

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

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

7ta Puntata – Charleston (South Carolina) – Norfolk / Portsmouth (Virginia)



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

'Salpate l'ancora, cazzate la randa, mollate il pappafico e ...'

... via carissimi, verso nuove avventure. Ma che è il pappafico? Non l'ho mai capito bene. Pare che sia una vela alta dell'albero di trinchetto, un velaccio o un controvelaccio. Per altro, in un vecchio libro di racconti di Salgari, edito da Einaudi, il pappafico risulta essere una delle vele di straglio (o di strallo), quelle triangolari poste tra l'albero di trinchetto e quello di maestra. Ma non preoccupiamoci molto. Magari qualcuno dei lettori ne sa di più e ce lo potrà raccontare.

Tuttavia, perché mi è venuto in mente questo dire? Perché mentre riordino lettere, appunti e ricordi, faccio ricerche e man mano imbastisco i racconti, qualche neurone va in corto con qualche altro e, in questo caso, non so come, mi è tornato in mente il giornalino 'intrepido' degli anni '50, quando ero un ragazzino. Con tutti i suoi personaggi, valorosi eroi di avventure pazzesche. Eroi senza macchia e senza paura.

Qualcuno dei maschietti attempati si ricorda quei fumetti?



Roland Eagle era uno di quegli eroi, con la sua maglietta a strisce rosse orizzontali, qualunque tempo o tempaccio ci fosse, con il suo mitico nostromo Machete e con la sua innamorata Jasmine.

Navigava gli oceani a bordo di un veliero, l'Aquila dei Sette Mari, andando incontro ad avventure esotiche e romantiche, assai lunghe e incasinate, talora venate di ironia.

Per esempio, quando arrivavano le trombe marine (peee, pepeeee! Delirio), lui andava a prua, dove c'era una spingarda, con i biondi riccioli al vento, e sparava su quelle, facendole rovinare su se stesse. Non si bagnava mai. Ed era sempre lui, ogni tanto, che ordinava di mollare il pappafico.

Però sull'Intrepido di quegli anni c'era anche Pecos Bill, con il suo meraviglioso cavallo Turbine, dalla criniera bionda e fluente. A quel cavallo mancava solo la parola e forse aveva anche gli occhi azzurri.

Ed io continuavo a sognare con tutti e due, con Roland e Pecos, ma alla fine vinse Roland e la sua Aquila dei Sette Mari. In qualche modo vinse dunque il mare, complice anche Salgari, con tutte le sue avventurose e misteriose epopee.

Mi direte: 'Va bene. Abbiamo capito. Ma perché queste cose ce le racconti?'. Perché scrivo per condividere con voi ricordi ed emozioni, certo non gli stessi, non sempre. Ma però (non si dice, ma però rafforza) anche voi potete così tornare indietro e fantasticare sui vostri eroi ed eroine, antichi o moderni. Lo trovo bello. Dovreste ringraziarmi, invece di star sempre lì a mugugnare e sottilizzare.

Comunque ok, e proseguiamo invece con la nostra avventura giovanile, a bordo



Ed io, da ragazzino, appena potevo, me le leggevo tutte, le storie di Roland. E fantasticavo ...

Ed ancora fantastico, un po'. Chissà! Forse devo crescere ancora

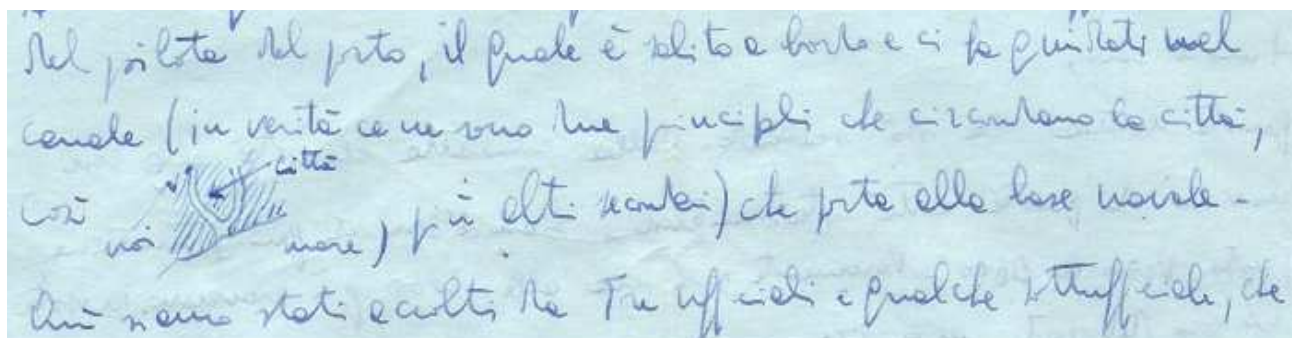


Pecos Bill e Turbine
Due degli eroi dell'Intrepido, degli anni '50

del Corsaro, che sicuramente non ha il pappafico e nemmeno il beccafico, e che però ha la 'carbonera' (altra vela di straglio). E che, soprattutto, è pieno di bei fichi, pronti ad invadere la costa atlantica degli USA.

Sabato 22 aprile – Arrivo a Charleston

Il Pilota è già a bordo, di buon mattino, passiamo davanti a Fort Sumter e ci guida per fiumi e canali, verso la base navale. La città ne ha vari di quelli, in particolare due, che la circondano completamente.



Un passo della lettera, dove descrivo l'arrivo a Charleston.
Con la mappetta della città ed i due fiumi. Non è carina?

In banchina ci accolgono tre Ufficiali ed alcuni Sottufficiali, con al seguito il programma della nostra visita e, addirittura, con paste, brioche e latte fresco per la prima colazione. Che carini! E naturalmente con tutte le informazioni di cui abbiamo bisogno.

Scrivo: *'Questa lettera la sto scrivendo qui, in una cameretta della base navale che ci ospita. Siamo arrivati con due giorni di anticipo rispetto al programma di Maristat, ma a Roma saranno sicuramente contenti, perché hanno fatto 'di tutto' per tirarci fuori dai Caraibi prima della stagione degli uragani. Meglio non rischiare.*

Abbiamo trovato l'accoglienza perfetta, che solo può organizzare la organizzatissima organizzazione militare americana'. Repetita iuvant.

E poi: *'Sono talmente organizzati che hanno stampato tutto, nero su bianco. Ci competeranno gli scambi delle visite, ben due giri turistici della città, alcuni ricevimenti (cocktail party) ed anche una partita di pallavolo (Dio sa come finirà).*

E ci hanno assegnato anche la lavanderia ed infine le camerette vicino alla barca'.

Mentre eravamo lì, ho chiesto sottovoce se nei fogli c'era scritto anche quando andare in bagno e quanta ce ne competesse. Giuseppe Raffin, detto anche Bapin, sempre serissimo, mi ha tappato la bocca con una sua manaccia e mi ha fatto gli occhiacci.

L'aver anticipato il nostro arrivo, li ha messi un pochino in crisi. Ma li abbiamo rassicurati. Avremo così tempo libero per noi, per riposarci un po' e soprattutto per fare i lavori *'alle eterne avarie'* della barca.

Verso le 13, taluni di noi siamo andati a fare un giro in centro, che però non è vicino. Ad una prima impressione, la città non pare offrire molto di veramente interessante o diversamente carino. E' piuttosto uguale a se stessa, con le sue belle, anche bellissime, case e ville bianche 'ripetute' o ricopiate, stile coloniale e neogreek, e con tanti giardini, ma forse *'molto provinciale e chiusa'*, considerando che oggi è Sabato. La popolazione nera, girando per le vie, sembra decisamente preponderante.

Dopo mi decido, come ripromessomi, e scrivo la lettera 'di addio' a Serena. Con animo triste ma sereno, stando anche molto attento alla mia orribile calligrafia ... Come vi ho raccontato nella puntata precedente, ho fatto già le mie promesse ed ho infine deciso. 'Alea iacta est', come disse un nostro illustre antenato. E quindi amen.

'Volevo chiamarti, ma rimando a domani, che è Domenica. Andremo però ai telefoni pubblici, perché è più facile. Nelle cabine, con le monetine, è tutto più complicato e d'altra parte mi spiace far spendere soldi a tuo cognato, chiamando 'collect', che come sai è a carico del destinatario'.

Martedì 25 aprile - Charleston

Oggi niente di avventuroso o particolare.

Abbiamo fatto un giro guidato della città, poi ci siamo cambiati e quindi siamo andati a casa di un Capitano di Fregata della USN che ci ha invitati per un cocktail party.

Dopo di che siamo andati tutti a vedere uno spettacolo molto simpatico e divertente, messo su dagli allievi dell'Esercito, e siamo rientrati a mezzanotte.

Possiamo approfittare allora della normale routine di questi giorni, per raccontarci qualcosa della città che ci ospita.

Per viaggiare informati, come dice il CCISS.



Charleston – Un po' di storia

Charles Towne, così chiamata inizialmente, in onore del re Carlo II d'Inghilterra, fu fondata nel 1670 circa, divenendo poi la capitale della Provincia della Carolina ed estremo avamposto meridionale dell'Impero britannico in Nord America. In questo primo periodo la città dovette sopportare numerosi attacchi da parte degli Spagnoli, dei pirati e dei nativi americani.

Negli anni successivi, immigrati su immigrati giunsero dalla Francia, dalla Germania, dall'Irlanda e dalla Scozia. e Charles Towne divenne anche uno dei principali porti d'arrivo degli schiavi neri provenienti dall'Africa. In poco tempo crebbe a tal punto da divenire la comunità più ricca e benestante a sud di Philadelphia, con il suo porto al quarto posto, tra



Una residenza formato gran villa a Charleston

quelli delle colonie inglesi in Nord America.

Poi vennero gli anni della Rivoluzione per l'indipendenza americana dagli Inglesi, e la città fu teatro e centro di battaglie 'infinite', dal 1776 al 1782. Quando gli Inglesi abbandonarono il campo, la città 'neo americana' venne ribattezzata Charleston.

Ed infine la Guerra Civile, la guerra di Secessione. Con l'elezione alla Casa Bianca di Abramo Lincoln, nel 1860, l'assemblea della Carolina del Sud votò per la secessione dall'Unione. Il 12 aprile 1861 i cannoni della guarnigione sudista, guidata dal generale Toutant de Beauregard bombardarono il forte Sumter, presidiato dalle truppe unioniste del maggiore Robert Anderson. Dopo 34 ore di combattimenti quest'ultimo fu costretto alla resa. Questo episodio sancì di fatto l'apertura delle ostilità tra la Confederazione (Sudisti) e l'Unione (Nordisti).

Per tutta la durata del conflitto, Charleston venne duramente bombardata dalle forze nordiste e la cittadina subì anche un severo blocco navale da parte dei Nordisti, che riuscirono ad impedire l'arrivo dal mare di aiuti e rifornimenti.

Al termine della guerra civile, la città fu occupata dalle truppe unioniste, ma la sua ricostruzione fu subito difficile, poiché nel 1866 essa venne colpita da un sisma di 7.3 gradi della scala Richter. Insomma piovve sul bagnato.

Charleston è oggi conosciuta negli Stati Uniti per la bellezza dei suoi giardini e per la sua architettura raffinata. Il turismo è una voce importante della sua economia (tour dei giardini, dei monumenti e delle proprietà del periodo coloniale, come Boone Hall e Middleton Gardens).

E' gemellata con Spoleto e l'edizione americana dello Spoleto Festival USA raduna ogni anno, nel mese di giugno, artisti europei ed americani nei settori della musica, della danza, del teatro e delle arti sceniche.



Charleston. Ancora una domus con capitelli ionici

Mercoledì 26 aprile – Charleston

Scrivevo: 'Sono le 17.30 e ti scrivo un po', prima di andare a bordo del Corsaro, perché restituirò il ricevimento che abbiamo avuto su un Dragamine della Marina USA.

Penso che faremo gli spaghetti, conditi con i moccoli del nostro Sergente RT Nando Basile, che ha l'incarico secondario (per noi primario) di chef di bordo.

I due ricevimenti, quello di ieri e quello di oggi sul Dragamine, sono stati abbastanza simpatici. C'erano ragazze nubili e signore sposate. Solite chiacchiere sul nostro viaggio, sull'America, sull'Italia, sulla musica e così via. Abbiamo evitato il Vietnam, che è qui un argomento assai delicato. E' una guerra vera quella, in pieno svolgimento, con l'offensiva nel delta del Mekong in corso, e c'è un mucchio di gente che continua ad andare a morire.

Confesso che avevo cominciato a relazionarmi pericolosamente con una giovane signora, divorziata, ma è tutto finito subito perché quell'arrapato di Elio Cannarella è venuto in tuo e forse mio aiuto e si è assunto il compito di intrattenere la lei e quindi di salvarmi dalle tentazioni. (Dagli amici mi guardi Iddio, che dai nemici mi guardo io).

Ieri mattina abbiamo fatto il giro turistico della città. Come ti ho accennato, essa appare antica. In particolare un quartiere molto esteso, il più vecchio, che è fatto di case e ville in stile vittoriano, coloniale, con richiami all'architettura greca del passato. Sono anche belle, sicuramente caratteristiche, molto carine e curate negli interni ed all'esterno. Con giardini belli, anche loro. Ma dopo un po' tutto appare ripetitivo e scontato, privo di storia. Quella fatta di secoli, intendo. Tuttavia non può che essere così. I nostri ospiti e noi ne siamo pienamente consapevoli. La nazione è inevitabilmente giovane, anzi giovanissima.

Stasera accompagno Merez (Giuseppe Ummarino) al Club Ufficiali, perché vuole telefonare alla sua ragazza, ma io passo, per questa volta, e non ti chiamo, anche se ne ho una voglia matta. Costa assai, più di 8mila lire. E dunque rimando.

Lo aspetterò al bar ed intanto mi farò compagnia con un Martini (e gin), magari scambiando due words con somebody'.



Charleston - Un gruppetto di bimbi, tutti americani

E più tardi: 'Eccomi qui. E' stato uno dei ricevimenti più stancanti che mai abbia fatto. Tipo quelli da allievo sulle navi scuola. Ma si è finalmente concluso.

Pensa che alle 18 si è messo a piovere a dirotto e puoi dunque immaginare. Circa 40 persone, stipate tutte sotto coperta, cosa hanno combinato. Faceva molto caldo, non si riusciva a rigirarci, tutti allegri questi Americani, per il vino e gli spaghetti, e noi stanchi morti per servire e tenere il più possibile in ordine quei quattro metri quadrati e le cuccette.

Poche le ragazze carine. Non siamo stati fortunati nemmeno in questo. Dai che scherzo ...

Sono ormai le 21 e 30, piove leggero e la temperatura è però gradevole, primaverile.

... E per quanto riguarda il bikini, per me puoi portarlo benissimo ... Basta che non superi il limite della decenza, Santuzza, che se no a schifiu finiu ...'.

Giovedì 27 aprile - Charleston

'Adesso sono le 19 e fra poco ce ne andiamo a cena, da liberi privati, alla mensa



Sorry? Ar'you sure che me devo mette addosso tutto 'sto lenzolo pe' magnà du' spaghi?

a.d.r.:

Sta zitta e magna!

Ufficiali del Circolo. Meno male perché a furia di cocktail party praticamente non abbiamo più mangiato, la sera.

Oggi però, in compenso, abbiamo pranzato in un albergo, ospiti della Lega Navale Americana. C'erano solo anziani signori, appassionati di mare, ed ex della Marina Militare, che hanno fatto la 2da Guerra Mondiale, alcuni di loro in Italia. Devo dire storie e racconti molto interessanti, di marine militari, di mare e di navi, e di vari paesi del mondo.

Ieri abbiamo visitato anche il forte Sumter, ricostruito dopo la Guerra Civile ...'.

E così, cari lettori ed amate lettrici, adesso approfittiamo della visita per un altro piccolo ripasso di storia.

Il forte costituì il 'casus belli' della Guerra Di Secessione Americana, combattuta nella seconda metà dell'Ottocento tra gli Stati del Nord e quelli del Sud. Una guerra cruda e crudele, che comportò perdite gravi tra le popolazioni e la distruzione di molte città.

Il forte prese il nome da Thomas Sumter, che fu un importante politico e generale statunitense.

La (prima) battaglia di Fort Sumter (12 – 13 aprile 1861) vide in campo Robert Anderson, che presiedeva la fortezza, a nome e per conto l'Unione, e Toutant de Beauregard, che assediava il sito a nome e per conto dei Confederati.

I Confederati presero il forte, ma alla fine esso tornò in mano all'Unione, nel 1863 e tutto finì con la fine della guerra civile, nel 1865, e con la resa del Generale Lee.

Visto? Sono stato breve ed indolore vero?

Ma torniamo a noi. Nel pomeriggio abbiamo giocato a pallavolo, come da programma, contro alcuni loro giovani Ufficiali.

Abbiamo vinto, sia pure con fatica, ed in verità abbiamo tutti giocato male, sia noi che loro, ma forse noi un pochino meno male.

Domani partiremo con comodo.

E' stata una sosta piacevole ed anche istruttiva, lo riconosco. Anche se siamo stati poco in pace, con così tanti impegni.

Le Marine Militari si somigliano tutte, porca puzza. E' impossibile bivaccare in pace.



Mappa della divisione degli Stati durante la guerra di secessione americana. Il color blu rappresenta gli Stati dell'Unione, inclusi quelli che furono ammessi nel corso della guerra; il colore azzurro chiaro rappresenta gli Stati dell'Unione che consentivano sul loro territorio la schiavitù; il color rosso rappresenta gli Stati Confederati. Le aree senza colore non avevano raggiunto ancora la condizione legale di Stato prima o durante la guerra civile.



Charleston - South Carolina.
Fort Sumter visto dai cannonieri che spararono il primo colpo della Guerra Civile.
Cartolina spedita il 26 aprile 1967

Abbiamo anche finito di sistemare la barca, i rifornimenti, messo in ordine il vestiario e la biancheria, e dunque siamo pronti.

Di seguito qualche altra immagine e foto ricordo legati alla sosta.



Emanuele Folliero, in gita a Fort Sumter, medita sulla guerra, alla 'luce' di un buon sigaro cubano



Venerdì 28 aprile – Partenza per Norfolk. Anzi no.

La US Navy 'ha chiuso' momentaneamente, nei nostri confronti, con un ultimo gentile omaggio. Visto che continuiamo verso Nord e che le temperature, in specie quelle notturne, saranno sicuramente alquanto basse, ci ha fatto dono di 4 cappottine di fustagno, doppio petto, fino a mezza coscia. Nuove, pesanti, calde, bellissime. Da utilizzare per i quattro che, a turno, fanno la guardia in coperta.

Non mi ricordo come è nata la cosa. Magari avranno pensato: “Ma 'ndò vanno 'sti qui, come naufraghi!?”.

Imbarca con noi, fino a Norfolk, anche un loro giovane Ufficiale, volontario, che vuol conoscere l'ebbrezza che fa il navigare sul Corsaro. Contento lui!

Ed oggi pomeriggio siamo infine partiti. Ed invece no perché, appena in navigazione, siamo dovuti tornare all'ormeggio, con l'invertitore del motore nuovamente rotto. E' uno strazio, 'sto coso.

Quasi quasi ce ne andiamo in franchigia ed entriamo in qualche locale, a ballare il charleston. D'altra parte siamo ancora nella patria di questo ballo, che divenne popolare negli Stati Uniti, nel 1923, grazie alla canzone: 'The Charleston'.

Che palle!

Sabato 29 aprile – Partenza per Norfolk. Stavolta si.

Questa navigazione è in teoria un pochino più breve dell'ultima fatta, ma necessita di molta attenzione, anch'essa, per le correnti, le contro correnti ed i bassi fondali, che 'gravitano' in particolare attorno a capo Hatteras.

Capo Hatteras gode di una brutta fama, gente. Tutta la zona è infatti tramandata da sempre e da sempre conosciuta come il 'Cimitero dell'Atlantico'.

Per la verità non saprei dirvi se di solito esso è peggio o meno peggio dei famigerati capi della sponda opposta, come Ouessant o quelli della Costa da Morte, che per altro vi ho già illustrato in altri racconti, quelli relativi ai viaggi da e per la Bretagna e dintorni, e fin su alle Ebridi.

In ogni caso, lo stabilire una classifica, di quali siano i capi più tremendi e rischiosi del pianeta, ovviamente dopo capo Horn, il Capo per eccellenza, di cui pure vi raccontai a suo tempo, è veramente dura.



Si considerino, per esempio, i capi giù in Sudafrica. Dei quali riporto subito, a seguire, alcune brevi notizie, affinché siate meglio edotti e possiate meglio fare i confronti.

Capo Agulhas, al pari del suo vicino, poco più a Nord, il capo di Buona Speranza, è noto per essere un cimitero di navi, come pure la costa degli Scheletri (un nome, una garanzia), situata in Namibia, a Nord del Sudafrica.

La zona dell'estremo Sud dell'Africa è ricca di resti di naufragi (un interessante museo sui naufragi si trova a Bredasdorp, lo 'Shipwreck Museum'). A causa dell'incontro / scontro delle correnti, le acque di fronte al capo tendono a essere agitate e violente, soprattutto in inverno, con onde anomale che possono raggiungere i 30 metri di altezza. Inoltre, spesso, i venti arrivano ad una velocità di 50, 70 nodi. E non sono rari gli iceberg alla deriva. Da qui la Speranza! Sì, di farcela, senza farsela addosso, però.

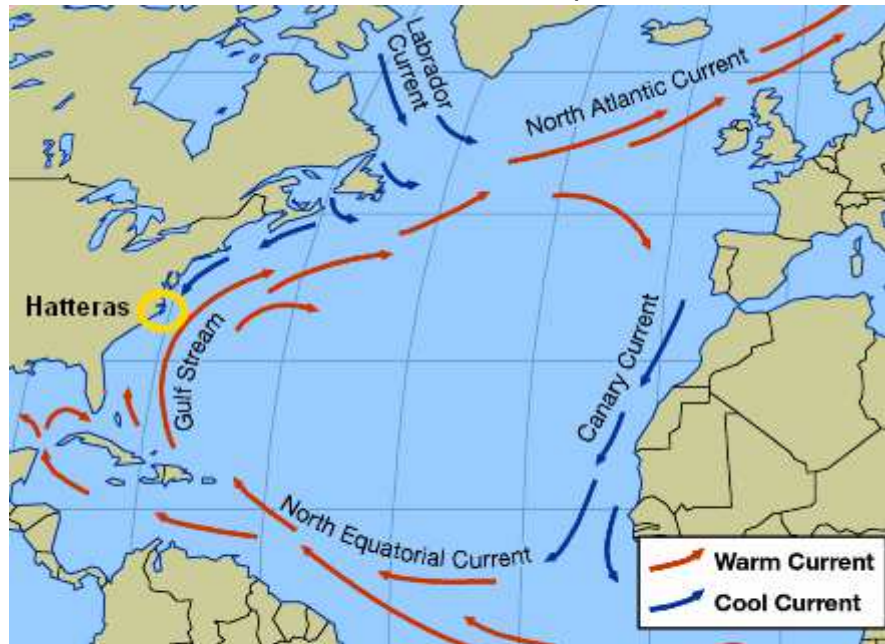
Comunque, in questa navigazione, a noi compete doppiare indenni uno dei vari cimiteri sparsi in giro per i sette mari. Uno di quelli più gettonati dai marinai. Evitando di farci emotivamente coinvolgere dalle coste della morte e da quelle degli scheletri.

Passeremo al largo, sfruttando al meglio la Corrente del Golfo, che da lì piega a NE, verso l'Islanda ed il Nord Europa, lontano dai bassi fondali, e poi accosteremo a babord, termine che prendo in prestito dai nostri amici francesi, entrando nella corrente fredda che scende da Nord, per dirigere verso la Chesapeake bay.

Scrivo: 'Sono quasi le 16.00 e fra poco devo montare di guardia. La giornata è bellissima, mare quasi calmo, vento moderato, quasi di poppa e noi camminiamo veloci e lisci.'

L'invertitore è riparato e funziona, ma è sempre pieno di guai. Bisogna sostituirlo. Ma occorre aspettare i ricambi dall'Italia, ed intanto andiamo avanti con 'bende e cerotti'.

Siamo usciti molto



La zona di Capo Hatteras, assai pericolosa per bassi fondali, ma soprattutto per lo 'scontro' fra la corrente fredda da Nord e quella calda da Sud, la Corrente del Golfo.



La replica del Bounty affonda nell'Atlantico durante una tempesta, approssimativamente 90 miglia a sud est di Capo Hatteras, il 29 ottobre 2012

presto. Con noi è imbarcato anche un giovane Ufficiale della USN, un ingegnere con il grado di Sottotenente di Vascello. Ha voluto provare la vita da marinaio, fino a Norfolk. E' molto buono e simpatico, ma non è abituato, è ovviamente spaesato e soffre molto questa vita strana, difficile, anche se il mare non è granché forte'.

Domenica 30 aprile – Navigazione

Tempo buono anche oggi. Fa fresco ed il vento è sempre favorevole. Si decide di navigare con lo spinnaker.

Siamo praticamente in aperto oceano, lontano dalla costa. I punti nave con il sole e le stelle 'puntualizzano' la navigazione a meraviglia. Il mare è mosso, talora molto mosso, ma a favore anch'esso.

A sera si decide di continuare con lo spi tutta la notte. La barca corre e ringrazia.

Però, intanto che essa corre, bisogna aprire per forza un inciso sullo spinnaker. Che razza di vela è, come si usa e quali sono i rischi. Un ripasso per tutti, per capire poi meglio gli eventi successivi. Piuttosto avventurosi e molto fortunati.

A fianco abbiamo una immagine di repertorio di una barca 'sotto spi', come suol dirsi in gergo. Il genova, quando si usa lo spi, non è strettamente necessario. Lo si usa, quando si può, in relazione alla direzione del vento, per correre un po' di più. Ovviamente così aumentano i rischi complessivi relativi alla gestione dell'insieme.



Esempio di barca con Randa, Genova e Spi a riva.

Uno dei pericoli, con vento notevole, è dato dalle onde del mare, che arrivano da poppa, alzano la barca (a poppa) e la spingono in avanti, mentre la prua, che si trova nel cavo dell'onda precedente, tende ad 'impuntarsi', a fare perno e frena di brutto. La barca tende così a ruotare violentemente su se stessa. Solo il timoniere, che deve essere necessariamente esperto, può tenerla in rotta, percependo in anticipo lo 'sculettamento' in arrivo e dando timone, quanto basta, dalla parte opposta. E' un gioco continuo, senza sosta, onda dopo onda. L'immagine di repertorio che segue da una buona idea di cosa può succedere se la barca perde la giusta direzione rispetto al vento. Lo spi, con tutta la sua potenza, quasi



Tullio Dequal, a sinistra, e Francesco Malzone, a destra, mitico nostromo della nostra barca.

traversato al vento, fa letteralmente sdraiare la barca, o quasi, con possibili gravi conseguenze per l'attrezzatura e per l'equipaggio. Succede anche sulle barche grandi, perché le vele sono anche loro molto grandi.



Esempio di barca sotto spinnaker, che strarza (viene troppo a destra) e fa prendere troppo vento, da destra, allo spi. La pressione del vento sulla grande vela è tale da far sdraiare la barca. Tanto che i marinai a bordo e lo stesso timoniere rischiano di finire a mare. Brutta bestia lo spi, se non si hanno idee chiare e se c'è vento.

Un'altra situazione di pericolo si crea quando bisogna ammainare lo spi. Perché la vela è gonfia di vento, ingestibile con la forza delle sole mani e braccia, e prima di farla scendere in coperta, filando la drizza, bisogna 'sventarla', ruotandola fino a 'nascondersela' tutta dietro alla randa. Così si sgonfia, si affloscia, ed è possibile recuperarla rapidamente e, si fa per dire, facilmente. Il coordinamento tra il timoniere, che deve seguire la rotta giusta per mantenere nascosto lo spi dietro la randa, nonostante le onde, colui che è addetto a filare la drizza e coloro che sono addetti a recuperare e sistemare la vela in coperta, ai piedi dell'albero, è assolutamente vitale. Esistono anche altre manovre adatte al recupero di uno spi, ma sono più tecniche e difficili, per equipaggi molto addestrati. Metodi e manovre che mirano a far correre la barca al massimo, anche mentre si ammaina lo spinnaker. Si usano soprattutto in regata.



Esempio di spi che sta venendo giù malamente. Una parte del tessuto è già in acqua, mentre la barca corre. E' facile ora che essa travolga la vela e ci finisca poi sopra

L'immagine di repertorio qui a fianco da una idea di cosa può succedere se lo spi non è ben

sgonfio e / oppure la drizza viene filata troppo velocemente e / oppure lo spi riprende vento e si rigonfia mentre scende. I marinai a prua si affannano a recuperare tutta la vela ed a tenerla sotto controllo, in coperta, ma non ce la fanno.

Così lo spi cade in mare, si riempie d'acqua, e la barca corre il rischio di finirci sopra, rimanendo 'incartata' in un groviglio di cime e tessuto.

Ed intanto continuiamo a correre toda la noche, ma ...

Lunedì 1 maggio – Uomini in maree!!!

Il grido, rauco, bestiale, se pur soffocato dall'ansia e dalla paura, quasi famelico, risuona improvviso alle 6 circa del mattino, in pieno Atlantico, al largo della costa statunitense. Stiamo correndo sotto spinnaker, veloci, 8 - 9 nodi, mare molto mosso, cielo fosco, atmosfera quasi piovigginosa, ancora buio.

Due, dei quattro della squadra che è di guardia in coperta, in quel momento, (Belletti, Cannarella, Folliero e Malzone) sono caduti in mare, con cappottina e stivali, ma senza salvagente e luci. Tutti gli altri sono in cuccetta, nelle braccia di Morfeo (questa volta ho indovinato il dio mitologico giusto. Orfeo è quello della musica).

Emanuele Folliero è finito in acqua perché, sbilanciandosi fuori bordo per un lavoro alla vela di randa, col boma tutto in fuori, durante una rollata ha mancato la presa ed ha iniziato a cadere in mare. Francesco Malzone, il nostromo, che stava nei pressi, perché l'ha afferrato al volo, ha tentato di tenerlo fino all'ultimo, non lo ha mollato, ma non ce l'ha fatta.



E così son finiti in acqua, tutti e due, abbracciati stretti!

Ed in un attimo sono fuori vista, persi nel buio, tra le onde!

Il Corsaro divora miglia, con lo spi a sciolta briglia,
con il vento a favore e con tutto il suo ardore.
Penso di essere sprecato per voi!

Elio (Cannarella), al timone in quel momento, ratto come un gatto, onorando così uno dei suoi due soprannomi, è riuscito però a lanciare un salvagente, una ciambella rossa, una delle due che teniamo sempre pronte, a poppa, perché non si sa mai. Meno male quindi. Però nessuno di loro ha il salvagente individuale indosso. Emanuele e Francesco dovranno dunque arrangiarsi e nuotare per tener fuori la testa.

Giulio (Belletti), mentre da l'allarme, piomba sottocoperta, spalanca lo sportello che accede al quadro elettrico principale della barca, e mette in moto. Lo sportello da proprio sulla mia cuccetta, dalla parte in cui sta riposando il mio capoccione, formato 60, e così mi sveglio, mettendomi subito seduto sulla cuccetta. Come un pupazzo, lì per lì attonito e mezzo rintonato, per via della sportellata.

Saltiamo fuori tutti come ci troviamo. Molti, compreso il Comandante, quasi o del tutto nudi, svegli ormai, ma spaventati e frastornati, incapaci di accettare l'enormità della cosa. Abbiamo perso due uomini, due amici, in quella buia, infinita, oscena ed ostile

distesa d'acqua.

Ma come è stato possibile?! Queste cose non sono come gli incidenti di macchina o sul lavoro? Non è forse vero che succedono sempre agli altri e non a noi?

Elio prima e Tullio Dequal dopo (il nostro secondo) non possono far altro che cercar di mantenere una rotta perfetta, rettilinea, da manuale, per essere capaci di tornare poi, il meglio possibile, sui nostri passi. Ovviamente una volta ammainato lo spi, che ora ci sta portando sempre più lontano, ed eventualmente anche la randa. Per risalire quindi il vento, esattamente sui nostri passi, come detto per quanto possibile, ma solo con il motore.

Adelchi Serafini, l'Ufficiale di Rotta, mette un punto sulla carta ed inizia a mantenere il carteggio dei tempi e del percorso della barca.

Non abbiamo il GPS ne le altre apparecchiature elettroniche che esistono oggi, con le quali sarebbe un gioco da ragazzi tornare sul punto voluto.

Non esisteva nulla, allora, di tutti i moderni e preziosi giocattoli salvavita. Oggi ci sono addirittura anche i braccialetti, o gli orologi da polso, con il ricevitore GPS ed il trasmettitore radio automatico, verso i satelliti del soccorso internazionale, verso il mezzo da cui si è caduti e verso le navi eventualmente in zona.

La posizione esatta del naufrago (o di un qualsiasi mezzo navale) compare così automaticamente ed all'istante sugli schermi di tutte le centrali operative delle Guardie Costiere interessate, ed anche sugli schermi radar e cartografici delle navi e delle barche. Alla faccia del Grande Fratello.

Noi abbiamo solo la navigazione stimata, la bussola ed il solcometro. Il resto non esiste ancora. Forse solo nei sogni o nei romanzi di fantascienza.

Ci diamo da fare tutti freneticamente. Ma siamo scoordinati, forse non abbastanza addestrati alle emergenze, certo non lucidi come dovremmo, anche spaventati e forse anche coglioni. E nella fretta combiniamo un altro grosso guaio.

Lo spi, scendendo giù troppo velocemente, non ancora sgonfio del tutto, finisce per grossa parte in mare, a prua, e va poi a finire sotto la barca. Per meglio dire: è la barca che ci finisce sopra, in piena velocità.

Tiriamo e teniamo lo spi da tutte le parti, come capita, a prua, sul lato sinistro e sul lato destro, ma siamo praticamente nel terrore, le mani già spellate, la schiena schiacciata giù da questa vela mostruosa, appesantita dall'acqua, che ormai fascia tutto lo scafo come se si trattasse di un uovo di Pasqua.

Guardo l'orologio. Sono passati già 10 minuti e ancora stiamo andando dalle parte opposta ai naufraghi. Ormai è fatta, dobbiamo rischiare il tutto per tutto, così mettiamo la marcia avanti e facciamo girare l'elica, sperando che Dio ci aiuti e che la vela e le sue



Emanuele Folliero,
serissimo ed attento,
prima di finire in acqua
molto poco contento.

Demenziale!

Ciao Pescione!
Un grosso bacione

cime, scotta, braccio e drizza, anch'esse quasi tutte in acqua come enormi lenze, non si avvolgono intorno ad essa, bloccandola o spaccandola. Non li ritroveremmo più!

Questa cosa almeno ci va bene, viriamo sulla rotta opposta e cominciamo a rimontare un mare gonfio. Con fatica, il motore a tutta forza, tornando sui nostri passi, sempre tenendo la vela di spinnaker aderente allo scafo, con la stanchezza nelle braccia e nelle mani che diventa allucinante. La barca arranca. Ogni botta di mare a prua la ferma quasi.

Ma non possiamo mollare, se no è davvero finita per quei due. Il tempo non passa mai, e nello stesso tempo trascorre inesorabile.

Il Comandante, in piedi, nudo, bianco come un fantasma, immobile, divora l'orizzonte con gli occhi sbarrati, le mascelle contratte, le mani serrate intorno all'albero, indurite. Mi fa impressione.

Che racconterà a se stesso, agli altri, a Roma? Che dormiva? Che racconteremo tutti noi? Che ce ne siamo sempre fregati delle sue disposizioni, di stare legati, di stare in sicurezza, di non uscire dal pozzetto se non adeguatamente organizzati, con il salvagente indossato, ecc... ecc...? Che giochiamo a fare i marinai duri, invincibili?

E' passata mezz'ora ormai, e non si vede anima viva. Comincia ad albeggiare. Il mare ora non mi sembra più ostile, ma piuttosto indifferente, stolido. Notate per favore come, pur nella tensione della narrazione, il mio lessico non perda purezza e varietà.

Traduco. Il mare mi appare ora mostruosamente stupido!

La natura non ha sentimenti, ha reazioni di causa effetto fisiche e chimiche inesorabili. Non distingue due gamberetti qualsiasi dai nostri due amici, che sono lì in acqua. Anche loro, ormai, poveri ed insignificanti esseri come quelli. Facenti parte, come tutti, di un qualsiasi ciclo biologico, uno dei tanti che si succedono sulla faccia del pianeta, con il trascorrere dei millenni, dei milioni di anni. Gesù ascoltaci! Perché loro sono persone, hanno un nome ...

Non mi do pace. Ma come è possibile?! Perché proprio loro, noi? Fa freddo, anche se siamo in maggio. Il mare è agitato. Come faremo a vedere le loro teste, là in mezzo ai flutti? C'è ancora poca luce. Dobbiamo guardare lontano o vicino? Ce la faranno loro a stare a galla, a non intorpidirsi, a non lasciarsi andare? E gli squali? Ci sono anche gli squali, quelli veri, che seguono le correnti e le migrazioni dei pesci. In queste zone i pescherecci ci danno dentro, e quindi figuriamoci gli squali, che ci vivono da sempre ...

Sono quaranta minuti ormai, Cristo aiutaci! Non ce la faccio più. Prono, ginocchioni, le spalle e le braccia fuori bordo a tenere la vela, come del resto gli altri, che non vada a finire nell'elica, le ginocchia spellate dal teak, a furia di colpi di mare e oscillazioni violente.



Giulio Belletti, il Direttore di Macchina, al timone con la cappottina che ci ha regalato la US Marina Corsaro II, Atlantico, coste USA, maggio 1967

Non sento più la schiena e le mani.

Sedere in aria, spalle, testa e collo allungati fuori bordo, sotto le draglie, per sbirciare in mezzo alle onde. Magari ci sfilano all'improvviso sotto gli occhi, lungo la fiancata, riversi nell'acqua, e manco ce ne accorgiamo. Vai a sapere!

Ed ecco il grido liberatorio, eccoli, sono vivi! Sono loro però che si fanno vedere, agitando le braccia. Ma soprattutto facendo saltare in alto la ciambella che Elio gli aveva così provvidenzialmente buttato subito in acqua.

In realtà, inizialmente, vediamo solo il salvagente, che ogni tanto salta sopra le creste delle onde. Sono ancora tutti vestiti per mantenere il più possibile alta la temperatura del corpo. Sono al nostro traverso sinistra, ma ben più in là da dove stiamo passando, e se non fossero stati ancora in forze per farsi vedere, li avremmo forse persi per sempre, continuandoli a cercare nei dintorni.

Dopo, ebbri di gioia, tra urla pazzesche e selvagge, li tiriamo su, ci sfiliamo dalla maledetta vela e dai vari cavi, a marcia indietro, e la recuperiamo tutta con attenzione, ed infine ci abbracciamo e ci tocchiamo, increduli.

Loro ci raccontano, noi gli raccontiamo, parliamo tutti insieme senza smettere. Ci avevano visti andare via, veloci, con lo spi a riva, gonfio di vento. Ci avevano visti alla fine ritornare, ed avevano visto e capito, con tanta paura, che noi non li vedevamo e che la barca pareva proseguire, distante, senza fermarsi. Brindiamo con un dito di bourbon in ogni bicchiere.

E ancora dopo, passata l'euforia, il Comandante ci rimprovera aspramente. E' incazzatissimo, imbestialito. Il vecchio ha ragione. Ci crediamo degli dei invincibili, facciamo i furbi e gli spacconi, ed invece il mare è più forte, non regala niente, ed anzi in genere non perdona gli imbecilli. Ma Dio questa volta ci aveva aiutato.

Non dimenticherò mai, è il caso di dirlo, quella paura e la vista di quel minuscolo anello rosso che ogni tanto saltellava, lontano, sopra la cresta delle onde.

E le felici circostanze a favore. Prima fra tutte, il fatto che di lì a poco cominciasse a far giorno. Se infatti l'evento fosse successo, che so, alle 2 di notte? Come si fa a non immaginare il dramma della ricerca nel buio più completo, per ore ed ore?!

E' andata alla grande, gente! Ma di molto alla grande!

E la vicenda, indubbiamente, ci ha segnato ed insegnato tantissimo.

Poi la giornata in realtà volge al meglio. Diventa bella. Si sta bene ovunque con un maglioncino addosso. Fuori e dentro la barca.



Elio Cannarella, detto anche il Gatto o il Crucco,
a seconda di come capitava,
in tutto il suo rigoglioso vigore e splendore.
Aho! Pe' fallo soride' ce dovemo strani!
E meno male che se chiama Ηλιος

Scrivevo: 'Ora sono le 16 e pensiamo di entrare nella baia di Norfolk stasera stessa, tardi, ed in porto domattina, con un giorno di anticipo sul programma'.

Ma manco un'acca a Paola sul grave accaduto. Per ora è meglio sorvolare. Si dovrà poi raccontare la cosa a Roma, al Capo di Stato Maggiore ed a Straulino, il Capo del settore velico della Marina, che da lontano ci veglia e ci sorveglia. Ha certe manone lui! Sembrano pale da forno. Speriamo bene.

Martedì 2 maggio – Norfolk

Siamo arrivati presto, da qualche parte lungo le sponde ed i moli. Un po' in anticipo sul giorno di anticipo già guadagnato, ma fa niente. E' buio, è notte e domattina si vedrà. Così ci ormeggiano ad un molo enorme, alto, per grosse navi, tanto che dobbiamo arrampicarci per salire o scendere dalla barca. Intorno a noi altri moli, navi, gru, chiatte e barconi grandi da lavoro. E luci, fanali e lampioni. Ed anche attività varie.

Festeggiamo subito questa traversata. Siamo eternamente affamati ed andiamo così, alcuni di noi, in un localino lì vicino, lungo il molo, una specie di baracchino unto, bisunto e fumoso, che ci pare dovrebbe sfornare patatine, hot dog e hamburger a tutto spiano. E' già aperto, nonostante l'ora. Oppure è ancora aperto nonostante l'ora. Boh!

La locandiera, una tipa enorme, lei pure ricoperta di unto e fumo, tanto che non è facile capire se è bianca o scura di suo, ci accoglie con un grugnito ed uno slang incomprensibile.

Riusciamo a farci capire in qualche modo, ma gli hot dog non ce li da. La signora se ne sta lì in piedi, coi paninetti aperti in mano, cantilenando in modo strascicato, ottusamente, senza smettere mai, questa specie di suono: 'ognionit?'

Stiamo per accoltellarla, quando il più sveglio di noi, mi pare Adelchi Serafini, ha una ispirazione ed intuisce che la signora ci sta chiedendo se ci vogliamo sopra anche la cipolla (capito? 'onion on it?').

Allucinante! Mica ella ha fatto uno sforzo ed ha indicato, per esempio, la ciotola delle cipolle, già affettate, e fatto il gesto di metterne un pochino sul panino. No!

Granitica come la Statua della Libertà, semplicemente si è messa ad aspettare una risposta, ripetendo la stessa domanda all'infinito, così, come negli incubi.

Demenziale, vero?

Bene, gente amata. Eccoci dunque arrivati nell'accogliente e signorile ambiente portuale di Norfolk. Cin cin dunque. Questa volta con un bel boccale di birra in mano.

Non si può avere tutto nella vita. E' già andata a meraviglia, per come si erano messe le cose in mare. E' proprio andata di lusso. Grazie al Signore, per chi crede, o grazie ad un sedere inverecondo, per chi non crede.

Il nostro amico, Ufficiale della Marina USA, riposa finalmente tranquillo. Lo vediamo un po' stranito. In giornata o domani sbarcherà. Ma penso che non sapremo mai esattamente cosa avrà pensato e pensa di noi.

In questi pochi giorni ne ha viste di tutti i colori. Secondo me non saprebbe cosa scegliere, ove messo alle strette, tra il Corsaro e le operazioni navali in Vietnam.

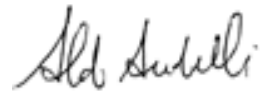
E secondo me pensa anche che siamo un pochino protesi verso orizzonti demenziali, con avamposti da analisi.

Allora, con un ultimo brindisi, chiudiamo qui anche questa puntata, carissimi lettori

ed amate lettrici.

Noi felici di essere tutti in banchina e tutti interi, pronti per altre avventure. Voi ansiosi di leggerle e di continuare a sognare insieme. Almeno spero.

Bacioni cari ed alla prossima, mi raccomando!



Agosto 2015

PS. Certo è che, forse ne converrete, tra i vari capi tosti, in agguato per i mari del mondo, ed i vari Capi tosti, in agguato a terra, la nostra vita da marinai è veramente un delirio.

Bisogna tenere sempre il sedere a paratia, gente, e guai a distrarsi.

Comunque, come mi saluta spesso il mio zietto, ultranovantenne, che ha fatto il paracadutista in Albania, durante la Seconda Guerra Mondiale, quando la sera, dopo la minestrina, se ne va a dormire, urlando perché è un po' sordo, gli occhi ancora vispi, ridenti ed irridenti, con quasi tutti i capelli, quasi tutti scuri, insomma da spiarlo, visto che non ci sono riusciti a suo tempo:

Aldo buonanotte!
Sai come diceva Petrolini?
Sì, zio!

*Montai sul sigaro,
Accesi la carrozza
e via di corsa a piedi!*

così saluto io voi. Più demenziale di questa! Buon sangue non mente!