

## Una traversata allucinante del Golfo del Leone Ovvero "La Tempête (presque) Parfaite" Ottobre 2004

Il Golfo del Leone è una brutta bestia. E' uno delle zone peggiori dei mari del mondo, e gode di una triste e pessima fama presso tutti i marinai. Largamente meritata. Dal punto di vista tecnico (sic dicunt) succede che la lunghissima valle del Rodano raccoglie e convoglia il vento delle perturbazioni atlantiche. Di tutta questa corrente però non sa cosa farne ed allora, alla fine, spara in mare il terribile Mistral. E talora lo spara a 50, 70 nodi (100, 120 km/h). E per alcuni giorni, mica per qualche ora, mettendo così in moto un mare (un fetch) enorme e violento, che spesso si 'allunga' fino alle coste della Corsica, della Sardegna e delle Baleari. Che volete farci, i Francesi son così! Non chiudono mai le porte!

Anzi mi correggo. Il Leone è una gran brutta bestia, quando rizza la criniera.



Cari amici e care amiche,

vi propongo, questa volta, un racconto particolare, che si svolge sostanzialmente in un arco di sole 35 ore circa. Poche quindi, ma in verità molto toste e piene, di quelle che segnano per sempre ed insegnano assai, o dovrebbero. A volte capitano nella vita.

Si tratta di un trasferimento che ho fatto ai primi di ottobre del 2004. Qui sopra ne vedete il percorso completo. Uno dei trasferimenti che talora accade di fare, per lo più nei mesi autunnali o primaverili, a chi si rende disponibile nell'ambiente del diporto. In questo caso l'amico Stefano, skipper di professione, giovane, mi ha cercato per aiutarlo a portare una bella barca a vela, sui 16 metri, da Valencia a Genova, in tempo utile per l'apertura del salone nautico. La barca è praticamente ancora nuova ed è tenuta benissimo. Il suo proprietario, spagnolo, ha deciso però di cambiarla con un'altra più grande, già in costruzione in Italia, presso lo stesso cantiere.

Succede quasi sempre che la barca migliore sia quella un metro più lunga. E' un

vecchio paradigma del mondo della nautica da diporto.

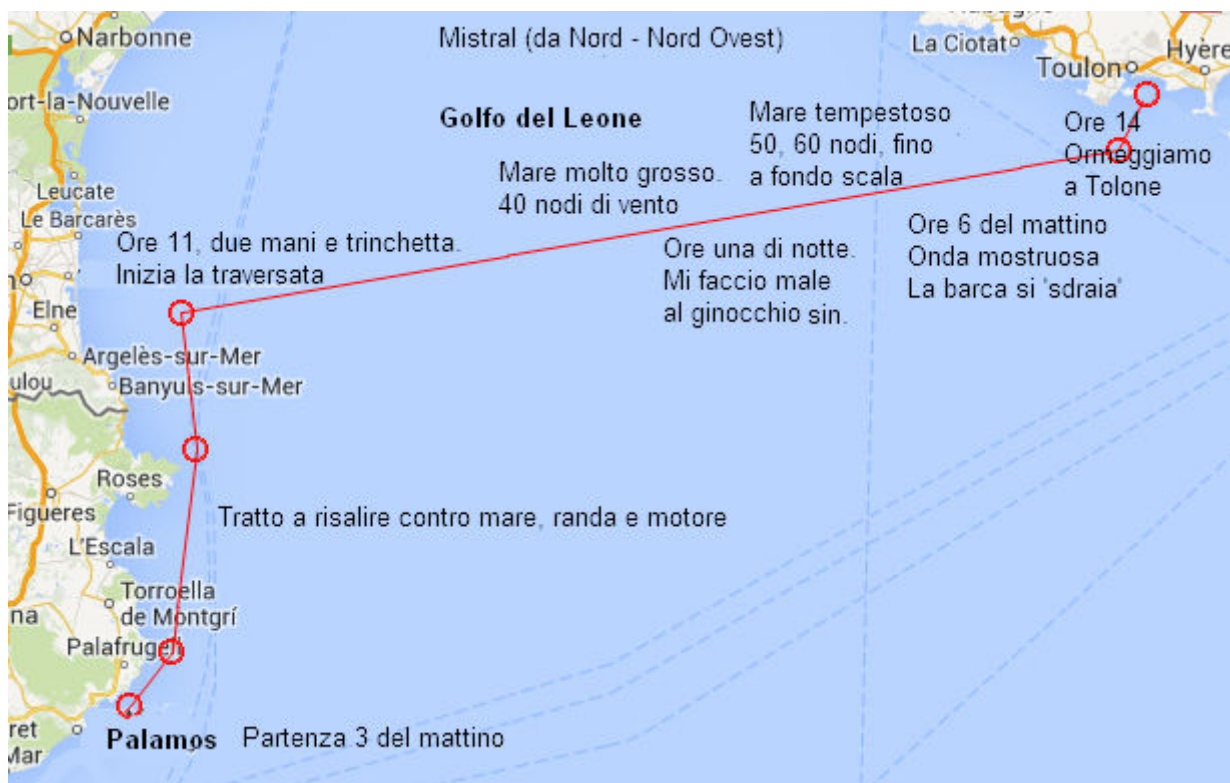
Per altro la 'nostra' barca è praticamente già venduta ed il nuovo proprietario, un italiano, concluderà giustamente il contratto solo dopo che l'avrà vista e controllata al salone.

Cosicché via subito in aereo fino a Barcellona, poi un'auto a nolo, l'imbarco, un breve survey del mezzo, un minimo di semplice cambusa per due, tre giorni e subito dopo in mare. E' infatti importante arrivare in tempo utile a Genova, appuntamento già fissato per concludere la trattativa. Ci accompagna un terzo giovane, un padano del Veneto, amico di Stefano, Giò, completamente neofita, mai stato su una barca a vela o a motore che sia. Un suo sfizio, tanto per provare. Forse non ha scelto l'occasione migliore.

Le previsioni meteo ci danno condizioni accettabili fin dopo Barcellona, ma anche un significativo peggioramento per il dopo. Pazienza, intanto camminiamo, vela, motore, vela e motore ... Non ha importanza. L'importante, in questi casi, è guadagnare strada.

Tutto ciò doverosamente premesso, veniamo allora subito alla parte clou.

Intanto qui sotto uno zoom più dettagliato del tratto interessato, con le annotazioni essenziali sulla navigazione. Gli orari e le posizioni non sono precisi, ma potete già capire come non ho avuto alcuna possibilità di registrare adeguatamente gli eventi. Inoltre manca il corredo fotografico usuale, ma accetterete le mie scuse, spero. Non è stato proprio possibile. In particolare non avevamo alcuna macchina fotografica.



Arriviamo dunque a Palamos, un piccolo marina vicino al confine con la Francia, verso sera, in tempo utile per fare rifornimento di gasolio ed acqua e riposarci un pochino. Con cena in una vicina trattoria ed una dormitina in acque finalmente chete. Finora abbiamo avuto un mare normalmente mosso, molto mosso o agitato. Nulla di particolare.

Siccome però il futuro è molto burrascoso e la barca è riccamente arredata, con cristallerie e gamella delicatissime, perdiamo anche il tempo necessario per incartare ed impacchettare tutto accuratamente, per riporre poi tutte queste cose sotto i paioli, in sentina, il più in basso possibile, in modo che non volino via e non si rompano, e per chiudere e fissare accuratamente tutti gli stipi e stipetti.

La partenza è prevista sul prestissimo, verso le 3 del mattino. Non siamo mica a pettinare le bambole!

Ovviamente, durante la cena mi aggiornerò, con il cellulare, sulle previsioni. Le quali sono diventate brutte, con 30, 40 nodi da Nord, già in corso e tali previsti per i prossimi due o tre giorni. Sono brutte sì, ma forse non così brutte. Una burrasca come tante.

Che facciamo? Riaffiora il vecchio dilemma di sempre in questo mestiere (ma direi non solo in questo). Se rischiamo e andiamo, e poi andrà male, saremo stati quantomeno degli scriteriati e peggio. Se invece rinunciamo e aspettiamo, chi sta a terra potrebbe anche pensare che ce ne fregiamo e che ce ne stiamo approfittando, per regalare a noi stessi una specie di vacanzuola a spese altrui.

Devo dire però che il capo, Massimo, interpellato ed informato by mobile, ci lascia ampia carta bianca, da buon marinaio come lo conosco e pienamente consapevole della situazione. Certo, non ci nascondiamo tutti noi, che dispiacerebbe molto se arrivassimo in ritardo al salone e se, peggio ancora, andasse perduta la vendita. Non è che si vendono barche tutti i giorni. Ecco dove sta il problema.

Ok allora. Decidiamo con Stefano di andare avanti. Risaliremo verso Nord quanto basta e poi accosteremo per traversare. Dovremmo avere così meno fetch e comunque un'andatura di bolina larga, forse quasi al traverso. Tecnicamente la meno peggio con mare grosso. Inoltre, se proprio non fosse il caso, potremmo continuare a risalire per aspettare da qualche parte, sotto costa, il miglioramento del tempo. Almeno potremo dire di aver provato. Dopo di che, andiamo a nanna.

### **Si parte (Palamos - Tolone)**

Alle 3 di notte, o del mattino, scegliete voi, molliamo gli ormeggi, salutiamo il guardiano, un pochino perplesso, e ce ne andiamo. Tiriamo su la vela di randa e mettiamo subito due mani di terzaroli. Ci piacerebbe metterne 3, ma la terza mano su questa barca, stranamente, non è prevista. Inoltre rolliamo e serriamo bene il genova, intorno allo strallo di prua, e predisponiamo la trinchetta in coperta, pronta ad essere issata.

Il vento è sui 15, 20 nodi, il mare 3, 4, ed è poco nuvoloso. Possiamo quindi procedere a motore e randa verso Nord, stringendo il vento al massimo. Finiamo anche di rassettare gli interni e ci vestiamo adeguatamente, con cerata, salvagente e cintura di sicurezza.

Già, come successo nei giorni precedenti, resiste poco, ma non ha il coraggio di stare sotto ed allora lo facciamo sdraiare su una seduta del pozzetto, sottovento, a dritta, ben coperto dentro un sacco a pelo.

Verso le 11 vediamo che la situazione si presenta sempre impegnativa, ma accettabile e senza sostanziali cambiamenti rispetto a ieri sera. Issiamo così la trinchetta e dirigiamo verso Tolone, con il motore acceso, sia per le batterie, che alimentano gli strumenti ed il pilota automatico, sia per averlo pronto all'azione. Non si sa mai.

Mentre la barca cammina, equilibrata, sui 7 nodi, mangiamo qualche panino, beviamo anche un goccetto di vino e ci godiamo gli spruzzi delle onde, scherzando tra noi e cercando di coinvolgere anche il nostro neofita, poverino lui alquanto pallido ormai.



Esempio di barca con velatura ridotta.  
A prua una trinchetta.  
La randa abbassata e legata  
al boma (terzarolata), in primo piano

Ne approfitto allora, intanto che andiamo (mi scuserete se ho la bocca piena), per illustrare alcuni particolari tecnici sulle vele, soprattutto a favore di coloro che non conoscono la materia. Senza questi particolari, potrebbero risultare poco o niente comprensibili i perigliosi eventi prossimi venturi. Sarò breve.

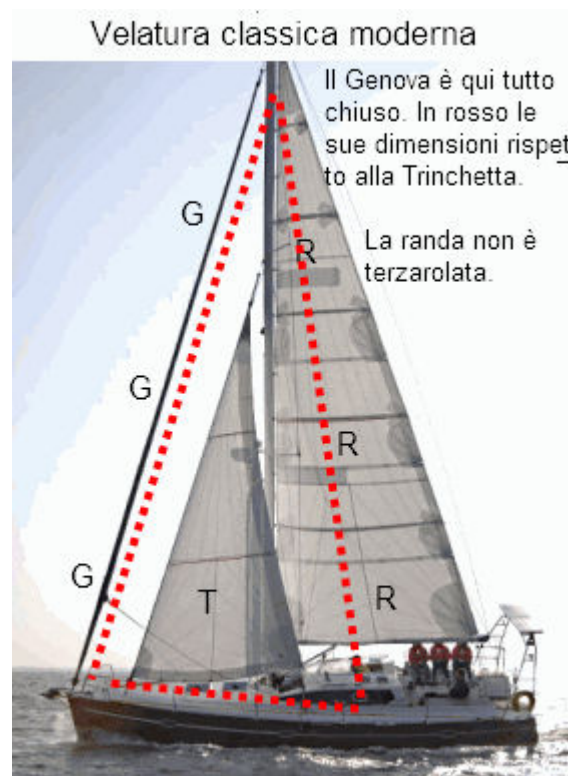
Nella prima immagine, una vista di insieme di una barca, di bolina, con una vela piccola a prua, in genere una trinchetta, e la randa terzarolata, cioè non alzata completamente, ma con una buona parte della sua superficie inferiore ripiegata e 'legata' sul boma.

Appresso un'altra immagine, scelta per mostrare la vela di prua, quella grande, tutta 'rollata', cioè avvolta intorno allo strallo (un grosso cavo in acciaio inox, che regge l'albero verso prua), generalmente chiamata 'genova' o 'genoa' in inglese, ed una trinchetta, tutta aperta. Il triangolo tratteggiato in rosso può dare un'idea della differenza di superficie tra le due vele. Si può così comprendere come sia importante, con vento forte, avere una superficie sempre funzionale ed efficiente, ma adeguatamente ridotta. Da segnalare anche che più le vele sono piccole, più il loro spessore aumenta, perché il tessuto e le cuciture devono resistere alla forza del vento e delle ondate.

Il nome 'genova' deriva dal fatto che questo tipo di vela fu inventato ed impiegato, per la prima volta, in alcune regate internazionali a Genova, che io sappia prima della Seconda Guerra. Il nome è così rimasto, nel tempo e nell'ambito internazionale.

Nella terza immagine si vede una vela di randa già ridotta con una mano, e con una seconda mano pronta ad essere usata. Una cima fondamentale è la borosa, che viene tirata bene verso poppa (prima si aggancia A con A, poi si tira B verso B), al fine di stendere la 'nuova' base della vela sul boma, quando la stessa viene abbassata. I matafioni sono pezzi di cima o nastro o fettuccia utili a legare il tessuto superfluo intorno al boma, quando la vela è stata ben tesata tra A e B. La borosa, su barche medie, è una cima di almeno 1,5 - 2 cm di diametro, in tessile specifico, capace di sopportare trazioni di alcune tonnellate. Se si dovesse spezzare, i matafioni quasi certamente non reggerebbero più, si spezzerebbero a loro volta man mano e la randa sbatterebbe alla fine come una enorme bandiera, rovinandosi tutta, inutile e molto pericolosa da gestire.

So che siete bravi, che state seguendo e che quindi mi chiederete perché, quando necessario, non si cambia anche la randa con una più piccola, come nel caso del genova, invece che mettere i terzaroli. Vi anticipo subito, senza che state a scrivermi. Perché le vele costano molto, pesano molto, quelle usate saltuariamente occupano grossi spazi a bordo, sotto coperta, e generalmente si da per scontato, o si spera, che le barche da diporto, diciamo amatoriali, navighino sempre in situazioni accettabili. Che cioè non se la vadano a cercare. Quindi, per lo più, i proprietari si accontentano di un genova avvolgibile, per regolarne la superficie esposta al vento, e di una randa



terzarolabile. Volendo, oggi giorno, anch'essa avvolgibile, dentro l'albero, opportunamente costruito per la bisogna.

E dunque, con venti a partire da 12, 15 nodi in su, generalmente le barche moderne vengono armate con le due vele principali ridotte quanto basta, via via fino al minimo possibile. Con venti più forti, per altro, non è raro procedere con la sola trinchetta, o comunque con un fiocco piccolo, o comunque col genova quasi tutto rollato, serrando tutta la randa sul boma. O viceversa, con la sola randa terzarolata. Tuttavia una trinchetta è sempre bene tenerla a bordo, perché il genova, poco aperto, ha una scarsa efficienza ed il suo tessuto è comunque meno resistente. E' meglio avere quindi una riserva per il tempo cattivo. Non si sa mai.

### **Andiamo, andiam! Andiamo a buscar ...**

Torniamo ora a noi. Ricordate? Stamattina abbiamo deciso di traversare.

E' pomeriggio inoltrato e vediamo bene che il vento tende a rinforzare e che il mare sta diventando grosso, molto grosso. Ormai abbiamo la classica conformazione delle onde, con vento molto forte ed a regime da qualche tempo: quelle di 'base', grosse, maestose, il fetch, e quelle vivaci, scompigliate, aggressive, che cavalcano quelle grosse, con le loro creste spumeggianti ed i frangenti, rigando tutta la superficie. Possiamo dire: un mare 3, 4 sopra un fetch molto grosso. Meno male piuttosto regolare, almeno per ora.



Bella foto aerea di un mare cattivo, tutto rigato, sulla via del tempestoso. Questa barca moderna, sui 16, 18 mt, naviga con la sola randa, terzarolata al massimo (4ta, anche 5ta mano di terzaroli, direi).

Come si comporta la barca? Prego, venite pure a bordo. Siamo nel cavo di un'onda, nel punto più basso dell'altalena. Siete pronti? Via!

La barca tuffa il muso nel muro d'acqua che arriva, riemerge fuori, si scrolla di dosso tutte quelle tonnellate e comincia a risalire il pendio dell'onda grossa. E riparte. Man mano le vele prendono più vento, la velocità aumenta e, quando siamo su in alto, arrivano anche gli schiaffi del mare vivo e le folate impetuose. E si vede un orizzonte selvaggio,

biancastro, pieno di spray. Uno spettacolo mozzafiato. Poi la barca comincia a scendere nel cavo successivo, accelerando sempre più, per la gravità e per la spinta delle vele. Whauuu! Adrenalina pura. Quando infine è giù nel fondo della fossa, le vele non sentono più il vento, o ne sentono poco, e fileggiano un po', cosicché essa si raddrizza quasi, e decelera di colpo. Fine della discesa e del vento, tutti immersi in un mare di schiuma e di acqua agitata. E poi si ricomincia. Ma c'è anche il sonoro, carissimi, a tutto volume. Il frastuono continuo, gli ululati, i fischi e gli stridii. Un po' meno nel cavo, più forti in cima. Senza fine.

Naturalmente il rollio ed il beccheggio, variamente combinati, sono continui, duri, quasi mai 'morbidi', con accelerazioni e decelerazioni molto vivaci, talora violente. E naturalmente il pozzetto diventa una doccia con vasca a cielo aperto. Ed il freddo si fa sentire. E come si fa sentire, pian piano. Anche se c'è il sole. E dopo comincia la stanchezza, per lo sforzo fisico, continuato, a tenersi bene. E dopo seguono i dolori alla muscolatura delle gambe, della schiena, delle spalle e delle braccia. E magari qualche crampo da gestire e far rientrare. Tutta roba da uomini duri (insomma ...), lo potete capire!

Prima che faccia buio, decidiamo varie cosette. Innanzi tutto facciamo alzare il nostro sfortunato giovane, gli facciamo fare la pipì nel pozzetto, tenendolo ben fermo, poi lo portiamo sotto, lo cambiamo, giacché è ormai fradicio e gelato, lo facciamo bere, lo sdraiamo e lo incastriamo sottovento, sui paioli, tra il divano ed il tavolo. Gli forniamo anche una bottiglia di acqua, un rotolo di carta da cucina ed alcuni sacchetti di nailon per l'eventuale racco, lo copriamo bene ed infine lo benediciamo. Gli dico anche, anzi gli ordino, di farsi la pipì addosso, se e quando la deve fare, perché è importante che non si alzi, per non rischiare di volare via, andare a sbattere e farsi del male e, peggio. rovinare la barca con la testa dura. Di più non possiamo fare. E' giovane, sano e quindi ce la farà. Poi mangiamo un altro panino e ci guardiamo attorno per gli ultimi controlli. Infine anche noi facciamo pipì nel pozzetto, aiutandoci a vicenda per mantenere l'equilibrio.

Fare la pipì sta diventando un problema serio. Nei bagni meglio di no, anche perché le valvole a scafo sono chiuse per sicurezza. E la barca è comunque molto sbandata. Non sarebbe facile farla nemmeno seduti sulla tazza. Fuori, in pozzetto (non fuori fuori, guai), a parte il problema di tenersi bene, quando abbassi i pantaloni della cerata rischi di infradiciarti completamente, con l'acqua e la schiuma che arrivano a getto continuo. Inoltre (non so gli altri maschietti, io parlo per me), prima di ritrovare il passerotto in mezzo a tutto quel casino di cerniere, maglie e mutande, ormai ridotto com'è ad un foruncolo, per il bagnato, il freddo e la fatica, ce ne vuole. Poi, infine, quando sei pronto, appena ti rilassi un attimo e cominci, ecco che la barca riparte come una scheggia impazzita e allora strizzi e chiudi tutto. Un delirio demenziale! Sicché immaginate. Giaccone e maglione tra i denti, pantaloni della cerata più o meno a mezz'asta, una mano per tenerti da qualche parte, l'altra mano che rovista in mezzo agli stracci, la pipì che va e viene e svolazza tutta in giro ... Fantastico, vero?

## **Dans la tempête**

Siamo in piena tempesta, ormai, e ne prendiamo atto. E' molto peggio delle nostre aspettative, ma non resta che andare avanti. Io seduto a sinistra, sopravento, la testa e le spalle sotto la cappottina, Stefano seduto a dritta, sottovento, anche lui un pochino riparato dalla cappottina. Forza dunque e acceleriamo la moviola!

E' notte, anzi è mezzanotte circa e concordiamo che è inutile star fuori tutti e due. Siamo gelati e bagnati, mangiucchiamo ogni tanto dei pezzetti di pane mollicci, che teniamo nella tasche della cerata, un sorso d'acqua a collo ed una sciacquatina sul viso

per togliere il sale, almeno per un poco. E' difficile anche fumare una sigaretta in pace. Già accenderla è una impresa demenziale, e poi comunque si bagna quasi subito. Pazienza. Tutta salute guadagnata.

Per la pipì invece, fine del problema, almeno per quanto mi riguarda. Quando serve me la faccio addosso, così almeno mi riscaldo tutte le parti basse e amen. Che cavolo! Ad immaginarlo prima di partire, mi sarei comprato i pannoloni.

Così Stefano scende sotto a riposare e si sdraia anche lui sui paioli, nel corridoio tra il salone e la cabina di poppa, sotto ai fornelli della cucina, pronto su chiamata. Da dentro mi strilla che l'anemometro marca i 60 nodi (110, 120 km/h), fino al fondo scala. Alla faccia delle previsioni, porca la porca! Pensavo che non avremmo avuto più di 40 nodi, 50 al massimo, toh! Così è veramente tanto! Sarà tosta! Pazienza.

Il mare, il mio amato amante, è ormai montagnoso, brutale e osceno. Forse divorzierò.

## **Ricordi e vaneggiamenti**

Con la mente navigo altrove. Quante volte ho toccato con mano un mare così, in circa 42 anni? Me lo chiedo e mi ricordo di due sole volte, a questo livello, forse tre, mai con le barche però.

Nemmeno quando 'spiaggiammo', inverno del 1973, con la Stella Polare, in Egeo. E nemmeno nel 1988, 16 anni fa, quando son finito fuori bordo, una notte, a Nord delle Baleari, mentre con il Loreli III del mio amico Pietro, andavo in Bretagna e c'era in corso, manco a dirlo, una 'Lionata'. In quelle due volte c'era sì un gran mare, ma non come questo, e le cause dei due eventi furono altre. Non un mare esagerato.

Le due volte di cui dicevo sopra, invece.

Una volta, inverno '67 - '68, nel canale di Sicilia, con la fregata Aldebaran. Il mio primo imbarco 'serio', intendo da Capo Sevizio, dopo il Doria (di allora), appena uscito dall'Accademia, da Guardiamarina, ed il Corsaro. Quella notte la nave, benché procedessimo a pochi nodi, tanto per governare al mascone, si infilava dentro le onde e contavamo il tempo che ci metteva a ritirare fuori la prua, sperando che lo facesse ogni volta. Le ondate, tra l'altro, ripiegarono il portellone e le lamiere di prua e l'acqua entrava dentro, correva lungo i corridoi e usciva dal portellone di poppa, volutamente tenuto aperto e sorvegliato. Tutta la nave in assetto 'Z', con il personale di macchina chiuso sottocoperta, passa uomo e portelli orizzontali ben chiusi. E si che era una nave ex USN, che aveva fatto la guerra, tutta in acciaio duro e 'bono'. Ce ne accorgevamo quando, facendo dei lavori, diventava un problema fare dei buchi con i trapani.

Un'altra volta quando ero sul Rizzo, primavera del '73. Ne presi di mare nel '73! Partimmo in tre navi della squadriglia, tre 'paperotte' in mezzo a quella buriana, da Cagliari diretti alle Baleari. Linea di fila, il Fasan in testa, intervallo tra le navi 1000 yds, velocità 15, poi 12, poi 10, poi 9 ... Anche allora, prima di partire, la solita telenovela. Si va? Non si va? Gli Spagnoli ci aspettano... La Marina non si ferma davanti al mare ... Si va. A notte fonda il mare ed il vento erano pazzeschi. Tutta roba che veniva giù dal Leone. Il fetch era grandioso. Tutte le fregate in assetto 'Z'. Tutta la gente pronta nei posti di competenza, quelli non di guardia autorizzati a sonnecchiare seduti sul posto, ma nessuno in branda. Tutti ovviamente con il salvagente. Ero di guardia in plancia, durante la seconda comandata. Ad un tratto il fanale di coronamento del Fasan, che spariva e ricompariva tra le onde, più o meno regolarmente, sparì per davvero e la nave, subito chiamata via radio, non rispondeva più. Il Comandante ordinò immediatamente l'andatura di manovra e continuammo avanti adagio. La sagoma del Fasan apparve infine, 'dead in the water', traversata alle onde e tutta buia. Rollava da paura! Non lo dimenticherò mai. Da paura! Noi e l'altra fregata dietro ci mettemmo alla cappa sul posto, pronti al peggio.

Andò poi bene e furono molto bravi a bordo, ripristinando presto l'energia elettrica sulle linee di riserva. L'acqua di mare era entrata da alcune fessure e rotture createsi nelle sovrastrutture e nelle tubolature a pressione, ed aveva causato cortocircuiti vari ed ovviamente principi di incendio. Ma ormai tutte le nostre piccole navi avevano gli stessi danni, chi più, chi meno, ed in più il Fasan aveva solo le alimentazioni di emergenza. Ed allora dietro front e tornammo a Cagliari, con la coda tra le gambe, tutta salata. Commissione di inchiesta da Roma pronta in banchina. L'avrei fatta io l'inchiesta, sì, ma al cervello di alcuni, però! E il contribuente paga! Meglio star zitti.

Sono le una di notte circa. Ho alcune ansie e paure. Intanto l'ansia di guardare fuori quando siamo in cima alle onde, per quanto si riesca a vedere. Ci mancherebbe solo una collisione od il rischio di una collisione con qualche altro disgraziato. Se si è sfigati, e non si è sincronizzati, entrambi su, entrambi giù, può capitare di non vedersi mai, reciprocamente, fino all'ultimo momento.

E non venite a parlarmi dei radar! Che c'ho dormito abbracciato per anni e anni. Che volete che si veda, con lo schermo variamente imbiancato, nonostante i vari anti qui e anti là?! Infatti l'antenna non è stabilizzata e punta caoticamente nello spazio circostante, magari un momento prima verso Vega, ed un momento dopo verso il fondo del baratro, a seconda del rollio e del beccheggio. E poi lo schermo è sopra la colonnina del timone, rivolto verso poppa. E chi ci va lì, completamente esposto alle ondate ed al vento; e per vedere cosa?! Ma chi le fa le barche? Meglio star zitti.

E sto zitto sì! Con chi minchia parlo, da solo, in pozzetto, in mezzo a 'sta bufera!

Poi l'ansia, il timore di possibili rotture, del timone, delle crocette, dell'albero, del sartame (il rigging, come dicono i marinai del mondo, cioè tutte le attrezzature e la ferraglia che fanno camminare i velieri: stralli, paterazzi, sartie, arridatoi, ecc) ...

Il rigging! Proprio lui. Mentre son lì a tenermi, mi torna in mente anche la tragedia del Parsifal, una splendida barca a vela, grande, che stava andando verso le Baleari, nel novembre del '95, 9 anni fa. Quando ero a Maridipart La Spezia mi capitò anche di lavorare ad alcuni aspetti tecnico-legali dell'inchiesta che lo riguardava. Anche in quel caso il Leone stava ruggendo molto forte. Andò a fondo in brevissimo tempo, perché si 'strappò' lo strallo (quello che tiene l'albero verso prua ed attorno al quale si avvolge il genova, come già sapete) e l'albero cadde all'indietro, aprendo e sollevando la coperta come farebbe un apriscatole. Due o tre infilate della prua nelle onde e poi a fondo. Sfido io, se entrano alcune tonnellate d'acqua dentro lo scafo ad ogni incappellata! Morirono in 6 (5 non più ritrovati) e sopravvissero solo in 3, rimasti a bagno, aggrappati a qualcosa, per molte ore ...

*Scusate, amici cari ed amiche care, per questo inciso in presa diretta, fuori programma, ora, proprio ora, in questo momento. Quando si dice le combinazioni che si danno nella vita. E' il 6 gennaio sera, del 2014. Faccio il gentiluomo e non faccio gli auguri alle signore. Sono in saletta, intento a limare questo racconto, sulla scorta di una bozza precedente, di alcuni appunti e di qualche mail di allora. Ed ovviamente dei miei ricordi, ancora piuttosto vividi, devo dire. Mentre sto ripensando alla terribile vicenda del Parsifal e rivivendo i miei problemi e timori di quella notte (tutte cose che cerco di trasmettervi al meglio, per coinvolgervi emotivamente al massimo, nel racconto e nel mio sentire di allora, perché mai scrivere se no?), il TG distoglie la mia attenzione dando la notizia che in Sud Africa una grossa tempesta, con 60 nodi di vento, ha danneggiato e messo in pericolo alcune barche da regata oceanica, partecipanti alla Cape2Rio. Una di esse ha addirittura disalberato ed un uomo è morto. E' in gara anche Soldini, con la sua barca Maserati. Pare*



*abbia criticato, come del resto gli altri equipaggi, la decisione di dare il via alla regata, nonostante le pessime condizioni e le pessime previsioni. Ma si sa, lo spettacolo, i media, gli sponsor, gli investimenti, i contratti, in breve: il vil denaro ... Alla fine queste cose prevalgono su tutto e i moderni 'gladiatori' devono scendere comunque nell'arena, costi quel che costi. E dopo navi, aerei ed elicotteri per i soccorsi. E il contribuente paga! Fine dell'inciso in diretta e continuo a star zitto.*

## **La fiondata con botta al ginocchio**

E torniamo subito a bordo, allora, ch  sta arrivando l'ennesima ondata.

Questa per    pi  maligna delle altre. Me ne accorgo subito, lo percepisco, ma per quanto cerchi di tenermi, il lato sinistro della barca s'inalbera e mi proietta come un fionda verso il lato destro del pozzetto, sottovento. E purtroppo il ginocchio sinistro sbatte malamente sulla maniglia sporgente del portello scorrevole, quello che chiude il passaggio dall'interno al pozzetto e viceversa. Il dolore   atroce ...

Adesso si che ho veramente paura, paura per il ginocchio e per l'inefficienza fisica che potrebbe comportarmi. Ho bisogno di pregare. Non   carino farlo solo quando si   nei casini, lo ammetto, ma ci provo lo stesso, sperando ...

Ci metto del tempo a ripigliarmi, stando in piedi, a gambe larghe, poggiato in avanti su tutte e due le mani, cercando di riguadagnare la flessione ed i movimenti. Rimango molto tempo in piedi, perch  non voglio correre il rischio che, stando seduto, poi non possa pi  raddrizzare la gamba. Stefano mi chiede se va tutto bene. Lo rassicuro. Bevo un pochino d'acqua e mastico un po' di pane. La masticazione aiuta a star svegli. E' l'unica cosa che funziona, anche in auto, almeno per un po', perch  fa affluire pi  sangue e quindi ossigeno fresco al cervello (se c'  un cervello). Ci vorrebbe una gomma. Provo ad accendere anche l'ultima sigaretta, ma   uno schifo ed   inutile che chieda a Stefano di prendermi un altro pacchetto. Si bagnerebbe subito, tutto.

Considero che siamo ormai da un pezzo al top della tempesta. Non rimane che sperare che allenti un po' la sua morsa. Prima o poi lo far , porca miseria. Le onde, il vento, i sussulti e gli sbattimenti della barca, il frastuono e gli ululati sembrano ormai far parte di una routine normale, ben collaudata. Colpisce sempre come, dopo un po', si faccia l'abitudine alle cose diverse dal solito, le quali finiscono poi col diventare, per l'appunto, normali. L'uomo   davvero un animale strano, decisamente adattabile. Si aggiornano i valori dei livelli sensoriali e si alzano (o si abbassano) quelli degli allarmi, e si finisce con il ritrovarsi in una specie di nuova normalit .

Il dolore al ginocchio diminuisce, a poco a poco. Sento un lieve gonfiore, ma facendo delle flessioni, ben abbarbicato alle strutture intorno, capisco che   andata bene, ma di molto bene, grazie a Dio. Mi siedo allora, per riposarmi, stando attento alla posizione, pronto cos  ad un eventuale prossimo lancio, per  lungo una traiettoria libera, questa volta.

Mi potreste chiedere, se non vi siete ancora addormentati, perch  anzich  star seduto a sinistra, sopravento, pronto ogni volta ad essere catapultato dalla parte opposta, non me ne sto accucciato 'gi ', in basso, nella seduta sottovento. Semplice. La barca   mediamente molto sbandata, spesso l'acqua delle incappellate invade anche il sedile, ma soprattutto non si riesce a vedere quasi niente fuori, stando cos  bassi. E invece bisogna guardare bene, il pi  lontano possibile. E dunque sto su, rischiando di pi .

## **Il mercantile**

Verso le 3 entro in ansia per un mercantile che arranca verso Nord. Lo avvisto, anzi lo vedo perch    improvvisamente vicino, a prua, meno male a sinistra. Vedo anche il

rosso, solo per poco tempo, e la sua sagoma grigiastra nel biancore e nel nero del mare. Aveva la precedenza ed è passato regolarmente davanti a noi. Chissà però se mi aveva visto. Arranca lento, non è piccolo, ma è più piccolo delle ondate che gli arrivano addosso. Ad ognuna di queste 'imbarca' tonnellate di acqua a prua e l'elica, a poppa, viene tutta fuori e frulla invano l'aria.

Bisogna che stia attento e guardi bene in giro. L'ho già detto, non ve lo ripeto più! La visibilità è ridicola e più ci avviciniamo alla costa, maggiore è purtroppo il rischio di incrociare mercantili che vanno o vengono da Marsiglia. Un terminal portuale molto grosso, come sapete, il più grosso del Mediterraneo. Non gli manca certo il traffico in arrivo e partenza.

Alle 4 scendo un momento sotto, per vedere come stanno, Stefano e soprattutto Giò. Il giovane è assopito, non ha più vomitato, è caldo ed è forse meno pallido. Lo lascio in pace. Va bene così. Stefano non sta molto bene. Si ritiene pronto a salire ed a montare di guardia, ma capisco che, almeno per il momento, è meglio di no. Tanto non sarei tranquillo e non scenderei sotto a riposare, anche se venisse sopra. Vedremo più in là, ché ancora ne abbiamo tanta di strada.

Prendo un tocco di pane e risalgo in pozzetto. Cosa non darei per un caffè ed una sigaretta! Ma per mare non ci sono ancora i 'barcagrill'. Che idiota!

Le montagne russe, il frastuono, il vento, la schiuma ... Tutto questo c'è invece, e continua implacabile.

Mi è ormai difficile stare sveglio ed efficiente come vorrei. Sono molto stanco e dolorante. Gli occhi mi si chiudono continuamente e decido allora di 'cedere' ad intervalli brevi, per pochi secondi, mentre siamo nel cavo delle onde, chiudendomi ogni volta al mondo esterno per qualche attimo. Tanto non siamo mica in autostrada!

## L'allucinazione

Verso le 5 e mezza vedo una luce bianca molto brillante verso prua, a dritta, alta sul mare, ma non tanto, come se fosse una luce in testa d'albero di uno yacht grande. Il cielo è sereno, non c'è luna e si vedono varie stelle. Entro in ansia per l'ennesima volta. Non vedo la barca, anche se mi sembra di scorgerne l'albero, con la luce che oscilla secondo il moto ondoso ...

Ci metto del tempo a capire che sono io che oscillo e che la luce è Venere, il pianeta, che è sorto verso Est, Sud-Est, anticipando il sole come sempre. La mancanza di riferimenti, di una adeguata profondità di campo e la stanchezza mi hanno fatto lo scherzetto. Mi tranquillizzo allora un pochino. Adesso so con certezza che sono molto rincoglionito, ma si continua.

## L'onda mostruosa e la gran botta

Sono le 6 circa, un vago chiarore



Esempio di 'muro d'acqua'.

Definizioni della Scala internazionale di Beaufort:  
Forza del vento 10 - 12, cioè intorno ai 60 nodi.

Onde enormi che potrebbero nascondere alla vista anche le navi di media stazza.

Il mare è tutto coperto da banchi di schiuma.

Il vento nebulizza la sommità delle creste e la visibilità è assai ridotta.

Tempesta Violenta. Violent storm (EN).

Violente tempête (FR)

si fa strada in cielo, verso levante. Ed ecco il fattaccio. Dobbiamo però rallentare molto la moviola ora, per essere sincronizzati con la descrizione, che richiede, per forza di cose, ben più tempo che non gli eventi.

Siamo nella fossa, nel solito ribollire d'acqua e schiuma. Ma questa volta la barca è proprio dritta, con le vele mosce, ed il silenzio è assoluto, del tutto fuori posto, innaturale, anche se solo per un attimo. Sono seduto con la schiena verso il sopravento, come sapete, ed il viso verso il lato opposto, pronto al lancio. Mi alzo subito, di scatto, agitatissimo. E mi giro, aggrappato allo schienale del pozzetto. Mi aspetto il peggio. Ed alzo gli occhi ...

Un muro d'acqua alto, infinitamente alto, mostruoso, nero, verticale, vicinissimo, tanto che pare di poterlo toccare allungando il braccio, ci sovrasta. Sembra impossibile così tanto esteso, così tanto alto, così tanto verticale!

Ma come fa a stare su così?! E' impossibile! Non ci credo! Non ci posso credere!

Ho un tremore incontrollato per tutto il corpo, rabbrivisco, mi si drizzano i peli ... Ed ecco che il muro crolla rovinosamente con un fragore orribile, impressionante, continuo ... La barca si rovescia verso dritta e mi ritrovo nell'acqua, proprio dentro l'acqua ...

L'accelerazione e la sbandata sono state così violente che non sono riuscito a tenermi. Sono volato via di schiena, attraversando tutto il pozzetto ed il camminamento della coperta, passando sotto le draglie, e sono finito col sedere e tutto il busto in mare; solo le gambe dentro, verso l'alto, e le mani aggrappate alla draglia bassa, trattenuto in realtà dalla sola cintura di sicurezza. Che ha retto! La cintura ha rettooooo!!! Sento Stefano che mi chiama, spaventato, da dentro.

Cerco di tirarmi su annaspando, ma è la barca stessa, meno male, ad aiutarmi. Si raddrizza e praticamente mi riscodella in coperta.

Rientro nel pozzetto incredulo, sbalordito, un po' spaventato, soffiando e sbuffando come un mantice e cercando di scrollarmi tutta l'acqua di dosso, gli stivali pieni come vasi. Uhhhh!!! Che botta! E che culo! Mi guardo attorno, mentre Stefano sta venendo fuori.

La prima cosa che vediamo è la trinchetta, che svolazza, ridotta praticamente a brandelli, e poi la randa, che appare mollata, più panciuta, ma forse ancora sana. La borosa si è 'stuccata' (come 'li lacci' delle scarpe, quando ero in prima classe), tranciata di netto come fosse uno spago. I matafioni invece hanno retto, almeno finora. A poppa dritta, il salvagente dell'uomo a mare è finito in acqua, insieme alla luce lampeggiante, e naviga nella nostra scia, trainato dalla sua stessa cima. Tutto il resto pare a posto e funzionante, con il motore che continua a borbottare imperturbabile. E dentro? Stefano mi rassicura. Tutto a posto eccetto il piatto di vetro del microonde. Lo sportello si è spalancato di colpo ed il piatto è volato via, segnando nell'impatto il bel legno della paratia opposta ed andando poi in mille pezzi, ben bene sparpagliati sui paioli. Che cavolo! Avevamo messo via tutto, ma ci siamo dimenticati di guardare dentro quella scatola incastrata nella paratia della cucina.

Ci ripigliamo un momento. Ringrazio Dio. E' andata bene ancora una volta.

Infatti siamo salvi e non ci siamo fatti alcun male!

Il salvagente a poppa può aspettare, che vada al diavolo. Anche la trinchetta può aspettare, distrutta com'è, ed anzi: che se ne vada al diavolo anch'essa. Non manderò certo Stefano a lavorare in giro per la barca, completamente esposto, al buio, nel bel mezzo ancora della buriana! Si può aspettare. Cammineremo più piano, ma fa niente.

La randa invece? Dovremmo sostituire la borosa, prima che i matafioni cedano. Però, a parte il buio, il boma è su, molto in alto e necessariamente bracciato fuori bordo. Non possiamo rischiare. E' troppo pericoloso.

Deciso, andiamo avanti e aspetteremo che faccia almeno giorno. L'unica cosa da fare quanto prima, invece, è scopare la dinette, per togliere di mezzo i vetri. Ci potremmo

far male e potremmo rigare i paioli.

Così mi sdraio in pozzetto, sottovento, per riposare, tanto ormai sono definitivamente alluvionato, mentre Stefano guarda fuori. Sono sfinito, ma prima di chiudere gli occhi e sonnecchiare penso che mi è andata veramente bene! Non solo la cintura ha tenuto e non mi sono perso in mare, ma sono passato esattamente, volando all'indietro, tra i due grossi winch di acciaio che si usano per manovrare le scotte. Un po' più a prua, o un po' più a poppa, e avrei sbattuto la schiena in pieno, e forse me la sarei spaccata. Ed anche la barca se l'è cavata bene. Grazie al cielo.

### **Resistete, che sta finendo ...**

Acceleriamo di nuovo la moviola, carissimi.

Ormai è giorno ed il sole comincia a scaldare. Il mare è ancora molto grosso, ma un po' meno, e soprattutto il vento è sceso sui 40 nodi. Non per far gli spiritosi, ma sembra un vento normale. Mi metto al timone, contro mare quasi, accelero un pochino, quanto basta, randa al centro, e Stefano comincia a mettere ordine, imbragato e con la cintura allacciata sempre da qualche parte, anche quando si sposta. Recupera il salvagente e la lucetta, e sostituisce la borosa con uno spezzone di cima robusta, legando la bugna della vela al boma. Poi ammaina i brandelli della trinchetta e li lega alla meglio, alle draglie di prua, per non farli sbattere malamente dappertutto.

Verso le 11 si comincia ad avvertire il ridosso della costa e verso le 13 siamo dentro la rada di Tolone, che è bella grande. Il vento fischia e sventaglia ancora, ma ci fa un baffo. Perfino Giò rinasce e viene fuori. Ammainiamo la randa.

E' pieno di porticcioli e di marina, intorno alla base navale. Girovaghiamo un pochino e poi entriamo in un marina che ci pare adatto. Non c'è un cane e ci ormeggiamo da soli, affiancati ad un pennello.

### **Evviva, è finita**

Sono ormai le 2 del pomeriggio circa. I miei compagni son giovani, allegri, vivaci, addirittura euforici. Fanno fuori qualche incartata di salame e prosciutto, poi si spogliano in costume da bagno, si armano di un paio di manichette dell'acqua, che giacciono in banchina, lì nei pressi, e cominciano a sciacquare tutto, se stessi, le cerate, i vestiti, la biancheria e tutta la barca, che è letteralmente bianca di sale. Siamo tutti letteralmente bianchi di sale.

Stefano chiama Massimo e gli racconta, per sommi capi, minimizzando un po' per il momento, che siamo stati fonati ben bene dal mistral, ma che siamo passati senza grossi problemi e danni. E che domattina ripartiremo e saremo a Genova in tempo utile, per l'apertura del salone.

Io chiamo casa, ma mi accorgo che ho finito tutta la benzina e l'adrenalina, e che sto addirittura balbettando e biascicando le parole. Mento allora, come qualche volta mi capita (mia moglie dice che lo faccio sempre) e racconto che va tutto bene, che dobbiamo rassettare la barca, e che è il vento che fa volar via le parole e si capisce male. Ci sentiremo con comodo stasera. Poi mi spoglio finalmente, butto gli stivali, che non sono serviti a niente, e tutti i panni nel pozzetto, mi sciacquo e mi sdraio in cuccetta. Nemmeno mangio. Certo, prima mi asciugo, però.

Basta! Non connetto più e non ne posso più!

### **Conclusione felice**

A Genova baci e abbracci. Una ditta apposita, di quelle che lavorano sulle barche,

mette tutto a nuovo, lavando anche la randa ed il genova, che era rimasto avvolto intorno allo strallo, ma che era comunque impregnato di sale. Anche i fiori nei vasi di cristallo.

Un falegname bravo ripara in breve tempo l'ammaccatura causata dal piatto del microonde ed ora non si vede più niente. Il piatto viene sostituito con un altro, prelevato da un'altra barca. La borosa viene cambiata e la trinchetta viene chiusa in un sacco da vela e portata via. Ne arriverà una nuova di zecca, anzi, di velaio.

La barca è splendida. Usciamo in mare con una giornata bellissima, da abbronzatura fine estate o primo autunno, veleggiando da signori con dolci ariette, e la trattativa si chiude bene. Tutti felici e contenti, come nelle favole.

Io, per altro, sono già infilato con la testa dentro un possibile nuovo viaggio, assolutamente demenziale, con un catamarano di 12 metri, dalla Rochelle a Livorno, da fare 'prima e mo', cioè entro Natale.

Come potete capire, il tema già da solo contiene in se tutti i semi per la rigogliosa fioritura dei futuri deliri ed anche di eventuali allucinazioni (un catamarano, un catache?, pure piccolo, l'inverno, l'Atlantico, il viaggio lungo, il freddo, le giornate corte ... Tutte parole magiche che evocano grandi casini).

Per questa avventura pazzesca, ma molto affascinante, devo incontrarmi, qui al salone, nei prossimi giorni, con taluni matti come me, e cominciare a quagliare.

Vi farò sapere. Non vi preoccupate, che non vi abbandono.

## **Brevi valutazioni e considerazioni**

Abbiamo fatto una navigazione di circa 35 ore. Di queste, più di 24 con un mare bestiale, di quelli rari. La barca si è comportata benissimo. E' stata evidentemente costruita molto bene. La trinchetta era sicuramente non adatta per quel mare, fatta con un tessuto troppo leggero e forse era anche troppo grande. Sarebbe stato meglio un po' più piccola e meno panciuta, secondo me. La randa dovrebbe sicuramente avere tre mani di terzaroli. Due non bastano. Non si sa mai. In merito a queste due osservazioni, do i miei caldi consigli a tutti gli interessati.

Da un punto di vista nautico, è successo che un fronte d'onda molto verticalizzato (talora succede, nel moto ondoso, per combinazioni varie), decisamente enorme, alto, esteso, sia letteralmente crollato sulla barca, che stava già facendo il suo mestiere, poverina, inclinandosi sottovento e pronta, come ogni volta, a risalire l'onda stessa.

Ed è anche successo che le vele, per prime, abbiano ricevuto le rovinose tonnellate d'acqua che cadevano dall'alto, inclinando ancor più ed ancor più violentemente la barca stessa.

E naturalmente le vele e le cime hanno rotto nei punti più deboli. Un po' di più la trinchetta, che forse ha preso la botta iniziale e la maggior parte della cascata (andavamo infatti di bolina larga). Un po' di meno la randa. Forse la borosa era semplicemente inadeguata, come diametro, o forse aveva un difetto costruttivo.

E forse così tante ore di tormento e fatica avevano evidentemente indebolito questi materiali.

Abbiamo ricostruito con Stefano anche l'angolo della sbandata, ed abbiamo valutato, per come abbiamo visto la cosa, lui dentro (forse ha valutato meglio, avendo i riferimenti delle pareti e degli oggetti, ad esempio del fornello basculante) ed io fuori, che essa è stata di circa 50 gradi (la varea del boma era finita alla grande dentro l'acqua, ed il boma è su bello alto, molto alto sulle barche di queste dimensioni).

Che sembrano forse pochi, ma immaginate di essere su una superficie orizzontale e che questa si innalzi improvvisamente e con violenza, da una parte, fino a 40, 50 gradi. Avete voglia a tenervi aggrappati! L'accelerazione vi sbatterebbe via come una fionda, e

comunque cadreste giù rovinosamente.

Mi chiedo anche, ed ancora me lo chiedo, mentre scrivo, che cosa sarebbe successo con una andatura poppiera. Avremmo infilato la prua in acqua e avremmo fatto una capriola, oppure strarizzato oppure, peggio ancora, strapuggiato, finendo davvero sdraiati sull'acqua?! Non lo so, ma l'esperienza mi dice che 90 su 100 sarebbe andata peggio. In fin dei conti, il Parsifal stava andando al gran lasco, o giù di lì, quando è affondato.

E come ha scritto Vito Dumas, quando fece la capriola nei 40 Ruggenti, anche a me 'Basta una volta'. E forse anche a Stefano. Giò invece, da ora in poi si contenterà solo delle gondole, magari con qualche bella tosa.

Da un punto di vista strettamente personale, mi son reso conto che mi sono scioppato circa 36 ore in 'piedi', all'aperto, gran parte di queste a mollo ed al freddo. E con una buona dose di ansie e paure ad ogni pie' sospinto. E che ce l'ho fatta, ma che mi è andata anche di gran lusso. E non ho certo tutti i meriti per questo, anzi. Sarebbe bastato forse poco per concludere la vicenda in modo assai meno brillante.

Comunque anche questa è passata ormai, e la pratica va in archivio! Finché dura fa verdura!

## **Raccomandazioni**

Quali? Poche e sacrosante, amorissimi miei.

Primo. Non andate per mare! State anzi a casa!

Secondo. Se proprio non potete farne a meno, non vi scordate i pannoloni!

Ah! Dimenticavo. E fate anche i buchi agli stivali, così l'acqua va via!

Bacioni a tutti allora, fino alla prossima che, sono sicuro, non vorrete perdere per nulla al mondo. Ciao. Vi abbraccio.



## **Un piccolo sfogo, perché 'nun se po sta sempre zitti'**

La foto qui sopra l'ho messa per ricordarvi chi sono. Non si sa mai, con l'età di tutti che avanza. Sono sorridente, ma solo perché non ho una foto da incavolato.

A proposito del salvagente per l'uomo a mare, con la sua lucetta e tutto quel casino di cima a corredo. Mi piacerebbe conoscere quelli che lo hanno pensato e reso obbligatorio (Decreto 29 settembre 1999, n. 385). E' anche molto costoso. Tutti ingegneri e architetti navali, comandanti, tecnici e politici vari, immagino. Oppure il primo che è passato da quelle parti? Ma ci sono mai andati in barca, sugli yacht, vela o motore che sia, con un po' di mare e vento?

Innanzitutto la cima va abolita. Quando una barca perde una persona a mare, in genere non è mica lì, ferma, col mare piatto, tutti a pigliare il sole! Non è quella la situazione pericolosa.

La barca corre, il motoscafo di più. Ma chi volete che si aggrappi al volo, come un funambolo da circo equestre, al salvagente?! Che intanto se ne va via con la barca come un treno. E dopo, durante la manovra di recupero, con vento ed onde, c'hai pure 'sto cavo tra i così e rischi, come tante volte è successo, di prenderlo nelle eliche e rimanere inchiodato come un pirla in mezzo al mare. Dunque via la cima, per favore! E' una cassata!

Veniamo ora al salvagente con la lucetta. Ma benedetti figlioli (quelli sopra elencati), ma 'sta cosa ingombrante, anzi due, una per lato, dove le mettiamo? A poppa, ovvio. Così sono a portata di mano. Ma la mano di chi! Quella del Signore e di pochi altri molto vicino a Lui, immagino!

Poniamo che io fossi finito in mare. Anche se Stefano fosse stato fuori con me in quel momento, ed anche Giò, ed anche tutti i Soldini del mondo, ma mi spiegate come avrebbero fatto, alla velocità della luce, a slacciare la cintura di sicurezza, uscire dal pozzetto, salire in coperta, correre a poppa, chiarire al buio tutto quell'obbrobrio e buttarmelo in acqua, in tempo utile, mentre la barca continua a sgropponare come puledro?! Ma per piacere!

E non è che questo problema nasca solo con forza 10, 12.

E' sostanzialmente lo stesso anche con venti di 15, 20 nodi, state tranquilli. Ho molta esperienza in merito.



Un salvagente per l'uomo a mare.  
Come quello finito in acqua durante la rollata.  
C è la lunga cima da allungare appresso al salvagente, quando viene buttato in mare.

E dunque, i signori addetti prescrivano invece (ai costruttori, ai cantieri ed agli armatori) un oggetto serio, già pronto ed impacchettato, dimensioni contenute, autogonfiabile, abbastanza piatto e pesantino (deve rimanere a pelo d'acqua, o quasi, se no volerebbe via come un fuscello), con una luce anch'essa seria, stroboscopica, quella del tipo spaccapupille. Da porre in modo acconcio in pozzetto, accanto alla colonnina del timone, così che anche un bambino possa prenderlo al volo e lanciarlo subito al naufrago.

Perché la gente sta nel pozzetto, soprattutto con vento e mare, e con la cintura allacciata quando necessario, tra l'altro anch'essa obbligatoria. Mica a spasso in coperta!

Allora forse ci sarebbe una qualche speranza di ritrovare e salvare il disgraziato.

Così come richiesto dalla legge e quindi obbligati a comprare ed a mettere a bordo, possiamo salvare solo i manichini buttati in mare durante le dimostrazioni, in una bella giornata di sole, per le foto sulle riviste patinate. Prima d'annà a magnà coi giornalisti, ovviamente.

Cosa può fare allora un armatore attento e prudente? Facile. O lascia perdere, anche perché ha speso già una barcata di soldi e forse si è già pentito di aver comprato la barca (accade spesso), oppure spende altri soldi per un oggetto serio (esistono, anche se magari non omologati). Cioè altri soldi sopra quelli inutilmente buttati.

Scusate lo sfogo! La vecchiaia rende irascibili. Cercherò di migliorare.