono i due nostromi Franco Zarattini e Salvatore Di Mauro, ai quali si era unito all'ultimo momento Dario Trentin, pilota dell'Alitalia e fraterno amico del comandante. Lo trovarono in condizioni critiche, provato dalla fatica e febbricitante, ma felicissimo del loro arrivo e pronto ad affrontare il rientro. Il 23 febbraio giunse un bollettino meteo favorevole all'attraversamento del Drake. Al momento dei saluti, il personale della base e il comandante Oviedo erano in lacrime e auguravano un felice rientro a quello che, ormai, ai loro occhi era un eroe del mare. Alle 18 si affacciavano già sul mare di Bransfield, nei pressi dell'isola Hunt verso il passaggio Croker. Alle 20 doppiarono il promontorio Two Hummock. Nella notte accostarono per l'isola Austin, verso Capo Barrow con rotta verso l'isola Smith. Sebbene fosse calata una fitta nebbia, che rendeva la visibilità quasi nulla, la perizia del comandante

Da sinistra; Ajmone-Cat (al centro) e il nuovo equipaggio militare. A sinistra Salvatore Di Mauro, a destra Franco Zarattini; foto di gruppo alla Base Almirante Brown



fu tale da tracciare una rotta di sicurezza e avanzare ugualmente tra lo stupore del nuovo equipaggio, Trentin in primis. Le noie meccaniche che tante volte avevano afflitto quel veliero tornarono a palesarsi, questa volta nel bel mezzo del temibile canale Drake. Giovanni Ajmone-Cat, prima di chiedere soccorso e chiudere a rimorchio una tanto gloriosa avventura, si rivolse al proprio equipaggio: “Malgrado siamo molto sottovento, con un po’ di fortuna, potremmo raggiungere le Falkland, altrimenti la Georgia del Sud, e se proprio andrà male Città del Capo. Allo stato attuale, non vi posso garantire dove e quando arriveremo, ma state tranquilli che vi porterò in terre abitate. E ricordate che noi qui rappresentiamo l'Italia e siamo obbligati a certi doveri che i normali mercantili non hanno”.



A mezzogiorno del 28 febbraio si trovavano a 56.03 S e 52.09 W in vista, ormai, del Banco di Borwood e degli scogli più avanzati delle isole contese tra inglesi e argentini. Ad accoglierli in fase di accostamento una fitta nebbia che mise, ancora una volta, in risalto le sopraffine capacità del comandante, che riuscì ad attraccare felicemente a Port Williams verso le 15.00 del 29 febbraio. Orgoglio e felicità erano i sentimenti che animavano quell'equipaggio di recente formazione ma già affiatato e messo alla prova in svariate difficoltà tecniche e psicologiche. A Stanley rimasero quasi un mese operando tutte le riparazioni necessarie. Seguì una felice crociera di rientro che si concluse ad Anzio il 21 novembre 1971.

Ritorno ad Anzio,
21 novembre
1971





A più di cinquant'anni da quella gloriosa impresa, resta la meraviglia per le incredibili possibilità che si dischiudono di fronte ad una determinazione adamantina e al carattere temprato da valori puri. **L'Antartide che ebbe modo di vivere Giovanni Ajmone-Cat, secondo le più recenti ricerche climatiche, è ben diversa da quella attuale. Per via del riscaldamento globale, la temperatura media starebbe salendo con ritmo doppio rispetto ad altre regioni della Terra e si starebbe osservando un progressivo rinverdimento legato alla maggiore superficie di suolo libera dai ghiacci.** Gli studi che si sono condotti negli anni, anche grazie a spedizioni come quella di Ajmone-Cat, sono legati al ruolo chiave che l'Antartide svolge nel nostro ecosistema: essa è una sorta di termometro globale ed eventuali cambiamenti così drastici potrebbero innescare una minaccia per la fauna nonché effetti a catena impattanti su tutto il pianeta. La nostra speranza è quella di preservare questa affascinante regione per come appare nei meravigliosi scatti che accompagnano questo resoconto dell'ultima vera spedizione "classica" italiana.●

Di Ferruccio Russo è imminente la riedizione del volume *Rotta per l'Antartide*. La prima spedizione di Giovanni Ajmone-Cat, nonché la stesura di una versione, in forma di biografia romanzata, che si auspica diventi la base per una trasposizione cinematografica o serie tv di questa straordinaria vicenda.



La cultura riserva sempre un posto speciale
a chi vuole regalare emozioni.
Unisciti a noi nella nostra missione "sensoriale"

Regaliamo insieme emozioni attraverso
Immagini, Parole e Suggestioni dal mondo

Prenota il tuo spazio, contattaci su **info@globusrivista.it**



Europcar
moving your way

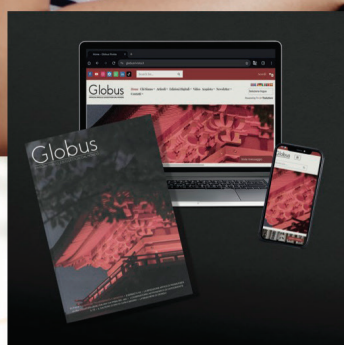
Con Europcar noleggi
auto e furgoni
in tutta Italia
a tariffe competitive.
Per info e prenotazioni
chiamate il numero verde
800 804619.

Siamo presenti sul web
www.globusrivista.it

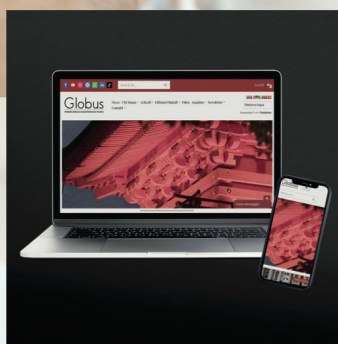
e sui profili social



Sostieni la cultura



ABBONAMENTO ANNUALE CARTACEO
+ DIGITALE IN OMAGGIO



ABBONAMENTO ANNUALE



COPIA SINGOLA CARTACEA



scopri l'offerta su
<https://www.globusrivista.it/acquista/>

Abbonati



www.globusrivista.it

