

CORSARO II – IL VIAGGIO DA SAN DIEGO ALLA SPEZIA - 1967

(resoconto semiserio, a puntate, di un'avventura giovanile)



L'equipaggio

Com.te: CF Franco Faggioni

Uff. in 2da: STV Tullio Dequal

STV Md Pierluigi Marignani (Medico di bordo)
STV Gn Giulio Belletti (Direttore di macchina)
STV Cm Giuseppe Dardano (Commissario di bordo)
GM Aldo Andrenelli
GM Elio Cannarella
GM Emanuele Folliero
GM Ferdinando Sanfelice di Monteforte

GM Adelchi Serafini
GM Giuseppe Raffin
GM Giuseppe Ummarino
Nostromo Francesco Malzone
(ad Halifax cambio con Zedde)
Sgt. Rt Nando Basile
Sc. Nocchiere Giuseppe Martuscelli

Premessa

Cari lettori e lettrici, cari amici e amiche, cari e basta, come va? Vi mancavo vero?

Allegri! Eccomi di nuovo in onda, con un racconto che sostanzialmente completa il panorama dei miei viaggi più significativi per mare con barche a vela. Da quando uscii dall'Accademia, nel 1966, al 2013 (il viaggio con il Loreli da Carrara a Dinard, ricordate?). Mancherebbe poi all'appello quello alle Ebridi dell'anno scorso (giugno 2014). Ma non vi preoccupate. Un passo alla volta.

E per il futuro? Vedremo. Mai dire mai. E dunque, mettetevi l'animo in pace perché, a Dio piacendo, continuerò a stressarvi per molto tempo.

Questo racconto abbraccia un arco di oltre 6, 7 mesi, con i suoi precedenti ed antefatti, diciamo da metà / fine '66 ad agosto '67, e si riferisce dunque ad un periodo della mia vita, e di tanti di noi, di quasi 50 anni fa.

Come si fa a scrivere di cose accadute tanto tempo indietro? Facile. Ci vogliono faccia tosta, molti ricordi, miei e di alcuni altri, foto talora ingiallite, qualche cartolina, qualche riferimento scritto, tanta pazienza e tanta buona volontà.

In questo caso però ho anche un asso nella manica. Tante lettere. Una scatola piena. Le lettere che allora scrivevo alla mia futura mogliettina adorata (mi ha ordinato di dire sempre così).

Lei le ha conservate tutte, rigorosamente numerate, con le buste, bordate di rosso e blu, i francobolli, i timbri ecc. Un delirio di fogli sottili, quasi trasparenti, come si richiedeva allora per la posta via aerea, riempiti fronte retro con una calligrafia orribile e zeppi di

notizie 'fresche', ma anche con varie omissioni e bugie, come si conviene ai veri marinai ...

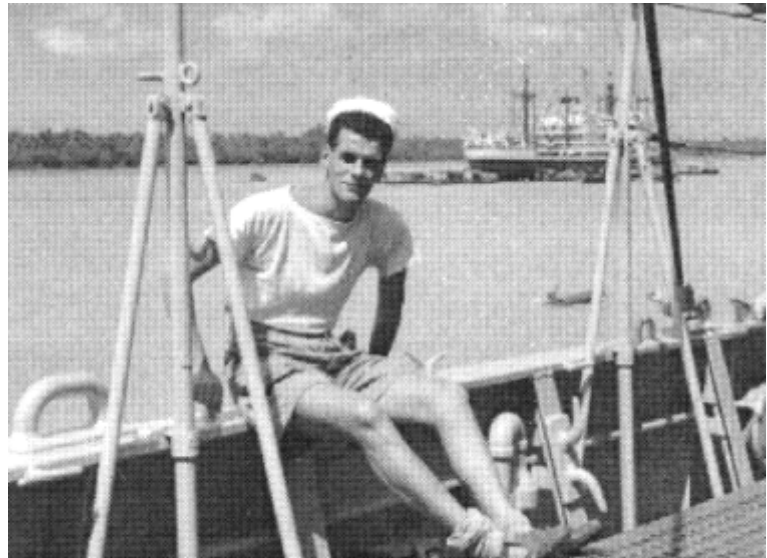
Anche allora, pur senza internet, i computer e le mail, riuscivo a rompere le scatole con i miei resoconti. Ci si nasce!

Leggere queste lettere a così tanta distanza di tempo è stato come cadere all'indietro di colpo. Si rievocano fatti, circostanze, voci, battute, suoni, persino odori ... Come accade con le ciliege, talora un ricordo ne tira dentro un altro.

Beh! Meglio così! Spero in tal modo di rimanere più vicino alla realtà di allora, e tuttavia sempre interessante e divertente, e di continuare a trasmettere, a tutti voi, l'amore per il mare e quello per le avventure, quali io continuo a sentire.

Essendo però stato un viaggio lungo, il racconto uscirà necessariamente a puntate e, nel frattempo, rimarrò disponibile per le correzioni o le notizie che i compagni di allora vorranno eventualmente segnalarmi.

Partiamo allora, e portiamoci rattamente indietro a quel tempo.



Marinaio d'epoca ed Allievo 'sbolinato' a Bangkok.

1964 - Della serie 'Come eravamo da piccoli'

Gli antefatti.

Correva l'anno 1966 (circa 15 chili fa) e possiamo forse orientarci tutti meglio ricordando qui di seguito, brevemente, solo alcuni degli eventi più importanti, accaduti tra il '66 ed il '67.

Per esempio, la guerra in Vietnam, in pieno svolgimento, ed anzi, con la preparazione dell'offensiva USA nel delta del Mekong, iniziata a gennaio del '67 e poi fallita. L'incendio dell'Apollo 1 sulla rampa di lancio, durante una esercitazione, e la morte dei tre componenti l'equipaggio. Il decollo del primo Boeing 747 (più noto come il Jumbo). In Nigeria, appena dopo la dichiarazione di indipendenza, la guerra del Biafra (48 anni passati, e non abbiamo fatto alcun passo avanti; proprio ora, mentre scrivo, sono riprese le carneficine). In Medio Oriente, la guerra dei Sei Giorni tra Israele e Egitto (48 anni passati, e nemmeno da quelle parti abbiamo fatto un reale passo avanti, anzi). A Città del Capo, Christiaan Barnard effettua il primo trapianto di cuore della storia (qui si che ci sono stati passi avanti, giganteschi; quando si dice gli interessi convergenti di tutti, ma proprio di tutti). Venendo ai



La squadra di basket del nostro corso. In piedi, da sn a ds:

Ghavirooh, Cannarella, Andrenelli, Buccianti, Cecchini

Accucciati, da sn a ds:

Minnella, Manzin, Sharifrazi, Tamma

media, circa 400 milioni di spettatori assistono a Our World, la prima trasmissione della storia in mondovisione. Che Guevara viene ferito, catturato ed ucciso in Bolivia, in un'imboscata delle forze governative.

Ed inoltre, l'ascesa irrefrenabile dei Beatles, mentre i Rolling Stones imperversano con Satisfaction in tutte le discoteche. E poi Rocky Roberts, che ogni sera si butta con lei; ed ancora: Mina, Patty Bravo ed i Pink Floyd ...

Tornando però a noi, il '66 vide anche l'uscita del mio corso dall'Accademia Navale, finalmente, dopo quattro anni veramente tosti e forse più. Età media di noi giovani Guardiamarina sui 23 anni.

Era il 19 luglio sera e scesi in un albergo che invece saliva i primi pendii dei monti che incorniciano lo stupendo golfo della Spezia.

Mangiai anche qualcosa, al risparmio però, perché lo stipendio era magro, il supporto familiare era a zero da tempo, ed io stesso ero magro, ma soprattutto perché ero veramente solo ora, e con una sensazione di chiuso allo stomaco che non vi dico ...

Guardai a lungo, dalla finestra della mia camera, lo spettacolo del mare, ancora lucente, qua e là improvvisamente vivo e fiammeggiante dei colori del tramonto, sotto le gentili pennellate di lievi zeffiri vagabondi. E la cornice dei monti che andavano scurendosi, con le lucine delle case e dei sentieri che li ridisegnavano, a mano a mano, rischiarendo il paesaggio come in un presepe . . .

Con mille pensieri e timori, che si affollavano dentro di me, del tipo: *'Che ci sto a fare qui? Dove sto andando? Ora sono solo! Ce la farò?'*

Che ne dite, come sto andando? Questa sì che è lirica, altro che Alex Manzoni, col suo ramoscello del lago di Como!

Misi mille sveglie, dormii così così e la mattina dopo, alle otto meno dieci, in divisa bianca ordinaria, da Ufficiale Gentiluomo, guanti bianchi, sciarpa e sciabola, il cuore in gola, bello come il sole, bauli al seguito, ero sotto l'Incrociatore Andrea Doria, pronto ed attento alla cerimonia dell'Alza Bandiera. L'Incrociatore era praticamente nuovo. Adesso è da tempo in disarmo e radiato, e fra un po' toccherà anche a me. Salii quindi a bordo, mi fu assegnato il posto branda e l'armadietto per i miei effetti personali, mi presentai ai miei superiori gerarchici fino al Comandante in 2da (il Comandante era davvero troppo per un nulla quale un Guardiamarina) ed iniziai subito con i turni di guardia, le ronde ed i servizi di comune utilità. A parte i compiti previsti dal



Il giuramento da Ufficiale in Accademia, il 15 febbraio 1966



L'Andrea Doria degli anni '60

(temporaneo) posto tabellare (centrale operativa, radar e simili), mi furono assegnati, in più, l'incarico di scuola nuoto per i marinai che non sapevano nuotare e di responsabile della tipografia della nave.

Cominciasti così a vivere la vita di bordo sulle navi da guerra, con le navigazioni, le esercitazioni e l'addestramento, con altre navi, e con i lavori di bordo. Mi è rimasto impresso uno dei primi lavori. Passai alcuni giorni arrampicato sui due alberi della nave, su su fino in cima, e sui loro pennoni, per controllare tutte le antenne radio e radar, le guide d'onda, i cavi coassiali ed i loro attacchi alle stesse antenne. Mi pareva d'esser diventato una scimmia.

Una vita scandita notte e giorno dai segnali sonori di avviso e dagli ordini per interfono. In porto era sicuramente più dura che in mare, per i turni pressanti di guardia, anch'essi notte e giorno, ed il sonno che si accumulava inesorabilmente, ponendo difficili scelte, ad esempio se andare in franchigia, che so, a ballare o a cena fuori (traduzione: a ragazze), o se andare invece a dormire e recuperare energie.

Il confronto continuo con i 'tombeur de femmes' più anziani ed affermati ti metteva in uno stato di perenne agitazione e competizione, e allora dovevi per forza fare quelle cose demenziali che solo i ventenni fuori di testa riescono a fare, del tipo: smonti dalla guardia alle 16; lavori ancora fino alle 18, 19 circa; poi doccia e divisa pulita immacolata; quindi presentazione all'Ufficiale d'Ispezione (il responsabile della Nave in porto, nei confronti del Comandante), che la sa lunga e ti scruta, sogghignando, e gioca come fa il gatto con il topo, e che ti rimanda indietro a pulirti di nuovo le scarpe bianche ed immacolate; e finalmente la fuga dalla nave, verso Lerici o la Versilia, o verso Porto Venere e le Cinque Terre.

Mangi qualcosa dove e come capita; ti sfianchi e fai il salottiero o il ballerino finché la lei non ti gratifica, magari con un sorriso luminoso solo per te. Intanto fumi e bevi come un coglione perché fa tanto marinaio duro. Dopo torni a bordo guidando come un pazzo (la macchina è pure di un altro, perché ancora non ce l'ho); perché devi essere a bordo entro le una, se no guai. Non ti cambi nemmeno e dormi due ore circa; ed alle tre e mezza ti buttano giù dal letto perché alle 4 devi montare di guardia fino alle 8.

Ed alle 8 e mezza circa, sbarbato e cambiato, distrutto ed insonnolito, ti rimetti a lavorare ed a studiare, continuando a bere tremila caffè ed a fumare seimila sigarette (una prima, intanto che aspetti il caffè, ed una dopo che l'hai bevuto, ci mancherebbe), pronto a raccontare le favole e le bugie più incredibili, pur di non far brutta figura.

Inoltre era ancora d'obbligo la divisa, quella che ho detto sopra, con il colletto duro e inamidato o di celluloido, su su fin dentro la gola come una lama, anche per la guardia in plancia, in navigazione, ed anche per uscire in franchigia. Da ottobre invece quella blu, doppio petto, ma sempre con il colletto duro, di plastica o inamidato. Questa cosa della divisa indubbiamente aumentava le quotazioni presso l'altra metà del cielo, ma riduceva drasticamente la possibilità di sfuggire alla caccia ed ai controlli delle 'fimmene' più audaci o irriducibili. E' proprio vero che non si può avere tutto nella vita! In ogni caso la bella divisa complicava la vita (quella bianca, tra l'altro, costava un occhio di lavanderia ogni volta) e riduceva di molto i margini di manovra.

A parziale favore del sonno giocavano, devo dire meno male, oltre che le navigazioni, il fatto che allora i superiori in grado potevano consegnarti, oppure metterti agli arresti per uno o più giorni, al volo, senza tante cerimonie, solo alzando la mano da lontano, con le dita ben distese, in una sorta di paterno gesto di benedizione. Era facile finire consegnato o agli arresti, facile come bere un bicchier d'acqua.

Tuttavia, rimanendo a bordo, c'era un altro terribile ostacolo lungo i corridoi e le scalette, prima di arrivare giù in cuccetta. Un ostacolo sempre in agguato, soprattutto in porto, soprattutto la sera. Il gioco a carte del bridge, in quadrato Ufficiali. Un delirio, con allucinazioni fatte di fiori, quadri, cuori, picche e senza!

Il Guardiamarina era in genere la vittima designata per fare il 'quarto', e comunque doveva seguire per forza il gioco. Per imparare, guai a lui, pronto a subentrare in partita se necessario. E se per caso il tapino riusciva a sfuggire, cercando scampo presso il vicino Circolo Ufficiali, cadeva talora dalla padella alla brace, perché gli capitava di venir gentilmente 'comandato' di sedersi ad un tavolo, per fare coppia con qualcuno o, peggio, con qualcuna, quasi sempre una attempata, tosta ed arcigna signora. 'Fregato' come Ufficiale gentiluomo e come cavalier servente.

Ora, io non avevo nulla contro il bridge. Semplicemente lo odiavo, soprattutto se ero stanco ed insonnolito, cioè praticamente sempre. E come tanti altri disgraziati, mi comprai anch'io un libro che 'pompavo' disperatamente, quando potevo, per essere il più preparato possibile ed evitare le rampogne e gli insulti.

Però il bridge è bestiale perché non basta vincere o perdere. Occorre qui aprire una parentesi per spiegare meglio, in particolare a coloro che sono fermi al burraco o alla tombola.

Se una coppia perde il 'dovuto', in relazione alle carte che ha, e niente di più, è bravissima, ha giocato molto bene, esattamente come la coppia che ha vinto il 'dovuto'. La mano è neutra. Ma se una coppia ha vinto meno di quanto avrebbe potuto, ha in realtà perso anche se ha vinto, ha sicuramente sbagliato. E gli errori li puoi fare sia in fase di dichiarazione delle prese che in fase di gioco della carta. Non hai scampo! E' una sfida di intelligenza, preparazione ed attenzione continua. E quando sbagli, rovini il gioco di tutti, anche quello degli avversari, che magari vincono facilmente, senza però il gusto di vincere. Peggio ancora, essi vincono più del 'dovuto' o perdono meno del 'dovuto'.

E gli altri tre se ne accorgono se dici o fai 'minchiate'. I visi di tutti si spianano, le invettive pendono dalle labbra, le carte stanno per volare ... Sei classificato un 'cane' e ti salvano solo la divisa, l'ambiente e l'educazione formale. Ma non sempre. Che io fossi un 'cane' non c'è dubbio. Un nostro compagno di corso ve lo potrebbe confermare senza problemi, Giorgio Giorgieri, gran giocatore. Che approfitto qui per salutare con affetto. Viva comunque il bridge. E' veramente un gran bel gioco, non avendo altro da fare (Giorgio m'ammazzerà).

Bene dunque, cari lettori ed amate lettrici. Allo scopo di calarvi più compiutamente nell'atmosfera dell'epoca, ho creduto necessario tratteggiare un momento ed uno stile di vita di allora indubbiamente demenziali. Tali che, tra l'altro, ne converrete con me, non potevano non lasciare qualche segno nel prosieguo degli anni. Voi lo avete sicuramente capito da tempo, lo so.

Però: 'Vostro onore, ho diritto alle attenuanti, porca puzzo!'

Ed è a quel punto che accaddero due eventi prodigiosi

In questo stressante periodo della mia vita, dunque, giunto ormai a Natale ed allo stremo delle forze, come succede ai cervi (si si, sghignazzate pure) nella stagione degli amori, che non mangiano e non dormono per settimane, ma lottano e basta per conquistare le graziose cerbiatte, mi capita: a) (evviva) di conoscere la mia futura moglie, b) (EVVIVA) di ricevere l'ordine di imbarcare sul Corsaro II, barca della Marina per l'addestramento dei giovani Ufficiali e degli allievi e per le regate oceaniche, che in quel momento si trova in un cantiere di San Diego, in California, per una sosta manutenzioni e per il cambio dell'equipaggio.

Andiamo però con ordine e parliamo brevemente del primo accadimento. Che c'entra col viaggio? C'entra perché 'ce cape'. E' per merito suo, infatti, se adesso abbiamo il materiale per scrivere il racconto con una certa dovizia di particolari. Qualche dissacratore direbbe subito che le disgrazie non vengono mai da sole, oppure che piove sul bagnato, ma voi sarete sicuramente più benevoli. Io comunque vado avanti imperterrito, come fece Pigafetta, quando scrisse la sua relazione sul primo viaggio intorno al mondo, dal 1519 al 1522.

Il Doria era fermo per il periodo di licenze invernali, con il grosso dell'equipaggio a casa. A bordo solo il minimo del personale, per la gestione in sicurezza della nave in porto. Così alcuni di noi più giovani organizzammo un piccolo ricevimento in quadrato, il giorno dopo il Natale, lunedì 26 dicembre 1966. La mia futura consorte venne a bordo in compagnia di alcuni altri ragazzi e ragazze, da Marina di Carrara e dintorni, ospiti ed amici di Giancarlo Bertelà, altro nostro compagno di corso. Approfitto ora per salutare ed abbracciare Clara.

Fu un colpo di fulmine. Tanto che, ridotto ormai alla disperazione, in preda a deliri ed allucinazioni, proposi quella stessa sera alla nuova fiamma di sposarci. La entusiastica risposta fu: 'Perché no! Anziché restar zitella!'. Non molto incoraggiante, ma lasciava aperto uno spiraglio.

Nei due giorni successivi trovai il modo di andare a trovare Paola, a Marina di Carrara, con l'auto dell'amico Vincenzo Angelucci, del corso avanti, che ricordo e saluto con affetto, anche lui. E prima di partire per il mio turno di licenza, ci scambiammo la promessa di sentirci per telefono, di scriverci e di approfondire ciò che stava nascendo al mio ritorno a bordo. Le lettere allora viaggiavano ed arrivavano. Non venivano buttate via dai postini, sotto gli occhi di tanti, dirigenti e sindacati compresi, come succede spesso oggi. Ahoo! Tutta gente con le pratiche INPS già pronte per la pensione da 'cecati'!

Mentre ero a casa, a Terni, mi decisi e comprai una 500 usata, una di quelle di una volta, con gli sportelli che si aprivano sul davanti, con un piccolo aiuto iniziale di mio nonno e firmando ovviamente un bel po' di cambiali. Per entrare in quella scatole, dovevo accartocciarmi tutto, ma era finalmente la mia prima car. Non potevo più andare avanti con automobili in prestito, soprattutto ora che avevo conosciuto Paola.

Nevicò molto in quei primi giorni di gennaio, e dovetti combattere molto con la batteria e la messa in moto un po' precaria della 'borbottolina'. Avrei dovuto farci il viaggio di ritorno fino alla Spezia ed a quei tempi, giova rammentarlo, non c'erano computer, cellulari e navigatori GPS. E non c'erano nemmeno le autostrade o le superstrade. E dovetti comprare pure le catene per quel mio macinino, porca paletta.

Il 10 gennaio, mio onomastico (per quest'anno passi, ormai, ma per l'anno prossimo ricordatevene), Terni 'era tutta ghiaccio e neve', come scrivevo in una delle prime lettere,



ma la 500 finalmente andò in moto. Bisognava smanettare opportunamente, con la levetta dell'aria, posta giù in basso, tra i due sedili davanti, un po' come si fa ancora coi fuoribordo. Fu anche buffo. Mentre ero lì a trafficare, incavolato nero in mezzo a tutto quel bianco, passò uno, un anziano, che con somma saggezza mi disse: 'Aho! Ce vole la benzina!'. 'Grazie', risposi, 'Co' la benzina so' boni tutti!'. Però in effetti ce n'era poca, e dovetti comprare pure quella, porca la miseria.

Ed arrivò anche un telegramma, a casa, da parte della Direzione del Personale della Marina (Maripers). Con l'ordine di rientrare prima ed imbarcare sulla Stella Polare per un breve periodo di addestramento, in vista della partenza in aereo, da Roma, prevista per i primi di febbraio, e dell'imbarco sul Corsaro II.

Mi precipitai al telefono, giù all'ingresso del portone della palazzina dove abitavo, attento a non rompermi l'osso del collo (c'è sempre qualche cervello creativo che lava le scale o i marciapiedi quando fuori nevicata e tutto gela), per non farmi sentire in casa, e chiamai Paola, che ... Rimase silenziosa ... Ed anzi, la comunicazione cadde.

Beh! Non potevo certo pretendere salti di gioia. Ci eravamo appena conosciuti e me ne ero andato in licenza. E mentre ero in licenza, le raccontavo che me ne sarei andato, di lì a poco, per molti mesi, in 'capo al mondo'. Però non tutto vien per nuocere. Per esempio, Paola capì subito quale sarebbe stato l'andazzo normale negli anni successivi: 'Marina, ordini dalla sera alla mattina'. In seguito non avrebbe potuto dire che non lo sapeva.

In breve, tornai alla Spezia, Paola accettò la sfida e decidemmo così di andare avanti. Una bella resistenza, devo dire. Infatti è ancora qui, dietro le mie fisime ... Ed allora ...



Corsaro II
Nave Scuola Ufficiali ed Allievi - Regate oceaniche
Progetto Stephen e Sparkman - Cantiere Costaguta Genova Voltri
Consegnato alla Marina Militare il 5 gennaio 1961
Lungh 21 mt - Velatura 205 mq - Disloc 45 ton
Tuttora in servizio

1ma Puntata

La preparazione.

La vita cambia così di colpo nuovamente, carissimi. I miei compagni d'avventura sono alcuni del mio stesso corso, altri no, a cominciare dal Comandante. In totale saremo in 15, su un veliero di 21 metri, due alberi, 45 tonnellate, già famoso nei circuiti oceanici mondiali, ultimamente vincitore di una lunga classica regata nel Pacifico con un altro equipaggio. Primo sugli onnipotenti Australiani e Americani. Noi dovremo più semplicemente scendere lungo le coste americane del Pacifico, attraversare Panama, risalire i Caraibi e gli Stati Uniti, fino in Canada, attraversare l'Atlantico e mezzo Mediterraneo, approdare ad Anzio e poi riportare la barca alla sua home-base, alla Spezia, entro la fine di agosto.

Finiscono anche i deliri precedenti, bridge compreso, ma ne sorgono molti altri. Come rifare i bauli e mettere via tutto ciò che non servirà più per mesi. Al seguito solo una divisa blu, con scarpe, berretto e corredo appropriato. I bauli finiscono in un deposito in Arsenale. Speriamo bene. Armarsi invece di jeans, scarpette da tennis, stivali, maglioni, magliette, cerate, berretti ecc. Intanto la Maricommi ci da un anticipo per andare da un sarto, a nostra scelta, e farci cucire al più presto la divisa da yachtman, come previsto da Marivela, Il famoso blazer, ricordate? Quello con gli spacchi ed i pantaloni di flanella grigi e blu. Vi ripropongo l'immagine. E ci danno anche la cravatta dello sport velico di Marivela.

Sulla Stella Polare comincia una routine di bordo completamente diversa, sostanzialmente da semplici marinai, con le uscite in mare, le manovre alle vele, la loro regolazione ottimale, l'addestramento al timone, le manutenzioni, le pulizie e le varie faccende. La barca è nuova (era stata consegnata alla Marina un anno e mezzo prima) ed è praticamente la gemella del Corsaro. Voi la conoscete già, amici ed amiche, vero? Esatto, è proprio quella con cui la notte del 23 novembre del '73, a 6 anni di distanza, sarei andato con altri a fare due passi su una sperduta spiaggia del mar Egeo. La storia la trovate nel racconto intitolato: 'Una severa, durissima ed amara lezione di mare - Egeo, novembre 1973'. Ma ovviamente non lo sapevo ancora.



Esempio di blazer ben portato. Non come me, ma devo riconoscere che è ben portato.

Straulino in persona (allora Capitano di Vascello, già medaglia d'argento tre anni prima alle Olimpiadi di Tokyo, nonché medaglia d'oro l'anno prima ai mondiali di Napoli, e dunque già un mito) viene su, da Roma, con la sua auto. Per controllare la nostra preparazione, carico di esperienza, onori e gloria. Una mattina ci telefona infatti, per dire che è in arrivo una libeccata dura e che usciremo apposta in mare, quella notte stessa, per fare il giro della Gorgona e rientrare alla Spezia la mattina dopo. A tutta forza di vele come in regata, si intende. Mica per star lì a beccheggiare e ciacolare!

Tra l'altro, lui era stato anche il primo Comandante del Corsaro, nel 1961, ed alla "Transpacific Race", da Los Angeles a Honolulu, circa 2.225 miglia, una regata classica del circuito internazionale, che costituì praticamente l'esordio dello yachting italiano sulla scena mondiale, si era classificato quarto su 13 partecipanti. Niente male davvero, ed anzi.

Per altro anche il Corsaro, pur così giovane, era ormai ampiamente blasonato e celebre nel mondo della vela che conta, con vari successi di assoluto rilievo già al suo attivo, quali la vittoria nella regata Torbay - Rotterdam del 1962, e quella nella regata Lisbona - Bermuda, del 1964, di 3.464 miglia, al termine della quale la nostra barca distaccò di un giorno la seconda classificata.

In summa, come dicevano una volta dalle parti di Roma, né la Marina, né Straulino, né il Corsaro potevano permettersi il lusso di accettare una preparazione superficiale, e noi avevamo invece una eredità pesantuccia da portare. Della serie: 'Speriamo che ce la caviamo con pochi danni allo scafo'.

Le nubi, basse, scure e pesanti correvano verso le Alpi Apuane, cariche di cattivi presagi e di sventure. Il vento fischiava acuto e stridente tra le sartie e gli alberi. La barca, come fosse un violino, amplificava la melodia sinistra, ondeggiando sotto raffica anche in

porto, li dentro la Sezione Velica. Un po' scoloriti in viso, ci prepariamo al peggio e quasi nessuno di noi giovani tocca cibo, pensando invece che, a quell'ora, la gente normale si tappa in casa, attorno al desco familiare, apparecchiato con piatti fumanti.

Appena fuori il Tino, il mare ed il vento, incazzatissimi ed urlanti, ci menano forte, dritto nel muso. A prora, al primo cambio di vele (e sono solo le nove di sera), sono già zuppo fino alle ossa, stanco e rincoglionito. Il freddo morde. Ovviamente il riscaldamento non esiste.

Il meccanismo di tutto l'insieme ha quasi la precisione del pendolo ed è il seguente. Quando la barca scende nel cavo dell'onda ed infila dentro la prua, in piena velocità, l'acqua ti risale verso l'alto fino alle tonsille (perché secondo me passa anche da dentro), e per tenerti e non farti portare via non basta legarsi, devi lavorare con una mano sola, gli occhi accecati dagli spruzzi. E' questo il momento in cui diventi un poeta e vaneggi come non mai, maledicendo soprattutto quelli che hanno inventato le barche. Dopo, mentre la prua risale accelerando, e ti viene il velo nero agli occhi, come quando decolli dalle portaerei, ti svuoti dell'acqua, ma sono gli stivali di gomma a riempirsi, e pieni rimangono perché per l'appunto sono di gomma e l'acqua non va più via (ho inventato gli stivali bucati, ma non hanno avuto successo). Una volta che sei in cima all'onda, ti affacci sotto e, mentre la prora cade in un baratro buio e senza fondo, e tutta la barca fremme, lo stomaco ti esce dalla bocca e un'altra onda mostruosa ti viene addosso con fragore di guerra.

Bene, quello è il momento in cui ti raccomandi l'anima a Dio e spera che il costruttore non si sia sbagliato, e che comunque anche la barca ci tenga alla pelle. Solo molto più tardi, con l'esperienza, ho capito che a prua è meglio mandarci gli altri, se li trovi.

Quel dio in terra di cui sopra, invece, in mezzo a tutto quel casino, sembra invulnerabile al vento ed all'acqua, mentre ci osserva e ci insegna, tenendosi alle drizze dell'albero con una di quelle sue manone che paiono pale. Torreggia su di noi, tapini a quattro zampe, intanto che traffichiamo vele, drizze ed altri cavi. Ma non solo. Più tardi, con il nostro Comandante, un Capitano di Fregata dell'Elba, amante del mare e della pesca, che ha all'attivo anche un' spedizione al Polo Sud, e con il nostromo della Stella ed il marinaio, già pescatore sui pescherecci, si fanno pure le uova al tegamino, beati loro!

La nausea sale così alle stelle, anche se non si vedono, e qualcuno comincia a raccare.

Questa cosa si fa in genere con urla e versacci, prona a quattro zampe, la testa fuori bordo, possibilmente non controvento, per non farsi ributtare tutto addosso e, soprattutto, per non prendersi le maledizioni ed i calci nel sedere da quelli che, così facendo, investiresti in pieno con gli spruzzi giallastri. Raccare sottovento però è dura, perché la barca è molto sbandata, ed il viso va a finire talora in acqua, mentre stai per riprendere fiato. Meno male che qualche anima pia ti afferra per la cintura, prima che fili fuori bordo, stivali compresi. Comunque il tutto è facilitato, per certi versi, dal movimento della barca. Devi essere solo pronto ad acchiappare lo stomaco ed a rimmetterlo dentro prima che voli via.

Capita così che in questa bolgia infernale, in certi momenti, durante le manovre, per motivi diversi, tutti urlino qualcosa, tranne i moribondi, che non protestano nemmeno quando vengono calpestati al buio, o quando le vele ammainate (n.d.r.: tirate giù e tolte) cadono loro addosso, ed essi vengono così rinchiusi nei sacchi, insieme a quelle.

Verso le due di notte giriamo la Gorgona e riprendiamo la via del ritorno. Altri cambi di vele. Ammainiamo lo yankee e la trinchetta (le vele triangolari tipiche di prua, per venti forti e mare grosso, con le andature di bolina) ed issiamo lo spinnaker, quella vela che sembra un pallone enorme, fatta per correre con il vento in poppa. Che però poi

ammainiamo, perché troppo grossa con così tanto vento. La barca è infatti durissima al timone, quasi ingovernabile mentre strarza e strapuggia in continuazione. E la sostituiamo con uno spi più piccolo, da tempesta, che sulle barche viene normalmente chiamato storm. Con un evidente sforzo della fantasia.

Tutte manovre queste, con vento forte e con il buio, decisamente pericolose per le forze in gioco ed i potenziali danni alle cose e soprattutto alle persone. Occorrono attenzione e disciplina. Anche perché la barca intanto vola, rollando forte, con accelerate micidiali sotto raffica, quando le vele si gonfiano di colpo, oppure quando le grosse onde, arrivando da poppa, la sollevano e la fanno partire in planata, ruggendo.



La stanchezza ed il freddo ormai si fanno sentire, ho le mani tutte gonfie e paonazze, e sono fradicio come un pulcino. Le facce di molti di noi sono come quelle di poveri fantasmini, ma come Dio vuole rientriamo in porto finalmente, mentre albeggia, e solo ora oso accostarmi ad una tazzina di caffè. Devo dire che ce l'ho fatta a non raccare, ma riconosco di essere stravolto, e quando, poco più tardi, ci rimettiamo al lavoro, con il posto di lavaggio, il rassetto delle vele, delle manovre e della barca, ci accorgiamo che in giro c'è anche del racco da ripulire.

Straulino invece si fa una doccia, la barba, si cambia, ci saluta e riparte in auto per Roma. Come niente fosse, come se si fosse alzato da poco, dopo una buona dormita. Sembra l'immagine dell'uomo vero uscita da una copertina patinata di Vogue. Dentro di me mi inchino, con tanto di cappello. Certo che noi invece ne dobbiamo fare, ancora, di strada e soprattutto di mare! Io sicuramente!

Un caro pensiero, Ammiraglio! Chissà! Magari un giorno ci capiterà di correre le onde di chissà quale oceano 'celeste', e Lei mi permetterà di stare per un po' alle manovelle del grinder, per regolare la scotta dello spi, mentre la barca 'surfa' tra creste e spruzzi. Chissà!

Gli ultimi giorni alla Spezia, sulla Stella, passano freneticamente, con mille cose da fare e da concludere. La Maricommi ci fa firmare una delega, ognuno la sua, con l'indicazione della persona autorizzata a ritirare lo stipendio ogni mese, giacché esso non potrà inseguirci nei vari paesi e porti del mondo. Decido di semplificarci l'esistenza e, con gesto audace, da gran signore, delego Paola, che può venire alla Spezia, ogni fine mese, per fare la



commissione. Lei accetta di buon grado, sorpresa e gratificata da cotanta accordata fiducia.

Aohh! Gente! Da quel momento non ho più visto uno stipendio, in vita mia, e nemmeno una pensione. Spariti sempre tutti come Matteotti.

Infine il Comandante ci lascia liberi, per due, tre giorni, per tornare a casa, salutare i familiari e per sbrigare le ultime faccende private. Appuntamento per tutti a Fiumicino, il nuovo aeroporto internazionale di Roma, entro giovedì mattina, 9 febbraio. La mamma di Paola, la 'sora Olimpia', manco a farlo apposta, è di Fiumicino, e lì vivono vari loro parenti. Così parto con la mi' ragazza e col macinino in tempo utile e rimaniamo loro ospiti. Io fino alla partenza, Paola un pochino di più, presso una sua cara cugina.



Ultimo atto di fede, tanto sono ormai sulle spese, riguarda la 500. Affido anch'essa a 'essa', con la promessa che durante la mia lunga assenza, Paolina (s'incavola come un una bestia, quando la chiamo così) prenderà la patente. Tanto se ci sarà il prosieguo in Marina, la patente servirà come il pane. Per tornare in quel di Carrara nessun problema, farà il viaggio con la predetta cugina, che invece la patente ce l'ha.

Esempio di barchette di carta



(Che c'entra?! Boh! Così! Son carine)

La partenza per San Diego.

Con la benedizione e le raccomandazioni del Comandante Straulino, viene infine il momento della partenza. Giovedì 9 febbraio 1967, di buon mattino. L'itinerario previsto è il seguente: Roma, Milano, Boston, New York, San Diego. Tutta una tirata. A Boston, cambieremo compagnia ed aereo, della American Airlines.

A Fiumicino vengono anche alcune altre fidanzatine. La Marina, dal canto suo, ha fatto le cose in grande. Siamo tutti in perfetta tenuta Marivela, blazer e pantaloni grigi col risvolto, in prima classe, con varie hostess da capogiro intorno.

Noi, per altro, siamo bravi ed esibiamo visetti un pochino tristi, diciamo così un pochino ipocriti ma adatti alla circostanza, per l'imminente separazione dalle ragazze rimaste a terra.

Faccio testamento sommario. A Paola, che a conti fatti mi conosce appena, da nemmeno un mese e mezzo, e che si sente già mezza vedova, prima ancora di cominciare, confermo i miei lasciti e rinnovo la promessa di tornare, comunque vada, magari a nuoto, fra 7 mesi.

Di partire però non se ne parla ancora. Siamo chiusi dentro l'aereo, ma il decollo è previsto con un grosso ritardo, mentre fuori fa freddo assai, e così parenti e fidanzate, tutti mezzi congelati, se ne vanno dal terrazzo belvedere, che tra l'altro è completamente esposto al vento.

Tutti si sbracciano per salutarci e noi rispondiamo come possibile attraverso i finestrini. Paola, continuando a sbracciarsi, va quasi a sbattere contro uno di lampioni. Ridiamo a crepapelle.

Infine il decollo, come Dio vuole, con quasi 4 ore di ritardo. Le brutte abitudini non muoiono mai, vero?

Ma ora vi lascio carissimi, ed anzi sbarco col paracadute, mentre voi continuate il volo. Perché sarà ello molto lungo ed io l'ho già fatto.

Ne profitterò però, per parar frattanto la prossima puntata. Tra l'altro, devo anche decifrare ciò che ho scritto nelle lettere. Invero non facil faccenda.

Bacioni a tutti allora, ma anche adesso (l'avete capita? Bah!), tanti tanti a gogo, e vi abbraccio con affetto.



Ciao! Ci risentiamo presto, all'arrivo! Bacioni cari

La prossima puntata narrerà, tentativamente, l'arrivo e la permanenza a San Diego, e la navigazione fino ad Acapulco.

Sono sicuro che già non vedete l'ora.

Si, che io la piantì!

Ah però! Se non ci fossi!



Altra immagine della serie: 'Come eravamo da piccoli'

Da sn. Serafini, Cicchetti, Colonna, Andrenelli