

Mario Bartoletti

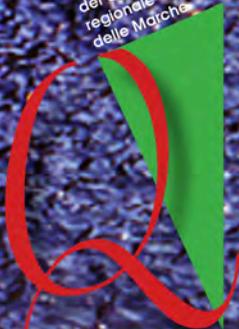


L'ALTRA METÀ DEL MARE

Quaderni
del Consiglio
regionale
delle Marche

Il Progetto Dalmazia

*Avventure
di ragazzi in barca a vela
negli anni '80-'90*





QUADERNI DEL CONSIGLIO REGIONALE DELLE MARCHE

Mario Bartoletti

L'ALTRA METÀ DEL MARE

Il Progetto Dalmazia

*Avventure di ragazzi in barca a vela
negli anni '80-'90*



QUADERNI DEL CONSIGLIO REGIONALE DELLE MARCHE



Il mare di cui si parla in questo libro è l'Adriatico un mare piccolo ma - dicono quelli che di queste cose se ne intendono - secondo a nessun altro per difficoltà a governarne il temperamento.

Mario Bartoletti ci racconta la storia di una esperienza ardua e originale, una “didattica” del mare avviata in tempi in cui le condizioni politiche erano diverse da quelle attuali. Tre decenni fa c'erano ancora i muri e le divisioni, dalla nostra sponda si vedeva quella orientale, avamposto di un mondo assai diverso dal nostro.

Forse per questo, allora, gli amministratori pubblici, invitati dai giovani protagonisti ad appoggiare l'iniziativa “Progetto Dalmazia” si dimostrarono all'inizio un po' dubbiosi. Ma, nel tempo, la situazione è profondamente cambiata. Quel mare che faceva da confine e da separazione fra gli uomini è diventato sempre più un ponte fra le popolazioni delle due sponde, che oggi si possono guardare senza perplessità o preoccupazione, con spirito di collaborazione ed amicizia. Anzi, oggi, quel ponte sta diventando l'elemento centrale di una grande progetto politico, ormai in fase avanzata di realizzazione, che punta ad unire le due sponde in una prospettiva di pace, progresso e sviluppo.

Se le condizioni del mondo sono cambiate lo dobbiamo anche a chi trenta anni fa, senza paura e con spirito pionieristico, questo mare ha scelto di percorrerlo e di attraversarlo e ha proposto ai giovani di andare oltre quel confine. Per questo il “Progetto Dalmazia” ci

appare oggi come una preziosa eredità culturale e una testimonianza formativa alla quale dobbiamo il giusto riconoscimento anche con la pubblicazione di un volume che ne sono certo, va ad impreziosire la nostra collana editoriale “I Quaderni del Consiglio”.

Vittoriano Solazzi

Presidente del Consiglio regionale delle Marche

Indice

| | |
|---------------------|---|
| Presentazione | 5 |
|---------------------|---|

IL PROGETTO DALMAZIA

| | |
|---|----|
| Premessa generale | 11 |
| Descrizione del progetto | 13 |
| Tempi di svolgimento e manifestazioni collaterali | 15 |
| Aspetto tecnico - Aspetto nautico - Aspetto velico..... | 21 |
| Il carattere culturale | 23 |
| Il tema delle differenti realtà sociali | 25 |
| Educazione ambientale | 26 |
| Lezioni a bordo | 28 |

SECONDA PARTE - I RACCONTI

| | |
|----------------------------------|----|
| Premessa | 33 |
| Prima traversata | 35 |
| Passaggio in acque strette | 42 |
| Orizzonte tempestoso..... | 46 |
| L'orologio di Simone | 50 |
| Verso le bocche di bora..... | 52 |
| Burrasca | 56 |
| Posto di lavaggio | 60 |
| Anguilla | 63 |
| Mangiare | 65 |
| Il bagno | 69 |
| Dormire... .. | 73 |
| Il barracuda cullato | 77 |
| L'ormeggio | 79 |
| Emergenza sanitaria | 82 |

| | |
|-------------------------------------|-----|
| Gran pavese | 87 |
| Porto | 92 |
| Assemblea generale dei paperi | 96 |
| Labirinto | 100 |
| Là dove nasce il vento | 107 |
| Notte surreale | 113 |
| | |
| CONCLUSIONI | 121 |
| | |
| APPENDICE | |
| Dizionario nautico essenziale | 127 |
| Cartografia | 141 |
| Note biografiche | 145 |

Il progetto Dalmazia





Premessa generale

I racconti di questo libro sono stati scritti negli anni '80-'90 quando sono state effettuate le crociere. Per vari motivi questi scritti sono rimasti "fermi" fino ad oggi.

Anche se 30 anni non sono certamente un periodo di tempo breve, ora che il libro viene pubblicato, per quante cose sono cambiate, sembra che di tempo ne sia passato molto di più.

Infatti, pur essendo il mare sempre quello, in mare sono certamente mutate (e spesso fortunatamente in meglio) tante cose. Sono cambiate le tecniche di servizio per la navigazione, le comunicazioni via etere, le imbarcazioni e anche le condizioni atmosferiche.

Che le condimeteo siano migliori rispetto al passato, lo dicono le statistiche e i rilevamenti delle stazioni meteorologiche: venti meno violenti, temperature più miti, burrasche meno frequenti (anche se un po' più violente).

L'avvento dei telefoni cellulari, praticamente inesistenti negli anni '80, ha molto semplificato ogni tipo di comunicazione, e si sa che in mare poter disporre di informazioni e magari conoscere in anticipo ciò che ci attende è una cosa assai importante.

La possibilità di avere di continuo la posizione reale della propria barca e tutto quanto riguarda la navigazione, la rotta ed eventuali pericoli, è anche questa una cosa a suo tempo impensabile.

Per quanto riguarda le barche, la cosa è ancor più evidente: diversi i materiali, diverse le forme, diversi e più potenti i sistemi di propulsione, vele e motori, diversi i sistemi di servizio alla navigazione. Noi, negli anni '80, ci muovevamo con mezzi certamente efficienti per quegli anni, ma assai limitati rispetto a quelli attuali.

Anche se negli stessi anni per le navi esistevano certamente sistemi più sofisticati, noi, sulla nostra barca, avevamo a disposizione più o meno quelli che aveva a disposizione Colombo 500 anni prima: bussola magnetica per tracciare e seguire le rotte, solcometro

a barchetta per la velocità, sestante e carte nautiche per la nostra posizione.

Questo era ciò che avevamo a bordo e ci bastava.

Andavamo quasi sempre a vela, non solo perché ci sembrava importante usare sistemi in accordo con la natura, ma anche perché l'utilizzo del piccolo motore di bordo era previsto esclusivamente per le manovre d'ormeggio in porto e non certo per un uso prolungato. In ogni caso le velocità "a motore" risultavano assai inferiori di quelle a vela.

Inoltre, non possedendo le certezze che la tecnica avrebbe fornito in seguito, quelle indicazioni un po' generiche e quelle condizioni sempre un po' vaghe in cui si operava non ci angosciavano, anzi, quella incertezza di dove si fosse veramente, quei dubbi su ciò che ci aspettava, dava ai nostri viaggi un sapore d'avventura e di attesa che oggi non c'è più.

Ma, se tante cose sono cambiate, solo una cosa sembra la stessa, cioè la passione per l'andar per mare che ancora molti giovani hanno oggi.

Questo resta per i "vecchi marinai" una cosa bella e una notevole consolazione: sapere che qualcun altro segue la nostra strada con lo spirito che, partendo dai lontani navigatori e passando attraverso la nostra esperienza, è stata trasmessa e assorbita dai nostri figli e nipoti.

Ma perché andavamo dall'altra parte del mare?

Non solo per conoscere nuovi luoghi, ma soprattutto per avere nuove conoscenze dirette di persone, di usi, di vita diversi dalle nostre. E questo può senz'altro esser considerato antesignano di quello spirito che pervade oggi il concetto di unione fra i popoli, e non di separazione, che il nostro mare ha troppo spesso rappresentato in passato.

Descrizione del progetto

Il Progetto Dalmazia è stata un'attività di vela d'altura per giovani, con forte caratterizzazione in campo culturale, sociale e ambientale.

È stata appoggiata ufficialmente dal Comune di Fano e dalla Provincia di Pesaro e destinata agli studenti più anziani delle scuole superiori fanesi e dei luoghi vicini.

Durante il periodo estivo sono state ripercorse su un'imbarcazione a vela diverse rotte delle antiche vie commerciali tra i porti della costa italiana e quelli dell'allora Jugoslavia.

Per questo è stata effettuata una serie di crociere della durata di 8-10 giorni ciascuna.

Queste crociere, partendo per lo più da Fano, hanno toccato di volta in volta vari porti della costa orientale dell'Adriatico, rientrando poi in Italia per il cambio dell'equipaggio.

Gli equipaggi, formati da giovani interessati alle attività veliche,



hanno partecipato nei mesi di marzo aprile e maggio ad un corso di lezioni propedeutiche alle attività nautiche ed hanno superato un esame finale su quanto loro insegnato.

Le lezioni teoriche vertevano su: arte marinaresca, navigazione, teoria della vela, meteorologia, vita a bordo.

Durante le soste nei porti, i giovani degli equipaggi hanno compiuto ricerche storiche sui legami esistiti tra le città visitate e il loro luogo d'origine e hanno pertanto rappresentato la sponda italiana nella creazione di nuovi rapporti di conoscenza e amicizia coi giovani del luogo e di contatti con le associazioni culturali e con le autorità.

Durante gli spostamenti gli equipaggi si sono addestrati alla navigazione a vela e hanno contribuito, a turno, a quanto necessario per la navigazione e la vita di bordo.

Al termine delle crociere il materiale di ricerca è stato ordinato e pubblicato; sono state allestite alcune mostre su quanto effettuato nelle crociere.

Fonda a Ziri.



Tempi di svolgimento e manifestazioni collaterali

Il Progetto ha avuto la durata di una decina d'anni.

Per i primi 5 anni, dal 1986 al 1990, le crociere sono state riservate agli studenti delle scuole medie superiori. Dal 1991 le crociere si sono aperte anche a persone d'età più matura, facendo alcune varianti, anche significative, ai temi di base.

Alcune crociere sono state caratterizzate da specifiche iniziative collaterali che hanno privilegiato un aspetto particolare quale quello naturalistico o quello archeologico o quello tecnico nautico.

In particolare, in collaborazione con clubs specializzati e relativi istruttori, durante le crociere sono state effettuate varie attività subacquee in alcune zone della costa orientale.

Con l'Associazione Argonauta ci si è interessati a particolari habitat della costa orientale, specie per quello che riguardava gli uccelli pelagici.

Con l'Archeo Club di Fano sono stati visitati e un po' studiati alcuni siti archeologici di cui sono ricchi gli arcipelaghi adriatici. In questi casi sono state effettuate varie immersioni utilizzando quanto appreso dalle crociere a tema subacqueo.

Nel 1991, data la situazione che si era venuta a creare con la guerra in Jugoslavija, e per le situazioni di pericolo esistenti nelle coste orientali adriatiche, il progetto fu temporaneamente limitato.

In quella situazione di guerra, vennero ugualmente mantenuti i rapporti con le amministrazioni delle città dalmate, specialmente con Senj. Con questa città, con cui si erano realizzati legami di gemellaggio, dato lo stato incerto della situazione, si discusse e si presero accordi per eventuali azioni di aiuti dall'Italia in caso di necessità.

L'aiuto immediato si concretizzò anche con il dono di una ambulanza, completa di strumenti di primo intervento, che venne consegnata al sindaco di Senj.

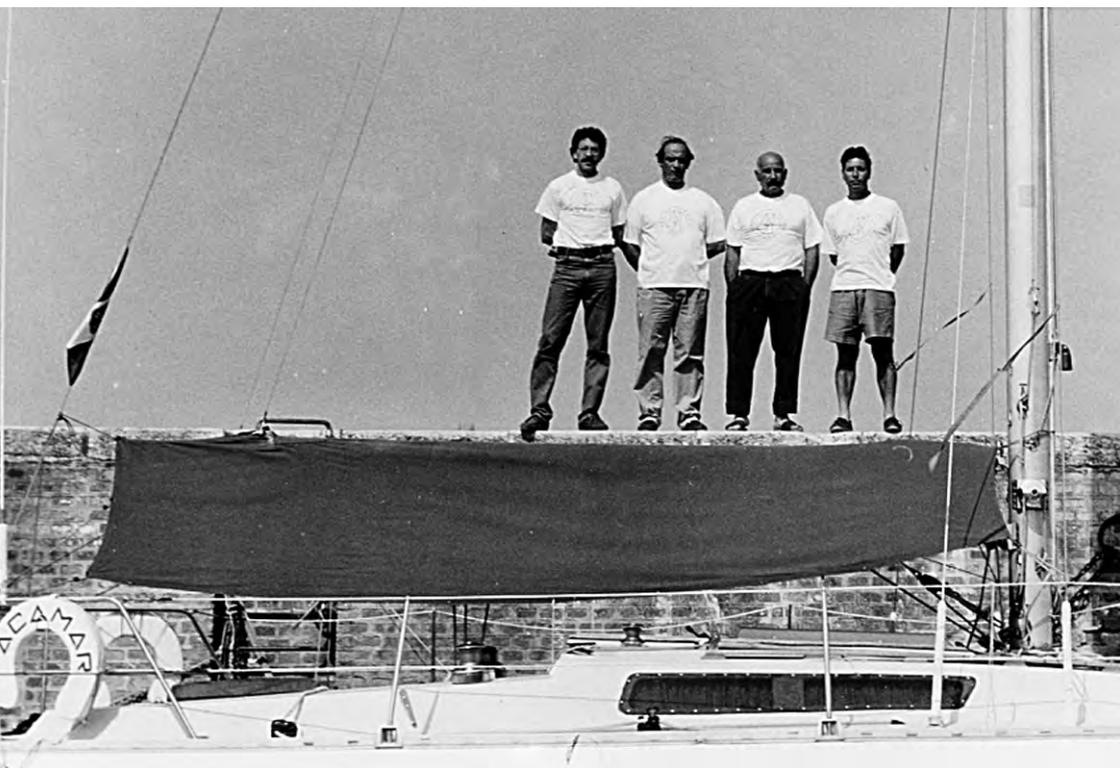
In seguito la Chiesa locale ebbe un cospicuo aiuto in denaro per la ricostruzione postbellica degli edifici danneggiati dagli eventi bellici.

Perdurando la situazione di guerra sulla costa orientale adriatica, nel 1992, nel quinto centenario del 1° viaggio di Colombo in America, si è partecipato alla regata commemorativa sull'imbarcazione Cica Boba, con 2 equipaggi di giovani del Progetto.

Le tappe sono state: Puerto Rico-New York e New York-Boston.

A metà degli anni '90, dopo tante traversate e visite della costa orientale adriatica, si è ritenuto di dover visitare anche altre terre e, sempre con la medesima imbarcazione e con gli stessi criteri, ci si è spostati nei mari di Grecia.

*I "vecchi" del progetto prima della partenza per le Colombiadi.
Da sin.: Checco, Giulio, Olliano, Mario.*



Originalità del progetto, problematiche relative

All'inizio degli anni '80 del secolo scorso, a Fano, l'andar per l'alto mare a vela era considerato qualcosa per pochi, privilegiati e soprattutto "un po' matti".

La città, pur vantando da sempre una marineria legata alla pesca, vedeva in ogni attività sul mare una situazione dura, complicata e, in ogni caso, pericolosa.

I non rarissimi naufragi e le perdite in mare di pescatori - eventualità per nulla remote nella storia fanese - non avevano certo contribuito a dare un'immagine gradevole e gratificante alle attività nautiche, specie a quelle veliche.

Così, la proposta di una iniziativa velica per giovani, e per di più con previsione di lunghe navigazioni, all'inizio non fu accolta con troppo entusiasmo dagli amministratori pubblici anche se veniva chiesto loro il semplice patrocinio. Nessuno voleva appoggiare ciò che appariva denso di incognite e assai pericoloso.

Era una cosa mai fatta in precedenza e decisamente nuova per le nostre zone.

In quegli anni le poche attività nautiche giovanili esistenti erano limitate a quelle sotto costa su piccole derive: quelle d'altura erano quasi del tutto sconosciute.

Anche la traversata adriatica a vela, tra la costa occidentale e quella orientale, non era molto praticata. Basta ricordare che, se oggi le regate d'altura in Adriatico sono numerose e affollate, la prima regata tra Pesaro e Rovigno fu fatta nel 1985, cioè solo un anno prima dell'inizio del progetto Dalmazia e l'evento, che pur coinvolgeva tutta la popolazione velica del medio Adriatico, da Ravenna a Pescara, vide la partecipazione di una ventina di barche appena.

Inoltre, in quegli anni, i sistemi di navigazione in uso non erano molto dissimili da quelli in uso secoli prima. Le comunicazioni



Ex voto marino.

telefoniche avvenivano solo attraverso linee cablate e quindi solo da terra. L'uso della radio di bordo, in mancanza di ponti radio, era limitato a situazioni d'emergenza.

Sistemi di navigazione assistiti, Decca, Loran, o satellitari, furono accessibili a tutti solo vari anni dopo, così come l'uso dei cellulari per le comunicazioni telefoniche.

L'unico appoggio morale, quando il progetto fu proposto, fu quello della Marina Militare che, col suo comando di Ancona, considerò l'iniziativa degna di plauso e di sprone.

In ogni modo, alla fine, pur con un atteggiamento un po' sospettoso e una approvazione stiracchiata dell'Amministrazione Comunale di Fano, che se ne assunse il patrocinio con l'Assessorato alla Cultura, nonché con la benedizione del Vescovo, l'iniziativa fu ufficialmente proposta agli studenti delle scuole superiori ed ebbe il via.

La base da cui sviluppare il progetto era costituita dagli scouts nautici di Fano che, in campo giovanile, avevano già una preparazione di tecnica nautica e soprattutto uno spirito adatto a questo tipo di avventura.

E difatti il primo equipaggio che effettuò la traversata adriatica era costituito da giovani scout che molto bene si comportarono in tutta la navigazione.

Da non trascurare anche l'aspetto legato alla proposta "politica" dell'evento.

C'è da ricordare che a metà degli anni '80 la contrapposizione del mondo occidentale e quello orientale (e quindi quello della Repubblica socialista federale di Jugoslavia), in Europa, era ancora molto evidente. Non erano rari i casi di fughe per mare verso le nostre coste.

Questo approccio diretto col mondo orientale rappresentava quindi una iniziativa certamente assai originale e notevolmente anticipativa di quelle aperture che a livello più ampio, avverranno solo vari anni più tardi (il muro di Berlino sarà abbattuto nel 1989).

Acamar



Aspetto tecnico - Aspetto nautico - Aspetto velico

Naturalmente la barca a vela è il mezzo con cui il progetto è stato attuato (*).

Barca a vela per raggiungere i luoghi da visitare, barca a vela dove vivere ogni giorno e come base per ogni attività relativa al progetto.

Questo ha comportato una serie di iniziative specifiche di apprendimento sia del navigare sia del vivere a bordo.

Per la navigazione è stata effettuata una vera “scuola”, con lezioni propedeutiche all’imbarco, che prevedevano un ciclo di lezioni teoriche supportate da opportuni manuali schematici, stampati, per l’occasione, dal Comune di Fano.

Prima delle crociere, come preparazione alla vita di bordo sono state effettuate alcune brevi uscite in mare; questo, per conoscere l’ambiente della barca e per chiarire cosa comportava lo stare assieme in luoghi angusti per un gruppo di 8 persone.

Le lezioni teoriche si sono svolte, ogni anno, in un periodo di tremese da marzo a maggio, con sei ore settimanali.

Le uscite “di ambientamento” sono state effettuate tra maggio e giugno d’ogni anno.

(*) la barca

L’imbarcazione usata è stata una barca a vela armata a sloop, di 34 piedi, per un equipaggio di 8 persone.

Caratteristiche della barca:

- cantiere di costruzione Jeanneau - anno di costruzione 1979 - Tipo: melody
Dislocamento 11 t. (a secco) - motore ausiliario 15 hp (pot. max).

Vele: randa - genoa grande - fiocco 1 - fiocco 2 - drifter - tormentina - spinnaker.

Dotazioni acqua dolce: 80 litri. - Dotazione gasolio: 50 litri.



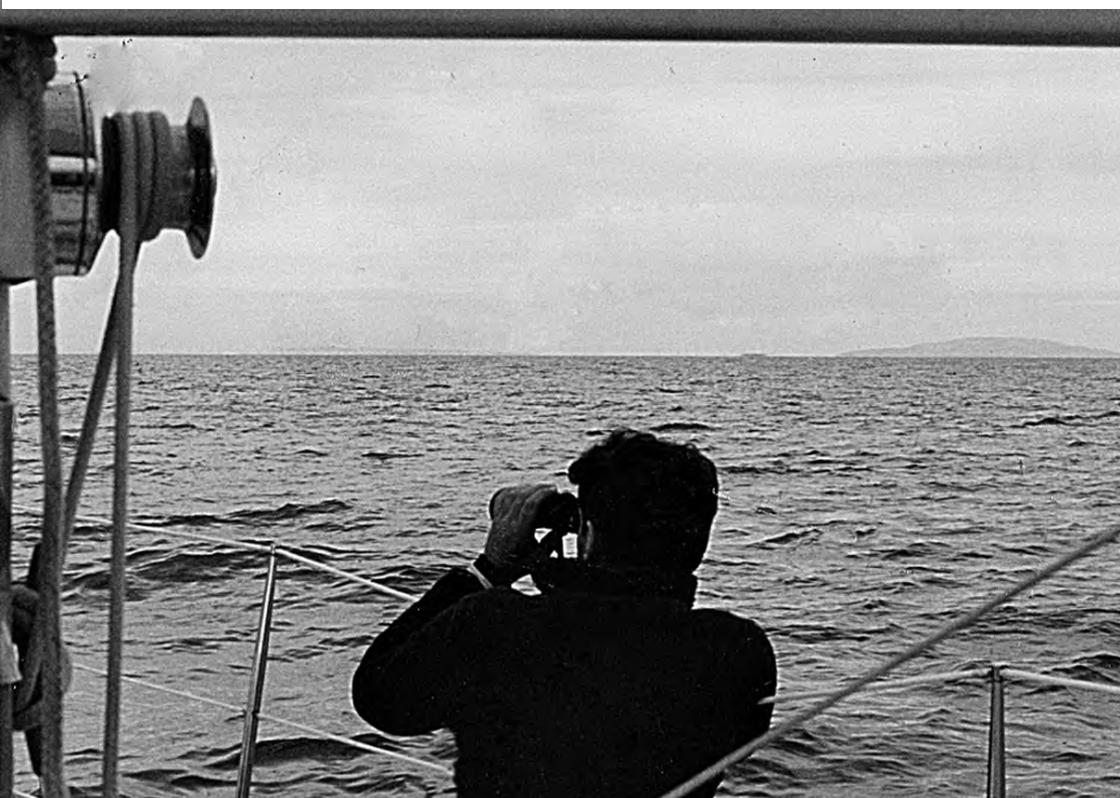
Stemma gentilizio in un porto adriatico.

Il carattere culturale

Il carattere culturale del Progetto si è concretizzato in una attività di ricerca storica su quelli che erano stati in passato i punti in comune fra alcune città della Dalmazia, e la città di Fano.

Grazie ai due importanti Istituti presenti a Fano, Archivio di Stato (*) e Biblioteca Federiciana, si è venuti in possesso di una serie di documenti che hanno permesso di indirizzare e circoscrivere le ricerche verso alcune di queste città. Altri documenti molto interessanti hanno indicato il livello tecnico e l'importanza di quello che era la marineria fanese nei secoli XIII-XVI. Ricerche da noi effettuate nelle biblioteche e negli archivi di Venezia e negli Istituti e musei di Lubiana, Zara, Sebenico e Spalato, ci hanno fornito ulteriori notizie riguardanti le attività nautiche e commerciali di Fano in quei secoli e dei suoi rapporti con le città dalmate.

(*) la signora Giuseppina Boiani è stato il riferimento principale in questo campo.



Incontro con gli scouts della Jugoslavia.



Il tema delle differenti realtà sociali

Negli anni '80, molto evidenti erano le differenze fra i sistemi sociali d'Italia e di Jugoslavia, come assai marcate erano considerate le differenze di ricchezza materiale fra le popolazioni.

A questo riguardo, l'opinione diffusa era che il nostro sistema, in cui le merci venivano prodotte in abbondanza, fosse visto con malcelato desiderio dagli abitanti della costa orientale.

Nella Jugoslavia sussisteva però una situazione che, se da un lato difettava di beni di consumo specie nel superfluo, dall'altro aveva ridotto notevolmente quelle sacche di povertà materiale e morale che da noi invece persistevano stridenti in varie zone.

Il diritto allo studio, alla pratica dello sport ed a tutte quelle attività giovanili a carattere associativo - che in realtà in Italia avevano un costo e quindi spesso risultavano non alla portata di tutti - nel sistema sociale della Jugoslavia, erano previsti per qualsiasi giovane come un diritto, indipendentemente dalla ricchezza della sua famiglia e quindi reso possibile per tutti all'inizio e per chi risultava adatto e meritevole nel prosieguo.

Se queste erano le opinioni correnti, nell'intenzione del Progetto, la nostra visita nelle città dell'Adriatico orientale avrebbe chiarito agli occhi dei nostri giovani quella che era la realtà effettiva.

Educazione ambientale

In un periodo in cui la coscienza ecologica in generale era ancora assai evanescente e in cui il problema ambientale riscuoteva ancora pochissima attenzione, sembrò importante realizzare qualcosa che potesse suscitare, almeno nei giovani, attenzione e interesse in questo campo. Questo, per far notare in maniera precisa come l'ambiente marino doveva essere conosciuto e rispettato in special modo da chi considerava il mare un luogo per le proprie attività, in cui muoversi, lavorare e vivere. (*)

D'intesa con l'associazione naturalistica Argonauta e con la collaborazione dell'Istituto di Biologia Marina di Fano è stata organizzata una serie di attività legate all'ambiente del mare, alla sua salvaguardia e allo sviluppo fra i giovani di una migliore coscienza ecologica.

A questo scopo sono state previste attività ed esercitazioni finalizzate a:

Formazione di Operatori Ecologici Volontari (guardie ecologiche) per l'ambiente marino.

Reperimento di materiale e campionatura varia secondo un piano dell'Istituto di Biologia Marina.

Produzione di materiale per l'educazione ambientale relativo al mare e alle sue coste

Le tre attività, pur perseguendo finalità distinte, interagivano nelle fasi di svolgimento per situazioni complementari vicendevolmente utili allo scopo. In questo modo le conferenze, le ricerche, i

(*) Non - come spesso facevano in quei tempi le petroliere - di considerare il mare una specie di grande pattumiera per liberarsi dei propri rifiuti e per scaricarci i residui liquidi dei loro carichi.



Cascate di Sebenico.

campionamenti, gli studi di ciascuna iniziativa sono risultati di concreto appoggio e necessari allo sviluppo e alle conclusioni generali.

Da notare anche che attività come queste, di approfondimento dei problemi legati al mare, vennero promosse con altre iniziative (tipo goletta verde), solo vari anni dopo.

Lezioni a bordo

Forse sembrerà strano, ma le prime lezioni a bordo non sono state quelle legate ai venti e alla navigazione, ma quelle sulla “sostenibilità” della vita in barca.

La barca - si sa - non è un ambiente “democratico”, anzi proprio il contrario. In barca c'è chi sa per esperienza (lo skipper) e può quindi insegnare quello che è giusto fare nelle diverse situazioni tecniche o di normale vita in comune. Per una convivenza piacevole, bastano poche regole osservate da tutti e tutto può procedere bene.

Si cominciava col far osservare situazioni che nella vita a terra sembrano banali, ma in barca - luogo assai limitato ed isolato, in cui occorre vivere in tanti - risultano essenziali. Ad esempio, che a bordo non esiste la possibilità di ricambi infinita: quel che c'è, c'è e si può utilizzare, quello che non c'è o non c'è più, nessuno ce lo fornisce di nuovo. Quindi occorre sempre essere attenti ed “economi” nell'uso, (l'opposto del concetto consumistico “usa e getta” tanto in voga in quegli anni).

Inoltre veniva ben ricordata la differenza fra “cose pulite” e “cose sporche” e il fatto che queste debbono rimanere sempre separate. Infatti, se alcune cose, dopo l'uso, da pulite diventano inevitabilmente sporche (buglioli, stracci, ecc.), se vengono riimmesse nello stesso luogo senza esser state di nuovo pulite, si rende sporco anche il materiale non usato e dopo un po' tutto è sporco. D'altra parte, a bordo, non è possibile avere a disposizione materiale di ricambio e spazi in grande quantità, quindi è necessario usare oculatamente le cose presenti ed eventualmente riutilizzarle dopo adeguata pulitura.

Lo stesso concetto del “pulito” veniva rivolto alla cura della persona: necessario a bordo un lavaggio assai frequente del proprio corpo e, dato che l'acqua dolce è assai limitata, occorre far spesso uso di quella di mare (che con i giusti additivi funziona benissimo), poi è lecito usare - sempre con gran parsimonia - acqua dolce per un rapido risciacquo.



L'Acamar nella baia di Lavsa.

Si continuava spiegando come occorre avere un certo spirito di adattamento sia fisico sia comportamentale, a prendere le cose dal punto di vista della tolleranza e dell'allegria, a non sentirsi offesi se sbadatamente ci veniva pestato un piede, insomma a vivere da amici anche se era la prima volta che ci si conosceva.

Inoltre occorreva seguire turni ben definiti per svolgere tutte le mansioni di bordo necessarie a vivere in quel contesto (turni al timone e alle manovre diurni e notturni - turni di cucina e pulizia stoviglie - turni di pulizia generale sopra e sottocoperta).

Solo dopo queste lezioni "comportamentali" si passava alle lezioni tecniche nel campo della vela: queste duravano tutta la crociera.

Tutto questo è stato sempre recepito molto bene dai ragazzi e forse è servito loro anche in seguito. Anzi, se col passar del tempo qualcosa della tecnica nautica può esser stato dimenticato, si spera che quanto spiegato e messo in pratica sul vivere in comune, sia rimasto ben stampato in loro e nel loro comportamento successivo anche dopo, fuori della barca.

SECONDA PARTE

I racconti



Premessa

I fatti qui di seguito narrati si riferiscono ad alcuni episodi delle crociere del “Progetto Dalmazia” cioè di crociere d’altura, della durata di 8-10 giorni in Adriatico, con equipaggio di giovani sui 16-18 anni, studenti degli ultimi anni delle scuole superiori. Derivano dagli appunti scritti dallo skipper o dai ragazzi dell’equipaggio.

Se si trattasse di una pellicola cinematografica, dovremmo cominciare col dire “i fatti qui riportati sono realmente accaduti...” perché tutto quello che viene narrato in queste pagine risponde a verità, senza troppe esagerazioni e nessuna invenzione.

Certo, nella narrazione è stata data maggior enfasi e spazio agli eventi un po’ più movimentati, quelli con vento sostenuto e mare agitato invece che alle traversate calme con venticelli a favore e mare quasi piatto. Ma nelle crociere, in ogni caso, di vento e di mare ne abbiamo trovati di ogni tipo.

Se fra i racconti risultano più quelli caratterizzati da vento forte e mare mosso, le immagini fotografiche riportate, come si può notare, danno invece, quasi tutte, una visione di relax e serenità. Anche questo è facilmente spiegabile perché, se quando si è alla fonda in

1986, in banchina a Sebenico.



un posto sicuro o c'è bel tempo e tutto fila liscio è facile prendere la macchina e scattare qualche foto, quando invece si è in condizioni avverse, oppure occorre avere grande attenzione alla navigazione o ci si trova nel bel mezzo di una burrasca, non si pensa certo a far foto chè, allora, altro c'è da pensare o da fare.

Anche qualche piccolo accenno ad eventi strani, un po' fantastici o surreali, non è una forzatura eccessiva, chè in mare - chiedetelo a qualche vecchio marinaio - sembra che alcune cose, in particolari momenti, possano apparire così...

Nei racconti è spesso usato un "gergo marinaro", e ciò per esser certi di rappresentare in maniera precisa la realtà. In ogni caso, per chi non ha familiarità con questi termini, in appendice è stato riportato un " dizionario nautico essenziale" che oltre ai vocaboli riporta anche alcuni "abbinamenti" di parole tipici del linguaggio di bordo.

Quello che forse non si riesce a far trasparire bene da questi scritti sono le sensazioni, di tensione, di timore, di apprensione, che caratterizzavano le varie situazioni particolarmente concitate in cui spesso ci si veniva a trovare.

In verità, queste erano certamente superate dalle altre più numerose situazioni caratterizzate da allegria, amicizia, spensieratezza, in cui si svolgevano le navigazioni, e questo spero invece possa trasparire in maniera evidente da quanto scritto.

C'è infine da notare che in attività veliche prolungate come queste, che si riferiscono ad una sessantina di crociere svolte in 10 anni, la fortuna è stata assai benigna: nessun incidente s'è mai verificato. Eppure, riguardando indietro, di possibilità ce ne sarebbero state più d'una.

Questo, però (trascurando questioni di modestia), potrebbe anche significare che le cose sono state fatte con la dovuta preparazione tecnica e con la giusta prudenza.

Prima Traversata

Da sempre sognavo di poter partire dalla spiaggia di fronte a casa e attraversare il mare per scoprire cosa esisteva al di là dell'orizzonte.

I libri mi avevano fatto capire che la costa orientale era diversa dalla nostra: tutta piena di isole quella, mentre qui da noi, a parte piccoli banchi di sabbia emergenti nelle basse maree, fino alle Tremiti di isole vere neanche l'ombra. Ora finalmente sarei riuscito a vedere coi miei occhi la realtà del mio sogno.

Siamo in uno sloop di 34 piedi; siamo in 7 + lo skipper (decisamente più anziano di noi).

Alla partenza, di buon mattino, c'è ancora una buona brezza di terra che ci accompagna fino a dieci miglia dalla costa, poi, dopo una breve pausa, il vento passa a maestro rinforzando gradatamente. Prendiamo un vento, che oscilla fra i 15 e i 20 nodi, al traverso, da sinistra.

Se aumenta ancora occorrerà dare mano ai terzaroli; per ora procediamo inclinati di circa 20° (che non è pochissimo) con l'acqua al limite del trincarino, al lato dritto, e con la base dei candelieri che spesso va sotto.

È un bell'andare, con beccheggio regolare e con un'onda che si frange al mascone di sinistra, con gli schizzi che arrivano ogni tanto fino a poppa.

Ormai la costa italiana alle nostre spalle è sparita e per un po' sarà difficile vedere altra terra. Dobbiamo compiere una settantina di miglia e a questa velocità, se tutto continua così, in una dozzina d'ore si arriva.

Il primo pasto, vista anche l'inclinazione della barca ed il beccheggio che va aumentando, è a panini. In effetti la pentola ci sarebbe anche rimasta - ben bloccata dai ferri - sopra i fornelli; quello



In vista della costa orientale.

che manca è il volontario-cuoco che si piazzò di sotto e, ignorando i salti della barca, si metta a seguire una normale cottura di pasta e fare un po' di sugo.

Il taglio di pane e di companatico per la confezione-panini è invece sopportabile e in ogni caso può esser fatto anche in pozzetto.

Certo, questo sbattimento generale chi se lo aspettava?

Altra cosa inaspettata è il freddo che, pur essendo in estate, ci costringe ad infilarci, sotto la cerata, maglione e pantaloni lunghi, roba questa che nessuno di noi avrebbe pensato di dover usare di giorno.

Meno male - penso - che non ho seguito la balzana idea “che d'estate in mare fa caldo”, come pontificava qualche saccente di banchina - come ne esiste in ogni porto - e che pur non essendosi mai allontanato più di mezzo miglio dall'imboccatura, si sente in dovere di trinciare giudizi e indicazioni su “come, quando, dove e perché”, sempre.



il winch, elemento più citato nella classifica dello sbattimetro

È stata già istituita una serie di “classifiche a punti” riguardanti varie situazioni esistenti a bordo, ad esempio chi dorme di più, chi mangia di più, chi “racca” di più, ed altre ancora come lo “sbattimetro” ovvero la valutazione degli urti su sporgenze, spigoli o trappole varie di cui la barca è cosparsa.

La speciale classifica dello “sbattimetro”, dopo poche ore di navigazione ha già raggiunto un buon livello partecipativo.

Di solito si constata che, stranamente, più sonoro è l’impatto con l’ostacolo, più basso risulta il dolore. In ogni caso, vengono attribuiti i seguenti punteggi:

Punti 1 per impatto semplice contro spigolo o corpo smussato (come urto su golfare o galloccia o scalino) senza spontaneo ed immediato urlo di dolore.

Punti 2 per impatto dinamico contro stessi ostacoli ma con urlo lacerante e immediato.

Punti 3, per urto su boma o winch, di testa o di arto, con vibrazione sonora che supera l’urlo del malcapitato.

Punti 4, per impatto su corpo contundente che non produce (tanto fa male) né urlo né suono da vibrazione (tanto è duro il corpo), ma solo gigantesca ecchimosi e imbambolamento immediato del soggetto.

Verso le 16 il vento, che già da mezzogiorno aveva cominciato a ruotare a dritta e già da un po’ ci costringe ad una bolina stretta,

rinforza ancora obbligandoci ad una mano di terzaroli e cambio di fiocco.

Tutte operazioni facili queste, ma quando venivano fatte con mare calmo e per esercitazione erano senz'altro più semplici; ora tutto si muove, si agita e se non ci si tiene ben abbrancati con una mano a qualcosa, si rischia di finire fuoribordo. Pur assicurati dalla cintura di sicurezza, non deve risultare una bella esperienza rimanere appesi fuori bordo come salami alla "life line" distesa tra prora e poppa.

Il vento ora proviene proprio dalla direzione che dovremmo seguire per la nostra rotta, quindi occorre fare qualche bordo.

Comincia ad imbrunire, iniziano i turni di guardia. Siamo divisi in tre squadre che si alterneranno dalle 22 alle 06, al timone, alle vele e per fare il punto nave. Unico ma notevole pericolo sempre presente, il traffico di petroliere e pescherecci, abbastanza intenso in queste zone.

Sono ormai le 4 di mattina, da sud-est appaiono i primi chiarori dell'alba imminente. Tutta la notte abbiamo bordeggiato in un settore di un centinaio di gradi a cavallo della linea di rotta, a stringere, ma, mentre ci siamo molto sbattuti, non siamo riusciti ad avanzare di molto.

Da qualche ora ormai il faro dell'isola più esterna della costa orientale, ci ruota sopra la testa e ci indica dove dirigere.

Per fortuna il vento è mutato e ora la rotta può esser seguita senza bordi.

Questa notte si è anche visto un cielo che, pur non totalmente terso, si è almeno potuto ammirare in tutta la sua estensione, senza eccessivi o forvianti bagliori provenienti da terra.

Il mio turno, assieme ad altri due compagni, è iniziato alle 01 e ormai quelli del turno successivo dovrebbero rilevare, ma è già 3 volte che si va a scuoterli, quelli aprono gli occhi, dicono che arrivano e poi nessuno si vede. E dire che quando si è a terra tutti e tre



Ormeaggio con ancora a prora e cavi di poppa alla base dei pini.

si vantano di esser dei grandi nottambuli.

Lo skipper dice che occorre essere più decisi, ma che fare? Scende lui a smuoverli; si sente scorrere acqua in un bugliolo e poi un gran trambusto.

Finalmente i 3 del cambio appaiono in coperta, un po' bagnati e con la faccia stravolta; si muovono ma è chiaro che, pur in piedi, ancora dormono.

Sorge il sole.

Io non ho più sonno e finalmente posso godermi l'avvicinamento all'isola e alla costa orientale tanto a lungo sognata, senza tenere gli occhi pressoché inchiodati alla bussola (come necessario quando ero al timone).

Qui tutto appare veramente differente dalla nostra costa: all'orizzonte è un continuo sorgere di cucuzzoli che sembrano nascere dal mare e crescere mentre ci si avvicina.

Sono quasi le 8 e siamo al traverso dell'isola del faro.

Molti dei cucuzzoli che sembravano isolette si sono rivelati appartenere alla medesima base (per questioni di curvatura terrestre apparivano solo le parti alte dei crinali), ma lo spettacolo è senz'altro incredibile.

Ormai si sente distintamente un profumo di pino e di erba aromatica che la brezza locale ci spande sulla barca; naturalmente, come ogni brezza di terra, ci viene in faccia costringendoci a bordeggiare.

Tra bordi e cambi di rotta, sono passate quasi 24 ore dalla partenza quando, doppiato l'ultimo capo, entriamo nel golfo in cui si apre il porto d'arrivo; ora dovremo fare una lunga sequenza di pratiche doganali ma poi saremo liberi di muoverci nell'arcipelago dove vogliamo.

La traversata è stata bellissima; io ho dormito poche ore ma ora mi rifarò abbondantemente di quanto perduto. Penso che vincerò la classifica dei dormiglioni. Importante non aver perso nulla di questo viaggio diurno e notturno che corona un sogno tanto a lungo cullato.

Ora abbiamo dato fondo in una piccola baia con i bordi contornati da pini che arrivano quasi in acqua. Siamo assicurati con ancora e cinque lunghezze di catena a prora; un cavo a terra alla base di un pino ci mantiene in linea di poppa; ci sono buone premesse per dimostrare che ogni tanto la realtà può risultare anche più bella del sogno.

Passaggio in acque strette

Quanto può essere scura una notte di luna nuova e cielo coperto lo sanno bene i marinai abituati a navigare alla cieca: un occhio alla bussola, un occhio a guardare tutt'attorno. Non si vede proprio nulla oltre la luce di prora.

Se poi occorre navigare in acque "strette" perché si deve entrare in una baia o avvicinarsi a un porto, l'attenzione deve essere veramente tanta.

Volendo rendere ancor più fosca l'atmosfera, possiamo metterci un po' di vento fresco, un po' di mare formato, qualche piovasco sparso e si capisce bene quale tensione possa esserci a bordo per chi sta al timone o di vedetta. E in verità situazioni di questo tipo non sono affatto eccezionali per chi va per mare in barca a vela, senza l'ausilio di altro se non di carta nautica e bussola.

Passaggio notturno in acque strette.



D'altra parte, quando si calcola la rotta, si cerca di essere nei punti difficili con la luce del giorno, ma non sempre le navigazioni si svolgono come le avevamo pensate e così qualche volta, se il vento è stato più forte di quanto ce l'aspettavamo o più debole, si può arrivare ai passaggi stretti qualche ora prima o dopo di quella prevista ed allora qualche dubbio viene: continuare la navigazione o zigzagare di fronte alle bocche in attesa di poter vedere meglio?

Di fronte a questo passaggio, per entrare dietro le isole, nel canale, dovevamo esserci all'alba. Il vento ci ha spinto più del previsto e ora, è da poco passata la mezzanotte, siamo già arrivati. Piove e non si vede nulla: i fanali di allineamento per il transito notturno appaiono e scompaiono a seconda che arrivi un piovasco o sia uno scoglio più alto degli altri a frapporsi tra noi e la luce; risultano quindi di scarsissimo aiuto.

Olliano, che è già al timone da più di 3 ore, non si pronuncia; Ennio sarebbe dell'idea di passare, anche perché ha sonno e pensa già al ridosso dietro le isole e ad una buona dormita senza tanti sobbalzi.

Lo skipper guarda di nuovo sulla carta la zona che si vuol attraversare e che al traballante chiarore della piccola torcia elettrica appare piena di crocette, cerchietti e puntini, simboli di scogli affioranti e bassi fondali.

“Occorre stare ben attenti anche con la luce del giorno”, mormora Olliano. E se un uomo di poche parole come lui fa un'affermazione del genere significa che, a suo parere, sarebbe meglio attendere. Ennio borbotta che mancano 5 ore all'alba...

L'ecoscandaglio è sull'allarme dei 10 metri in modo da segnalarci eventuali inizio di ostacoli (la nostra immersione è di circa 2 metri). Si riduce la velatura e si accende il motore lasciandolo girare in folle.

Si avanza adagio nel buio più completo.

“Ora dovremmo essere all’incirca qui”, dice Ennio, segnando un punto sulla carta, “proprio all’inizio della zona pericolosa; fra poco dovremmo trovarci su un bassofondo che la carta dà di 5 metri”. Velocemente si porta l’allarme dell’ecoscandaglio a poco più di 5 e subito questo inizia a suonare.

Siamo proprio nella zona che pensavamo, ma dato che questa si estende per varie centinaia di metri tutt’attorno, ci troviamo spostati a dritta o a sinistra rispetto al centro del bassofondo? Dall’ultimo rilevamento valido è passato troppo tempo per poter esser certi di non commettere errori significativi.

In ogni caso possiamo tracciare una rotta stimata fino a questa zona con un buon margine di sicurezza tutt’attorno, dato che di qui inizia la zona pericolosa.

Intanto il segnale di allarme continua a suonare. A prora Giordano di vedetta continua a scrutare davanti a sé nel mezzo della notte, ma ad un tratto è da dritta che l’attenzione di tutti è attratta. “Sentite!”.

Prima pacatamente, mescolato al rumore del motore e poi sempre più chiaro, il rumore dell’onda che si frange su uno scoglio appare inconfondibile. Il rumore viene da dritta, circa a 2 ore.

Immediata consultazione di carta e primi commenti: “potremmo essere qui, ma anche in quest’altra posizione”.

Sono attimi di silenzio in cui si pensa e si fanno calcoli concitati, poi, improvvisamente la vedetta strilla: “occhio a sinistra, a 1 ora sulla sinistra!”.

Con sgomento ci appare improvvisa, vicinissima e inattesa da quel lato l’alta parete di uno scoglio sulla cui base le onde non frangono perché ridossate dal vento, e che sembra lì posto, terrificante, quasi a sbarrarci la strada. Un lampo in quel momento illumina per un attimo tutt’intorno la scena. E solo allora tutti abbiamo ben chiaro in quale zona ci siamo cacciati e dove realmente siamo.

“Siamo qui”, indica lo skipper, “spostati parecchio a sinistra ri-



Mario ed Ennio...

petto alla rotta stimata. Stiamo dirigendo dritti su questa zona di scogli; di qui non si può passare! Pronti a virare a dritta. Pronti alla vira! Vira! - Qual era l'ultima rotta - bussola?" "110", dice pacatamente il timoniere. "Via per 2 - 9 - 0, subito!"

In pochissimi secondi siamo di nuovo in assetto e sulla nuova rotta. Si consulta la carta con più calma, "ci siamo infilati proprio in un bel budello", qualcuno dice.

E in effetti, secondo la carta, siamo entrati in una zona che, copersa com'è di crocette (simbolo di scogli isolati) sembra un cimitero.

Quante barche già nel passato si saranno certamente trovate qui nei guai; quante avranno realmente trovato un cimitero in questo posto !

"Ormai dovremmo essere fuori", dice Olliano, dopo una ventina

di minuti in cui nessuno ha fiato: è ancora al timone ed è stato ben attento a non scadere di un metro rispetto alla rotta già prima percorsa.

Difatti dopo poco ci accorgiamo di essere di nuovo in mare sicuro in acque profonde.

“Spegni il motore, siamo fuori.”

Riprendiamo a zigzagare nella notte piovosa pendolando di fronte alle bocche mezz’ora con mure a sinistra e di nuovo mezz’ora con mure a dritta.

Dal boccaporto si affaccia il viso insonnolito di Letizia, che non era di guardia e dormiva in cuccetta “siamo arrivati?”, chiede. “Dormi che è presto, devi venire a rilevare fra 1 ora con Lara” risponde Ennio.

“Tutto bene?” chiede di nuovo prima di rimettersi a letto e riprendere il sonno interrotto. “Tutto bene!” risponde il timoniere.



Orizzonte tempestoso

Quando l'orizzonte si staglia netto fra un mare blu scintillante ed un cielo azzurro intenso, è quasi un delitto starsene fermi e non dirigere laggiù, dove mare e cielo si toccano...

Ma quando, verso l'orizzonte, mare e cielo assumono un colore scuro tendente al nero, con montagne di nuvoloni carichi d'acqua che sembrano voler piombare da un momento all'altro su chi si azzardi a uscire in mare aperto, allora è buona regola rinforzare gli ormeggi, verificare il rizzaggio del materiale in coperta e prepararsi ad una sostanziosa sosta in attesa di qualche cambiamento climatico.

Però, ogni tanto, forse perché qualche scadenza di calendario non permette di attendere o perché qualche altro motivo particolare impone di macinare almeno qualche miglio nella giornata, o perché si pensa che il ridosso o l'ormeggio possa essere pericoloso con quel tempo, allora, puntando la prora verso la burrasca, bisogna indossare cerata e stivali, farsi un bel nodo simbolico allo stomaco, darsi coraggio e dirigere verso quel nero che avanza, ormai rotto qua e là dai guizzi lucenti dei lampi, con i primi refoli di vento che

Tempesta in arrivo.



scuotono le sartie e le vele e i primi spruzzi d'acqua di mare che coprono la coperta.

In queste situazioni, nella mente dello skipper e di tutto l'equipaggio, nasce la speranza che per uno strano scherzo della sorte o qualche intervento particolarmente benevolo del "dio del mare", poco alla volta la scenografia che si para davanti possa cambiare, che qualche varco fra i nuvoloni neri improvvisamente si apra, giusto per far passare la nostra barca e permetterci di raggiungere senza troppi danni la zona dove eravamo diretti.

Ma solitamente questo non accade e presto o tardi ci si trova dentro a quel nero che ora sembra bianco per quanta schiuma fanno i frangenti sullo scafo o per quanta acqua o grandine si scarica su di noi...

Allora, altrettanto spesso, occorre valutare le possibilità reali di avanzare in condizioni sì avverse senza procurare grossi guai alle vele o all'armamento e se si nota che le probabilità a nostro sfavore superano quelle a favore, con altrettanto coraggio di quando si era usciti in mare, occorre virare prontamente, lasciarsi di poppa (se è possibile) tutto quel putiferio e cercare di riguadagnare un ridosso sicuro.

Quando abbiamo lasciato Mljet per Curzola, che è lì di fronte a poche miglia, c'era un cielo veramente nero. Ma l'isola e anche l'alta costa retrostante si vedevano bene.

Ora, dentro i primi acquazzoni del temporale che avanza, la visibilità arriva a poche decine di metri dalla prora: pioggia, grandine, vento, onde da ogni parte, hanno totalmente cambiato lo scenario di questo tratto di mare davanti a noi.

Sono le 2 di pomeriggio, ma sembra d'essere all'imbrunire. Le onde di prora aumentano di altezza e, pur fra le isole, raggiungono una discreta altezza, quella che è sufficiente a lavare la coperta da prora a poppa.

In pochi minuti tutta la gente in coperta è zuppa d'acqua come una spugna, in barba alla cerata più protettiva: quando l'acqua

Verso la pioggia.



scende a secchiate dal cielo e le onde fanno il loro lavoro dal mare, non c'è cerata che tenga, qualche varco nel cappuccio o nel colletto c'è sempre.

Così in poco tempo il freddo comincia a farsi sentire sempre più insistente. Volendo proseguire su questa rotta, difficilmente si riuscirebbe a raggiungere un ridosso entro sera: si arriverebbe a notte stanchi morti e con notevoli difficoltà di ormeggio.

Allora, meglio fare dietro front e rientrare.

Così, anche se la manovra sa un po' di ritirata, tutti - in cuor loro - si sentono più sollevati.

Ora, col vento dai quadranti di poppa, si ripercorrono quelle poche miglia che tanti bordi e salti ci erano costati e, come saette, rientriamo nella baia che avevamo lasciato qualche ora prima.

Ancora qui non piove, ma fra poco sappiamo che arriverà una valanga d'acqua.

Velocemente filiamo 2 ancore, in modo d'avere la prua al vento, riusciamo anche a passare un paio di cavi, a mo' di traversini attorno a scogli abbastanza lontani.

Chiudi e tappa tutto: ci infiliamo sottocoperta quando i primi goccioloni stanno arrivando.

Ci asciughiamo e ci riscaldiamo, e ci sembra già tanto. Poi, mentre fuori ormai è arrivato l'inferno, comodamente adagiati in quadrato, bicchiere di vin brulé di fronte, ci raccontiamo i tanti fatterelli accaduti prima a ciascuno e che erano passati inosservati ch'è altro c'era da fare.

Ora stiamo qui al sicuro e all'asciutto... il temporale passerà.

Così, mollemente adagiati e tranquilli qualcuno dice "ve lo ricordate quando..."

E iniziano i racconti su cose allegre e divertenti successe in altre crociere.

L'orologio di Simone

Quando avevamo già fatto la traversata ed eravamo in banchina in un porto della Dalmazia, di sera, a Simone, mentre stava salendo in barca con una tanica piena d'acqua, si è sfilato l'orologio: un buon orologio piuttosto costoso che gli era stato regalato dai genitori con mille raccomandazioni e che è caduto nell'acqua del porto.

Simone, non sapendo nuotare sott'acqua proprio benissimo, ha chiesto a Luca e ad Andrea - provetti sub - di recuperarglielo.

Loro hanno risposto di sì, che però, essendo buio, per il recupero occorreva aspettare il mattino seguente.

Al mattino Luca, svegliatosi all'alba, è uscito dall'oblò di prora e, senza che Simone se ne accorgesse, si è immerso ed ha recuperato con facilità l'orologio, poi è riemerso, è risalito a bordo e, sempre passando dal boccaporto di prora, si è rimesso in cuccetta come se nulla fosse successo.

Poco dopo Simone si è svegliato e dalla sua cuccetta vedeva sul molo delle persone del luogo che guardavano nell'acqua a poppa della barca (perché prima avevano visto Luca che armeggiava sul fondo per il recupero dell'orologio). Si è innervosito un po'.

Vedendo che queste persone restavano sulla banchina e credendo che queste avessero individuato il suo orologio ed intendessero recuperarlo, si è innervosito sempre di più e si è messo a sollecitare insistentemente Andrea e Luca (che facevano finta di dormire ancora) perché gli andassero a recuperare l'orologio.

A questo punto, in cambio dell'opera di recupero, gli è stato proposto di firmare un contrattino nel quale lui, Simone, si impegnava a lavare i piatti al posto di Luca e Andrea per tutta la crociera e a pulire tutti i giorni il bagno.

All'inizio Simone si è rifiutato considerando troppo onerosa quella proposta. Allora Luca si è messo a pescare con la canna a poppa dicendo che provasse a pescarlo così l'orologio, e anche An-



drea non dimostrava nessuna intenzione di tuffarsi in acqua.

Così, piano piano, a Simone è aumentata l'ansia e quando proprio non ne poteva più, ha firmato il contratto... Allora Luca ha tirato su la canna da pesca, dove attaccato all'amo c'era l'orologio (precedentemente legato).

Simone prima ha fatto un salto di gioia, poi si è messo a correre come un matto su e giù per la banchina.

Naturalmente più tardi lo scherzo gli è stato rivelato, ma la sua contentezza per aver riavuto il suo orologio, che tra l'altro ha smontato per togliere l'acqua salata e che poi non ha più saputo rimontare, era tale da non farci caso.

Così Simone ha lavato e pulito piatti e barca per i rimanenti giorni della crociera.

Verso le bocche di bora

Oggi il tempo appare magnifico: le ultime spiagge della costa orientale che abbiamo lasciato spinti da un vento amico, ci sono scomparse di poppa da varie ore come in una rappresentazione pittoresca, prima le ampie distese sabbiose, poi le colline e quindi, un po' arretrate, le alte montagne dell'Appennino.

Siamo partiti dal porto di Fano nel tardo pomeriggio e, dopo una notte calma, siamo ormai in vista del faro di Sansego (sulla sinistra ore 11): dirigiamo verso le bocche del Quarnaro. Le previsioni danno vento in rotazione da Maestro e l'anemometro segna sui 18-20 nodi; poiché procediamo al traverso con genoa grande e randa tutta aperta, siamo discretamente inclinati.

Ogni tanto un'onda un po' più alta delle altre riesce a salire a bordo e corre per tutta la coperta dal lato sottovento.

“Si vede che ci stiamo avvicinando alle Bocche”, dice Gigio che da tempo tiene d'occhio l'inclinometro oscillante tra i 20°- 25°.

“Forse occorrerà terzarolare”, aggiunge Checco notando gli spruzzi dei frangenti sempre più alti sul mascone a prora.

“Aspettiamo ancora un pò che forse allargandoci...” aggiunge un altro.

E così, mentre il vento incomincia a farsi intenso, il tempo passa e si chiacchiera allegramente con lo scafo ormai inclinato sempre oltre i 25°.

Ma in verità si avvanza poco e si è costretti, se non ci si vuole allontanare troppo dalla rotta, a virare spesso, e certi nuvoloni che prima sembravano incollati all'orizzonte ora sembra stiano correndoci incontro piuttosto velocemente.

“Apri la radio”, dice lo skipper verso mezzogiorno, “che è l'ora delle previsioni.”

“Avviso di burrasca sulla costa orientale dell’Adriatico con particolare riferimento alla zona del Quarnaro, con venti forza 5 in aumento”, si sente.... “colpi di bora”.

È quello che temevamo ed immediatamente Checco e Gigio vengono inviati a prora a sostituire col fiocco 2 il genoa, mentre gli altri iniziano a terzarolare.

La manovra riesce bene, ma al termine dell’operazione il cielo è quasi tutto nero ed il vento rende sempre più alte le onde che lavano la coperta da prora a poppa.

“Fa’ il punto costiero”, dice lo skipper a Mariangela, mentre il profilo delle isole e della costa sembra quasi sparito.

“Siamo qui”, dice la ragazza, tenendo con difficoltà ferma la carta nautica che il vento vorrebbe strapparle di mano, “siamo in questo punto e sarà ben difficile raggiungere Senj con questo vento, se passa di prora!”.





Ridosso in costa alta.

È vero purtroppo, e mentre dirigiamo verso le Bocche, il vento aumenta di intensità e ci è sempre più di prora.

“Avremo percorso 2-3 miglia reali al massimo in 3ore”, aggiunge, più tardi Giorgio che ha fatto un veloce calcolo sulla carta. “Rientriamo fino a Lussino?”

“No! Continuiamo ancora, chè il temporale passerà presto... speriamo...”

E intanto grossi lampi squarciano un cielo sempre più nero. La visibilità diminuisce, il vento aumenta ancora, il mare incomincia

ad essere veramente grosso e avanzare di bolina stretta è sempre più difficoltoso.

Occorre trovare un ridosso e presto, oppure tornare indietro.

Alti spruzzi all'orizzonte sulla dritta ci dicono che siamo circa al traverso di un isolotto.

“Forse ce la facciamo ad entrare dice lo skipper, “non è lontano e con questo mare in un paio d'ore dovremmo farcela: arriveremo prima del buio.”

E infatti, c'è ancora luce quando diamo fondo. Il vento ora è veramente forte e al largo il mare è ormai gonfio di onde; la costa dell'isola è alta ed il fondale è buono; possiamo avvicinarci fin quasi a toccare costa, facendo attenzione a non trovare qualche scoglietto sommerso.



Burrasca

Non sempre il mare è amico: ogni tanto, anche quando la navigazione è calmissima e certo non te l'aspetti, il cielo viene coperto da grossi nuvoloni e il suo colore azzurro diventa grigio... poi... sempre più scuro. Così l'acqua comincia a muoversi in maniera scomposta sotto la spinta del vento, nascono i primi sbuffi di schiuma, i frangenti cominciano a rompersi sempre più di frequente e in pochi minuti tutto è cambiato.

Certo, il marinaio sa riconoscere i segni premonitori del cambiamento, ma non sempre ha un porto vicino o un ridosso dove ripararsi ed allora è gioco forza prendere le dovute misure e sperare che tutto passi presto.

Ora qui, in mezzo all'Adriatico, i primi nuvoloni neri stanno chiudendo il cielo.

Non sono giunti improvvisi: già da un'ora il barometro era sceso in maniera vistosa.

Il vento, che era rinforzato con veemenza, ora tace. Tutt'attorno una cascata di nubi sembra costituire un'altissima muraglia dentro la quale pare volersi infilare la nostra imbarcazione.

Due, al massimo cinque minuti di tempo per prendere le misure del caso: terzarolare la randa al massimo, via il fiocco, tormentina, chiudere tutto, indossare cerate e salvagente e pronti a ricevere la burrasca.

Infatti ecco i primi lampi ed i primi goccioloni. Poi tutto sembra scuotersi sotto le raffiche violente del vento: sembra arrivare da ogni lato con grande forza ed il boma, cazzato al centro, vibra violentemente.

Prora al vento e motore in moto: si tende a mantenere una posizione di governo. I marosi battono da ogni lato e la coperta è continuamente spazzata da prora a poppa.

Quanto tempo dura tutto questo? A volte pochi minuti, a volte

più a lungo, molto più a lungo.

Ma ad un certo punto il vento comincia a diminuire e a spirare da una direzione precisa: le nuvole si aprono, il mare resta agitato, ma il peggio è passato.

Se la velatura non ha subito grossi danni ci si può rimettere in rotta e riprendere la via del porto su cui eravamo diretti.

Se invece qualche danno c'è stato, occorre valutare velocemente la situazione, trovare qualche momentaneo rimedio e sperare di agguantare fino al prossimo porto o alla prima baia protetta.

Ma se, come spesso accade, occorre ricucire qualche vela e ci si ritrova nell'impossibilità di governare senza quella, troppo malridotta, è gioco forza, con la sola tormentina, mettersi il mare in poppa e, invertendo la rotta, dirigere su un punto di ridosso sicuro anche se si tratta di rifare decine di miglia già percorse.

Infatti, con il solo motore è praticamente impossibile avanzare con mare in prora. Col mare in poppa, anche se molto agitato, è un'altra cosa.

E quando la decisione è presa e se il mare è veramente grosso, non resta che filare di poppa un'ancora galleggiante e lasciarsi trasportare cercando di mantenere una rotta sicura attendendo momenti migliori.



Cambio di vela a prora con vento fresco.



Eravamo a circa dieci miglia da Punte Bianche quando ci ha colti la burrasca ed ora ecco il 5° ferzo della randa, che aveva avuto 3 mani terzarolate, si è aperto e minaccia di rompersi in tutta la sua lunghezza, se non si interviene. Occorre ricucire, ma per fare un lavoro accettabile bisognerà impiegare almeno 3-4 ore di onesto lavoro.

Si fila a mare cavo, catena e ancora di rispetto con imbandito di circa 30 metri (*), ci si divide i turni, poi due fuori al timone e gli altri sotto all'asciutto, "sulle montagne russe", a cucire lo strappo.

A secco di vele con la sola tormentina, mare e vento in poppa, con ancora, catena e cavi calati di poppa per cercare di rallentare la nostra corsa, abbiamo ugualmente una velocità stimata di circa 7-8 nodi.

Seguendo questa rotta saremo nei pressi della costa, da cui eravamo partiti, fra 7 o 8 ore. Occorre ritardare ancora per essere certi di vedere chiaramente un'occasione di approdo alla prima luce dell'alba: occorre filare altro cavo e altro materiale di poppa.

Ora sono circa le 9 di sera, è ormai notte; chi non è di turno in coperta, sottocoperta cerca di ricucire la vela.

Qui, per quanto ci si sbatte, sembra d'essere nella pancia di un frullatore in moto: non si potrà dormire. Ma per cercare di rimanere ben svegli in caso di necessità ci raccontiamo le vecchie storie di marinai e magari parleremo di qualche burrasca.

(*) Tutto questo materiale viene messo assieme per costituire un ulteriore "appesantimento" dell'effetto dell'ancora galleggiante e ciò per cercare di frenare ancor più la velocità della barca

Posto di lavaggio

Questa macchia proprio non vuol andar via...

L'ho grattata, lisciata, cosparsa di detersivo (eco-natural.compatibile con acqua salata) ma non molla. Non si capisce come sia comparsa sulla coperta in zona poppa, chè alla partenza non c'era, ma oggi, che dovremo entrare in porto e avere i saluti ufficiali degli amministratori locali, qui a bordo " questa macchia deve sparire". Così ha sentenziato lo skipper all'inizio del posto di lavaggio di questa mattina ed io mi sto scervellando come fare.

Forse non è noto a tutti, ma su una barca "seria" - dice sempre lo skipper - di posti di lavaggio se ne devono fare almeno 4 al dì, mentre noi - che possiamo esser definiti "barca quasi seria" ne facciamo solo 3 al dì: il primo dopo la colazione del mattino, il secondo nel pomeriggio verso le 14 dopo pranzo, il terzo (più blando) dopo cena prima della franchigia notturna.

Che cosa ci sia da pulire con tanta frequenza a bordo in una superficie che si sviluppa per circa 10 metri per 2, proprio non lo capivamo all'inizio, ma dopo poco tempo è parso chiaro che lo stare in 8, anche se in spazi limitati, comporta necessariamente il fare pulizia frequente e bene.

Così (a parte lo skipper che "sovrintende alle operazioni") tutti e 7 abbiamo un compito e una zona di bordo che - a rotazione - dobbiamo tener pulita, anzi lucida e profumata.

Lo spazio di bordo - quello da pulire - si divide in 2: sopra, in coperta e sottocoperta.

Per la pulizia siamo disposti 4 sopra, in coperta, e 3 sottocoperta.

Sembra strano, ma anche sottocoperta, dove normalmente si circola poco e a piedi nudi, si riesce ad accumulare in poche ore sempre una miriade di piccoli rifiuti che sommati ai capelli (di cui si individua subito la provenienza) e ad altri reperti vari, creano

piccole (o non tanto piccole) zone di sporcizia che quindi vanno subito eliminate.

In ogni caso sottocoperta - chiusi ermeticamente tutti i boccaporti e gli oblò - la cosa è più semplice perché, spolverati gli spazi ad un livello superiore al piano di calpestio, basta passare con scopetta, paletta e piccolo aspirapolvere, passare un po' di straccio umido e il gioco è fatto. Questo vale anche per la zona bagno.

La pulizia in coperta, è più complicata perché qui - e non si capisce come e perché, anche se si è in mezzo al mare - si riesce a sporcare sempre molto di più. Inoltre c'è il sale che si deposita e fa diventare tutto opaco e appiccicoso.

Ma, mentre sottocoperta si usa, con grande parsimonia, acqua dolce (cosa preziosissima), in coperta, in navigazione, si usa sempre acqua di mare, e questa in maniera non parsimoniosa.

Però l'acqua occorre prelevarla dalla sua sede, cioè dal mare e convogliarla, con mezzi adeguati, là dove serve.

Siccome i mezzi adeguati sono costituiti da 2 grossi buglioli, 2 energici ragazzotti sono sempre adibiti a questo compito essen-

Posto di lavaggio.





ziale: fare da pompa, cioè calare con la dovuta tecnica il bugliolo assicurato ad una sagoletta sotto il pelo dell'acqua, recuperarlo possibilmente pieno e svuotarne il contenuto nella zona da lavare o risciacquare.

Siccome il tutto deve esser fatto con la barca che continua a navigare, l'impresa non risulta sempre semplicissima.

Se 2 maschi nerboruti costituiscono la pompa, 2 femminucce leggiadre usano spazzola, stracci e spugna per grattare e pulire la coperta.

In pratica, partendo da una estremità di bordo e indietreggiando carponi, viene passata tutta la coperta a Dr e a Sn.

Poi si ripassa con altri attrezzi nei punti difficili (specie nel pozzetto sotto i paglioli) e infine si asciugano i metalli e le parti che occorre asciugare.

Insomma, se tutti si danno da fare, in poco più di un quarto d'ora la cosa è fatta.

Solo le "cale" e i "gavoni" non hanno lo stesso trattamento giornaliero e vengono puliti, di norma, alla partenza e al termine della crociera.

Anguilla

A proposito di gavoni... ancora si racconta di quella crociera in cui era imbarcato un tipo di nome K.G. che faceva sempre il saccente: diceva di sapere tutto e conoscere tutto sulle cose di bordo.

Così qualcuno pensò bene di fargli uno scherzetto.

Con arti muliebri sottili e riempiendolo di promesse, le ragazze dell'equipaggio convinsero K.G. ad entrare nel gavone di poppa - notoriamente angusto e difficile da pulire tutto bene - per recuperare un qualcosa che era - dicevano - scivolato nel fondo del gavone ad una di loro.

K.G. tentò di addurre scuse di ogni tipo per non entrare nel gavone, ma quelle con moine d'ogni tipo alla fine lo convinsero che lui, robusto e snello come era, sarebbe riuscito facilmente a muoversi come un'anguilla fra il materiale del gavone e recuperare ciò che doveva.

C'è da notare che sulla nostra barca il gavone di poppa era parti-

Navigazione con buon tempo.





Bagno al traino.

colarmente angusto dato che era stato diviso, nella parte più bassa, verticalmente in tre zone: quella di Dr, detta zona pulita, in cui era stivata l'acqua dolce di riserva da bere, quella centrale in cui passava l'asse del timone, quella di Sn detta "sporca", in cui venivano conservati i liquidi per i motori; con il materiale stivato, nel gavone, ci si riusciva a stare solo accovacciati.

Così K.G. si infilò nel gavone, ma appena fu tutto dentro, prontamente qualcuno chiuse il boccaporto-passo-d'uomo lasciando il personaggio imprigionato dentro in posizione assai scomoda.

In breve K.G. fu tenuto lì sotto e sfottuto per parecchio, e gli dicevano che se lui sapeva tutto delle barche certamente doveva saper anche come fare ad uscire di lì, che cercasse una via d'uscita che certo c'era.

Poi lo fecero uscire e quando riapparve, da quanto si era agitato s'era tutto imbrattato di olii e sporcizie varie e per pulirsi venne tenuto al traino della barca per un buon quarto d'ora e poi sciacquato con detersivo (eco-natural.compatibile con acqua salata) da tutte le ragazze.

E questo gli bastò per fargli tornare il buon umore, ma l'affettuoso nomignolo "anguilla" gli restò appiccicato per tutta la crociera.

Mangiare

Gestire la cucina in barca in uno spazio delle dimensioni (tutto compreso) di circa 1,1 m x 1,6 m (inclusi spazi per fuochi, frigorifero, lavabo, ripostigli per pentole, posate, bicchieri e ammennicoli vari) non è una cosa semplicissima. Se poi si considera che il fine è soddisfare le esigenze di “pasti caldi” per 8 giovani in salute e di forte appetito, almeno 2 volte al giorno per più di 1 settimana, la cosa può apparire quasi impossibile.

Questo è ciò che viene spontaneo pensare all’inizio di ogni crociera quando si decide, fra l’equipaggio, chi vorrà o dovrà assumersi la responsabilità di fare il cuoco.

Ma poi, fortunatamente, c’è sempre qualche “virtuoso volontario” che fra le sue doti nascoste ha proprio quella del cuoco o vuol provare come si fa; l’importante che ci sia poi qualcuno che lava e pulisce piatti e affini.

L’impegno inizia prima della partenza con l’acquisto e l’imbarco dei viveri della cambusa e con la verifica di tutto quello che servirà per cucinare, pulire, conservare. Poi, quando si è in mare o fra le isole, il problema non si pone più perché al massimo si recupera qualche pesce. Ma non molto spesso.

In ogni caso oggi è stata una bellissima giornata: sole e vento favorevole alla nostra rotta dall’alba al tramonto. Se tra la baia di Caprije, dove abbiamo passato la notte, ed il porto dove dovevamo arrivare non ci fossero state tante isole, saremmo potuti andare con un sol bordo senza manovre di rilievo, ma anche così è stata una giornata calmissima.

Di solito, quando il tempo è bello e la barca si muove al massimo a 3 nodi, filiamo un cavo di poppa e ci lasciamo trascinare tutti attaccati al cavo, ma questa volta, prima della pesca, date le buone condimeteo ed il vento a nostro favore, non ci siamo fatti scappare



Pulizia piatti e stoviglie.

un bel bagno con ripetuti tuffi da bordo, mentre la barca procedeva lentamente in circolo.

Poi, abbiamo anche pescato.

Veramente, di tentativi di pesca in una crociera se ne fanno molti, ma i risultati non sempre riescono secondo le aspettative.

Quando hai finalmente piazzato le canne con i giusti pesi oppure sei riuscito a filare 50 metri di traina ben innescata, ecco sopraggiungere una barca che punta dritto alla nostra poppa o un improvviso salto di vento costringe a repentine manovre e ad ancor più repentini recuperi di canne, lenze e quanto piazzato fuori bordo.

Oggi invece gran fortuna: siamo riusciti a mantenere per un tem-

po sufficiente gli attrezzi al loro posto e abbiamo fatto buona pesca.

Alcuni di noi avevano lanciato qualche battuta ironica quando Maurizio, armeggiando di poppa, aveva messo a mare le lenze, ma questa volta il risultato é stato stranamente buono e ci ha meravigliato moltissimo: sono abboccati e siamo riusciti a recuperare parecchi pesci. Poi, in una simpatica contrattazione volante con un peschereccio, Maurizio ha recuperato alcune grosse “granseole” che con le zampe aperte superavano il metro di diametro e, dopo averle debitamente sezionate, le ha ficcate in pentola.

In realtà non tutto il bottino è risultato di prima qualità, ma la quantità è certamente valida per un abbondante brodetto.

Così questa sera, qui nella baia, appena dato fondo, pulitura organizzata del pesce (tutti a poppa a pulire) e cuochi ai fornelli. L’attesa è grande anche perché il profumo che proviene dal contenuto della pentola sul fuoco si spande su in coperta e fa venire l’acquolina in bocca. La serata non è fredda: si può mangiare nel pozzetto all’aperto e presto tutto viene disposto per il banchetto.

Mensa in quadrato.



In effetti, tranne che per Raki (a cui il pesce non piace proprio e che si è dovuta accontentare di scatolame) per tutti è risultato un pasto straordinario.

Qualche mezzo bicchiere di vino (dalla riserva personale dello skipper) ha contribuito a tenere più allegra del solito la serata e ora, sparecchiato e pulito tutto, si fanno i commenti di rito: “Proprio buono il brodetto!” “Mai mangiato uno migliore!” “Il pesce appena pescato dà altro sapore alle zuppe!” “Mangerei sempre pesce!” “Mi ricordo una volta...” e si parla di pranzi, di banchetti e di leccornie e soprattutto di pescate e di pesce.

Confezione panini.



Il Bagno

Qui, tra le isole più esterne delle Incoronate, l'acqua è di colore blu cobalto, tipico di discrete profondità per l'Adriatico a queste latitudini, e dato che oggi abbiamo tempo, ci facciamo un bel bagno.

Il problema del bagno in crociera non dovrebbe esistere, ch  di acqua attorno ce n'  tanta, ma, a parte la necessit  di non perder tempo, c'  sempre qualcosa (tipo vento troppo forte, onde troppo alte, correnti impreviste, fondale troppo poco profondo o troppo profondo etc ...) per cui non   possibile restare all'ancora e di fatto rende difficile fermarsi.

Invece oggi sembra che tutto sia in regola e, individuato uno scoglio sottomarino che si erge solitario con i suoi 20 metri sotto il pelo dell'acqua su un fondale di circa 100 metri tutto attorno, diamo fondo e... tutti in acqua a sguazzare.

Abbiamo vicino altri scogli che emergono dall'acqua per qualche metro e che degradano progressivamente "a cono" fino ai fondali pi  profondi, ma nei primi metri, fra la vegetazione sottomarina e la roccia, c'  tutto un brulicare di vita sommersa.

Cos  i sub dell'equipaggio, che si sentono un po' frustrati perch  noi non abbiamo il permesso di pesca e quindi non gli   stato permesso di portare la fiocina, subito vanno in esplorazione con maschera e boccaglio, ma, in mancanza del tridente di Nettuno, una semplice forchetta delle posate di bordo deve bastare.

Quindi, come gi  detto, tutti in acqua a sguazzare, tranne lo skipper che deve restare a bordo per presidiare la barca e controllare che tutto si svolga regolarmente.

La zona   bella, l'acqua   calma, barche in transito non si vedono,   proprio un bel quadretto: c'  chi nuota in superficie, chi si immerge vicino agli scogli, chi cerca frutti di mare...

Dopo qualche minuto G. - che   anche l'addetto alla verifica



Attività sub.

della posizione dell'ancora perché fino ai 5 metri di profondità lui si muove bene - riemerge col braccio destro sollevato in aria con qualcosa di strano arrotolato tutt'attorno. È un grosso polipo che si è avvolto e, come ci spiegherà più tardi, si è subito attorcigliato al suo braccio appena lui gli si è avvicinato con la mano e non c'è stato bisogno di usare la forchetta.

Le tre ragazze dell'equipaggio gli si fanno attorno emettendo esclamazioni di meraviglia, commentando come il polipo cambi di colore di continuo quando tentano (invano) di staccarglielo dal braccio e mentre qualcun altro, più prosaicamente, pensa già come sia meglio cucinarlo.

Il quadretto è proprio idilliaco e già lo skipper rimugina come fare per farli rientrare a bordo in tempi non infiniti, ma... tutto ciò muta velocemente...

Infatti, dopo poco ecco Mauro emergere dall'acqua e strillare "qui è pieno di pesci: nuvole di sardine che si muovono come in un vortice" e subito torna sott'acqua.

Mentre questo accade, poco più in là numerosi pesci di dimensioni notevoli (sembrerebbero dei grossi sgombri) schizzano velocissimi fuor dall'acqua l'uno dopo l'altro in sequenza, come se fuggissero...

Nello stesso tempo riemerge dall'acqua come un missile Mauro che vorrebbe strillare qualcosa ma riesce solo a dire "att...." mentre dietro di lui sbuca un pesce grossissimo, un tonno, di quelli da 200 kg., che fa un gran salto sorvolando Mauro e ricadendo a 2 metri di distanza.

A questo punto il quadro generale muta immediatamente: senza chiedersi altro, le ragazze schizzano verso la barca seguite velocemente dagli altri "bagnanti" e in poco tempo l'equipaggio al completo si ritrova a bordo.

Così, fine anticipata del tanto agognato bagno perché - ognuno pensa - chissà se dietro quel tonno non c'è qualche altro pesce più

Bagno.



grosso - tipo pescecane - che chiude la catena dei fuggitivi?

Meglio non rischiare troppo!

Più tardi a cena, mentre si cerca di masticare il polipo, la cui carne ha certo un buon sapore ma che nessuno è riuscito a far diventar tenera, si ricostruisce l'accaduto.

La cosa deve esser andata così: che il banco di sardine era stato individuato da alcuni pesci più grossi che volevano mangiarle; questi pesci, a loro volta, erano stati individuati e rincorsi dal grosso tonno, che a sua volta se li voleva mangiare, ma ha trovato sulla sua rotta sottomarina Mauro, ritenuto probabilmente troppo grosso da ingoiare e, per non sbatterci contro, ha preferito evitarlo saltandoci sopra fuori dall'acqua.

E mentre allegramente si mangia, iniziano i racconti di altre avventure di mare, di bagni e di immersioni con sorprese e cose strane ...

Ti ricordi quando, in quello stretto varco fra due isolette, su un fondale di non più di 4 metri, individuammo tutti quei cocci di anfore antiche?

Ti ricordi quando in quella zona vedemmo tutti quei branchi di cormorani che poi si riunirono in un unico grande gruppo... che chiasso facevano!

Ti ricordi quanto era lungo quello squalo che s'è messo a girare attorno alla nostra barca quando eravamo appena usciti da quell'immersione con le bombole...?

Dormire...

Come si dorme bene a bordo... è incredibile.

In realtà quando si vedono per la prima volta gli spazi ristretti delle cuccette o delle zone in cui è previsto il sonno, sembra impossibile che si riesca a riposare in spazi così limitati. Ma provare per credere.

Alcuni dicono che molto contribuisce il rollio e il movimento della barca che, anche in porto, un po' c'è sempre.

Altri attribuiscono il merito al fatto che dopo esserci sbattuti ben bene tutto il giorno per manovre o lavori vari, la notte si è sufficientemente stanchi per chiudere subito gli occhi e ronfare in pochi secondi.

Altri ancora pensano che, specie dopo le navigazioni e le dovose guardie notturne, che, di fatto, non ci permettono di fare un sonno continuo per più di 3 o 4 ore, si dormirebbe anche in piedi.

Fatto sta che, per un motivo o per l'altro, a bordo si dorme



(quando è lecito farlo e anche quando non sarebbe lecito), sempre benissimo.

In realtà, prima della partenza della crociera molti pensavano di avere, almeno in porto, notti dense di avvenimenti “mondani”. Infatti s’era sparsa la strana diceria che sulle coste orientali le notti potessero essere dense di avventure d’ogni tipo e che, locali notturni particolarmente “in” riservassero esperienze sofisticate (questo perché erano tutte località raggiungibili per lo più solo dal mare e quindi per pochi eletti).

Però, a causa dei racconti riportati da chi aveva fatto già qualche crociera, le cose ultimamente sono state alquanto ridimensionate.

Infatti si narra che... in qualche crociera... finalmente attraccati ad un moletto di un’isoletta dalmata... un equipaggio faceva la lagna che quella notte voleva fare “un colpo di vita” avendo come obiettivo raggiungere uno dei locali notturni di cui tanto si era sentito parlare a casa.

Certamente ce n’era uno anche lì in quell’isoletta sperduta.

Così sembra che lo skipper, quella volta, stette al gioco e indicò una direzione “in fondo al golfo a dritta” dove era situato un locale: il famoso “frogs’ dance”.

In realtà lo skipper, che conosceva già l’isoletta, sapeva benissimo che non c’era nessun locale, e sapeva anche che in fondo al golfo sulla dritta, superata una collinetta, c’era solo uno stagno pieno di rane che, anche di notte facevano sempre un gran chiasso.

E il gruppo dei giovani goderecci quella sera, tutti lavati, profumati e vestiti opportunamente, dopo aver terminato i lavori di bordo, verso le 23 scesero col tender sulla riva dell’isoletta, cantando allegramente, e marciarono a ranghi compatti nella direzione indicata, là dove (come detto dallo skipper), una musica gracitante segnalava il luogo agognato.

Quel che successe in seguito non è chiaro, ma è certo che, quando, verso le 2 di notte, il gruppo rientrò a bordo (e lo skipper li udì



Costa ovest delle Incoronate.

nel suo dormiveglia) i giovani non cantavano più cori di vittoria.

Questo, anche perché sapevano benissimo che quella mattina avrebbero dovuto salpare l'ancora per le 7 e quindi, per far colazione etc... la sveglia sarebbe stata data almeno un'ora prima: restavano loro poche ore per dormire.

In ogni modo, durante la successiva navigazione, alle domande generiche dello skipper su cosa era successo quella notte, furono date risposte altrettanto generiche, ma alla fine risultò che il gruppo, appena sbarcato, aveva sì subito sentito il richiamo della discoteca notturna (cioè il coro delle rane) ma non era poi riuscito ad individuare il luogo perché dopo un po' il suono spariva. Loro, pur per sentieri impervi e difficoltosi, procedevano, ma dopo un po' sembrava che la musica venisse dalla parte opposta a quella della

loro marcia. E così era successo varie volte.

Alla fine si erano stancati ed erano tornati a bordo per dormire, tutti graffiati per le spine ed i rovi incontrati sul cammino; alcuni erano anche caduti in uno stagno, ma il noto locale notturno “frogs’ dance” non era stato trovato.

Così, quando al rientro in patria - anche per le non troppo velate battute dello skipper - realizzarono come si erano realmente svolti i fatti, cioè che avevano girato attorno ad uno stagno pieno di ranocchi che, quando loro si avvicinavano smettevano di gracidiare e dopo un po’, quando si erano ben allontanati, ricominciavano a strillare, stettero ben zitti per non esser presi in giro dagli amici.

Ma si sa, passato un po’ di tempo, qualche notizia della notte brava a caccia del locale notturno nell’isoletta sperduta, per colpa di qualcuno che spifferò tutto, venne fuori. E così, poi, quando durante le notti d’estate qui a casa si incontrava qualcuno di quell’equipaggio, subito gli chiedevano: “vai a caccia di rane stanotte? Come le preferisci le raganelle: verdi o rosse?”.

Da quella volta le richieste di cercare locali notturni in crociera diminuì drasticamente e si pensò bene che, in ogni caso, fosse più piacevole passare una serata a bordo a chiacchiera o cantando con gli amici, che andare “a caccia di rane” e perdere sonno.

Il barracuda cullato

“A proposito di pesca... la conoscete la storia del barracuda cullato?”... non tanto tempo fa in una crociera, un ragazzo si vantava d’esser un grande pescatore, voleva pescare di continuo, ma non pigliava mai nulla. Aveva seccato un po’ tutti col fatto che diceva d’esser un grande pescatore.

Aveva portato con sé una cassetta intera di lenze d’ogni tipo ma, per quanto si fosse sforzato di tirar su qualcosa dal mare, mai nulla era rimasto attaccato ai suoi ami all’infuori di qualche sacchetto di plastica. Così veniva preso un po’ in giro dal resto dell’equipaggio, ma lui continuava a dar la colpa alla velocità della barca, al vento non favorevole, alle onde troppo alte etc... etc...

Caso volle che proprio quando lui era in cuccetta e dormiva profondamente, un pesce - certamente fuori di testa - per qualche strano scherzo del destino restò attaccato ad un amo dimenticato in acqua, buttato giù per burla, con un’esca costituita da un malloppo di carta d’alluminio, filato di poppa da qualche buontempone. E proprio a questo amo restò attaccato un barracuda di discrete dimensioni che trangugiò il malloppo di alluminio con tanta foga che glielo trovammo poi in fondo allo stomaco insieme all’amo.

Era un barracuda di una sessantina di cm di lunghezza ed aveva proprio un bell’aspetto. Così qualcuno pensò bene, prima di utilizzarlo come cibo, di farci anche qualcos’altro.

In breve, appena il barracuda smise di dare segni di vita, venne adeguatamente confezionato avvolto nella carta, come fosse un pacco dono, da cui, però, fuoriusciva la testa. Il tutto fu poi posto con grande delicatezza fra le braccia del dormiente che lì per lì non s’accorse di nulla, anzi se lo teneva stretto al petto.

Più tardi però, al suo risveglio, quando si trovò il pacco col pesce fra le braccia, fece un salto e un urlo di raccapriccio, come se avesse trovato una serpe velenosa: andava poi in giro a chieder spiegazioni



Barracuda mediterraneo.

a tutti, ma tutti facevano finta di nulla e gli chiedevano loro che cosa facesse lui con quel pesce nel letto e perché se lo cullava come fosse un bimbo. Forse era il primo pesce che vedeva in vita sua?

“Volevi farci uno scherzo!”- gli dicevano -. “Volevi farci credere d’aver pescato tu il pesce e ci volevi imbrogliare! Confessa, da dove hai tirato fuori quel pesce!”.

Così poi il pesce fu cucinato e mangiato con gran soddisfazione di tutti, ma a lui veniva sempre detto “zitto e va a cullarti un barracuda - vuoi la lisca come ricordo?”

Sembra che in seguito non si vantò più di esser un grande pescatore.

L'ormeggio

A vederlo nei films o sentirlo descrivere sulle riviste, l'entrata in porto risulta immancabilmente un momento di magico relax, in cui l'imbarcazione in arrivo, spinta da una dolce brezza, cullata lievemente da placide onde, mentre per l'aere si spandono note di musica melodiosa, adagio ma risolutamente, si accosta alla banchina. Poche semplici parole dello skipper, cime lanciate prontamente a terra e subito afferrate da solerti marinai, passerella in banchina e l'ormeggio è fatto. La realtà di solito, ahimè, non sempre è così...

Per l'appunto, questo porticciolo vecchio di questa antica città, battuto da un vento piuttosto forte, con scogli ben dissimulati nei pressi delle banchine e secche semiaffioranti distribuite qua e là, non ricorda precisamente il quadro sopra descritto...

Se poi la barca ha difficoltà notevoli a manovrare a marcia "a dietro" e il motore per qualche difetto non sempre risponde perfettamente, ecco che il quadro assume decisamente un aspetto diverso e meno "magico". Inoltre poiché alcuni indigeni, pescatori di banchina, con ampi gesti delle braccia indicano chiaramente che è pericoloso avvicinarsi a certe zone, la cosa più semplice resta quella di dare fondo in buona posizione, portare una cima a terra e quindi recuperare a braccia fino al punto d'attracco.

Semplice, vero? Infatti ecco il prode Franco, cima stretta fra i denti, cipiglio da conquistatore, salire sul gommone e, forzando sui remi, tentare di guadagnare la banchina. Purtroppo, vuoi il peso proprio del vogatore, che fa assumere al gommone una curiosa forma a V con prora e poppa sollevate dall'acqua, vuoi lo scarroccio, vuoi il vento che dispettoso rinforza proprio in quel momento, la manovra di avvicinamento non riesce così semplice.

Occorre quindi riprovare più volte:

“Rema più forte... accosta di più sulla tua dritta... voga.. scia...”
- e il tempo passa.

“Forza, riprova... stai più sopravento...” - intanto la barca madre scarroccia...occorre manovrare, recuperare il gommone, riportarsi più sopravento...

Finalmente l’obiettivo sembra raggiunto, mancano pochi metri, ma la cima è finita, non arriva, occorre manovrare ancora con il motore ed avvicinarsi, ma non troppo per via degli scogli...

“Forza che ci siamo... un po’ più avanti... fermo... un po’ indietro... non entra la marcia!... Insisti... Ecco è entrata... ma che succede?”

Un guizzo e la barca improvvisamente sussulta, indietreggia sempre con maggior forza e risolutamente inverte il suo moto, trascinando di nuovo lontano l’esterrefatto trasportatore di cima che, ancora con il cavo fra i denti, era quasi giunto alla meta.

“Spegni il motore!...”

“Si è bloccata la leva di marcia...”

“Chiudi il gasolio!...”

Giù di corsa in cerca della valvola di chiusura rapida.

Intanto la barca, come impazzita, percorre a marcia “a dietro” ampi cerchi attorno al punto di fonda, trascinando il gommone sempre tenuto a traino dai denti di Franco, che serrano ben stretta la cima a mo’ di virtuoso di sci acquatico sui generis!

La sceneggiata ha fatto crescere notevolmente di numero gli osservatori in banchina che ora si scompisciano dalle risate.

Finalmente il motore s’arresta.

Franco, sul gommone, cima sempre stretta fra i denti, ancora non ha capito bene cosa è successo. Forse è il caso di schiarirsi le idee e cambiare metodo.



Sotto la banchina.

E infatti, aggiunta altra cima, vien fatta una gassa attorno al corpo: un bel tuffo e con una breve nuotata ecco raggiunto il molo.

Data volta a una bitta, finalmente tonteggiando da bordo ci si può avvicinare con lentezza, ma in sicurezza, all'agognato ormeggio. Piccole bizze del motore - diciamo con sufficienza - alla platea dei pescatori lì attorno che si scompisciavano dalle risate.

Ma ormai è quasi buio; finito l'ormeggio potremo riposarci e poi ridere anche noi a dovere su quanto accaduto

Emergenza sanitaria

“Ho un po’ male alla pancia, dalla parte destra” cominciò a dire S. graziosa ragazza, un po’ egocentrica, imbarcata sull’Acamar assieme a F. “il suo ragazzo”, in una crociera che prevedeva lunghe navigazioni fra le isole dello Ionio meridionale.

La cosa all’inizio non destò attenzione, anzi tutti cominciarono a fare gli spiritosi e guardare malignetti verso F. che, da parte sua, giurava che lui “non c’entrava per niente”, ma dopo un po’ di lamenti ripetuti durante la giornata, almeno nello skipper, qualche timore cominciò a frullare nella testa.

Si erano presentati nel passato altri casi di malori vari fra l’equipaggio - anche se giovani e giovinette di bordo erano in genere sempre risultati sanissimi - e un paio di volte lo skipper aveva anche dovuto invertire la rotta e rifarsi decine di miglia in senso opposto per far curare il malato, ma ora la cosa non appariva per nulla chiara.

Se ci fosse stato a bordo Giulio, noto luminaire dell’arte d’Asclepio, la cosa sarebbe stata chiarita e risolta, come tante altre volte era capitato anche con mezzi di emergenza lì in barca, ma in questo caso, Giulio non c’era e neppure qualcun altro che potesse dare un’attendibile indicazione a riguardo.

Toccava allo skipper.

L’Acamar era ormai a metà crociera e a più di un giorno di navigazione dal porto “attrezzato” più vicino, inoltre su una eventuale rotta di rientro, il vento, decisamente contrario, avrebbe reso la situazione assai complicata.

In ogni caso, fra i dubbi sul da farsi, la sera si uscì dalla rotta prevista e si fece sosta un po’ prima del solito, buttando l’ancora in un’ampia baia di un’isola a più di 100 miglia dalle coste italiane, mentre fuori dalla baia il vento aumentava e con lui la forza del mare.



Cena in spiaggia in un'isola ionica.

S. intanto protestava sempre più spesso che a lei “faceva male la pancia, verso l’inguine, dalla parte destra”.

Lo skipper, abbastanza avvezzo a sentire gente a cui faceva male il mare, ma non certo la pancia senza mal di mare, iniziò a preoccuparsi un po’. Cominciò a sbirciare, più per scaramanzia che per convinzione, qualche “pubblicazione sanitaria” che esisteva nella biblioteca di bordo, ma qui, quando si parlava di pancia, “parte destra, verso l’inguine”, tutte concordavano nel dire che poteva essere un attacco di appendice e in certi casi, se mal curato, c’era pericolo che il tutto evolvesse in peritonite (*).

(*) altre indicazioni riguardavano la presenza di febbre ma il termometro aveva dato valori appena superiori a 37° e la paziente diceva che a lei anche un accenno di raffreddore causava febbre.

In quegli anni le comunicazioni telefoniche non permettevano facilmente i collegamenti internazionali, ma la radio di bordo (VHF) esisteva e allora si provò a mandare qualche messaggio per l'etere.

Non doveva essere una richiesta troppo allarmante, chè forse non era il caso. Non poteva neppure essere una richiesta troppo generica chè nessuno l'avrebbe presa in considerazione. Ma alla fine qualcuno, dopo svariati tentativi e ponti radio strani, riuscì a mettere la barca in contatto con una struttura sanitaria in cui qualche medico (che sembrava parlasse greco), poteva dare qualche indicazione (in inglese), si sperava attendibile.

Iniziò allora una stranissima visita "per radio" condotta in lingua inglese sulla base di quanto affermava la malata e in funzione di quanto indicava la voce lontana del medico che suggeriva di "appoggiare la mano lì... spingere verso destra o sinistra... palpeggiare risolutamente là... etc...". Siccome il ragazzo F. si rifiutava di assumersi responsabilità di "palpeggiatore sanitario", e siccome a parlare e intendere l'inglese era solo lo skipper, toccò a lui, un po' perplesso e imbarazzato, agire secondo ogni indicazione mentre la "paziente" rispondeva ai vari "tocchi", con mugolii strani tipo hi... hi, oh... oh... e simili. Così alla fine, nessun dubbio fu chiarito e il consiglio finale del medico lontano fu di portare la malata in una struttura sanitaria.

La cosa non chiarì molto nella mente dello skipper ché, nelle vicinanze, di strutture sanitarie proprio non ne conosceva e trovarle non sembrava facile. In ogni modo si era ormai superata la mezzanotte e, messo il ghiaccio del minuscolo frigo di bordo in un doppio sacchetto di plastica, si piazzò il tutto sull'inguine della ragazza dicendo che se avesse sentito aumentare il dolore, si sarebbe chiesto l'invio di un elicottero.

Ma, per il resto della nottata, la ragazza dormì saporitamente. Lo skipper, invece, ebbe gli incubi.

La mattina, appena sorto il sole, fu spedito il gommone di bordo a terra per prendere informazioni dagli “indigeni” del paesetto che si vedeva non lontano dalla costa, su dove potesse essere la struttura medica più vicina, così, quando questo tornò con l’indicazione che su un’isola a una quindicina di miglia c’era una “guardia medica stagionale” in pochissimo tempo fu salpata l’ancora e ci si diresse là.

L’isola non era sulla rotta e chiaramente la deviazione avrebbe fatto perdere parte della crociera prevista, ma nessuno protestò.

Il resto si risolse velocemente, per fortuna.

Appena attraccati nella nuova destinazione, due nerboruti ragazzotti dell’equipaggio fecero da trasportatori dell’ammalata, con mille attenzioni, fino alla guardia medica (che distava alcune centinaia di metri in salita sopra il porto).

Lì il dottore fece una approfondita visita e dopo poco sentenziò che era sì una probabile infiammazione dell’appendice, ma che non era grave e che probabilmente il tutto era causato da qualche grossa scorpacciata fatta in precedenza.

Naturalmente tutti si sentirono molto sollevati (specie lo skipper), ma le conseguenze per la ex malata furono poi abbastanza drastiche oltre che varie:

1° - la ragazza, per il rientro, fu immediatamente abbandonata dai portatori e dovette tornare autonomamente a piedi fino alla barca.

2° - appena a bordo le fu comunicato che avrebbe dovuto lavare tutti i piatti che nei giorni prima (col fatto che diceva di star male) qualcuno aveva lavato al suo posto.

3° - cominciarono tutti a dirle che se lei faceva scorpacciate di nascosto, nascosto doveva tenersi anche il successivo mal di pancia.

Insomma, se prima tutti s’erano prodigati con mille attenzioni nei suoi riguardi, ora, al contrario, tutti cercavano di prenderla in

giro con ogni scusa.

La cosa più strana di tutte fu che a S. sembra passassero subito tutti i mali, nel senso, almeno, che non si lamentò più.

Sembra che ancora qualche anno più tardi, se qualcuno dell'equipaggio incontrava S. subito le domandava se le faceva male la pancia... etc, etc...

Insomma, da tutto ciò si evince che in barca è severamente vietato star male o almeno lamentarsi.

Onda anomala.



Gran Pavese

Tutti i compagni d'equipaggio avevano più volte ricordato a F. G. (graziosa fanciulla) che in queste crociere si va da un golfo ad una rada e quando si è in qualche porto non c'è tanto tempo per sfoggiare abiti eleganti, per cui doveva portare con sé solo lo stretto necessario per un abbigliamento estivo di tipo "assai sportivo". Così, quando si vide imbarcare F. G. con un valigione strapieno di ogni tipo di vestitini fru-fru come se si dovesse recare ad una sfilata di moda, tutti si fecero delle matte risate.

Ma per quanto si dicesse, F. G. svuotò il valigione e nascose tutto il contenuto - i suoi vestitini - negli anfratti più reconditi di bordo, in modo da non dar troppo nell'occhio e soprattutto in modo tale che lo skipper non potesse accorgersi facilmente di quell'imbarco di materiali non previsto.

Canale di Selve.



Così, fatta la traversata, quando la barca attraccò ad una delle isole più “esterne” (quasi disabitata), lei cominciò subito a chiedere dove erano nascosti i vari locali notturni di cui tanto si favoleggiava fra le amiche di scuola.

Lì per lì si pensò di ignorarla, ma poi quasi a tutti venne l’idea di stare al gioco per vedere come finiva.

Così, accennato qualcosa sulla questione allo skipper, verso il tramonto si cominciò a parlottare di locali ben nascosti negli anfratti della costa, e di frequentatori particolarmente importanti e sofisticati che ballavano lì la danza ultimo grido cioè la “frogs’-dance”. Chi intendeva scendere e recarsi, doveva esser vestito in maniera eccezionalmente elegante.

Così F. G. la sera, invece di mangiare, si fece la doccia- anche se su in coperta, dove era appesa la tanica apposita, faceva un freddo boia- si truccò a lungo e fece una specie di sfilata, tirando fuori i “vestitini” nascosti, per chiedere alle compagne quale era la “mise” più elegante per il colpo di vita che già gustava.

Si piazzò a poppa un quarto d’ora prima dell’orario previsto per scendere ed era tutta emozionata.

L’ormeggio della barca, per questioni di fondale, era stato fatto un po’ staccato dalla banchina e per scendere a terra era necessario usare il gommone per una decina di metri, poi passare su alcune piccole imbarcazioni a remi ormeggiate vicino al molo.

Ecco F. G. in pompa magna, tutta “in tiro”, lavata e profumata e con il sorriso da trionfatrice stampato sul viso, scendere la biscaggina di poppa per salire sul gommone.

Ma si sa, in certi casi la “fortuna” è un po’ maligna, e così, non si sa bene perché, all’atto di staccarsi dalla poppa per salire sul gommone, questo, improvvisamente, ha un sussulto e si allontana staccandosi da bordo.



Così, l'elegante e sognante fanciulla cade, con un urlo, in acqua. Bagno completo, compresi i capelli appena lavati, profumati e asciugati con cura.

Quando F. G. riemerse (fra le risate generali), aveva lo sguardo truce, ma subito strillò "aspettate un momentino, mi cambio in un baleno e arrivo!".

Stavolta fu ben attenta a salire con ambo i piedi sul gommone prima di lasciare la presa sulla biscaggina e ben attenta a non ricevere gli spruzzi che i rematori tentavano in tutti i modi di provocare.

Arrivati al trasbordo sulle barchette presso il moletto, volle salire per prima e poi, avendo fretta di toccar terra, cercando di saltare da una barchetta ad una più vicina alla scaletta in pietra del molo, mise un piede nel vuoto tra due scafi (improvvisamente aumentato sempre per fortuna avversa (*))... finì di nuovo in acqua, fra le risate generali.

Stavolta il fondale basso le permise di non ribagnarsi i capelli (che fra l'altro erano ancora bagnati per il tuffo precedente), quindi impreccò coloritamente subito, fece velocemente marcia indietro scongiurando l'equipaggio, che continuava a scompisciarsi dalle risate, di attendere pochi minuti, che lei si sarebbe subito cambiata e presto sarebbe ritornata.

Convinsè qualcuno a riportarla a bordo, promettendo che avrebbe fatto il suo turno al posto di lavaggio, e ben presto, nuovamente asciutta e con nuovo look, finalmente giunse sul molo.

Nel frattempo, tutto il gruppo già sbarcato si era spostato dall'altra parte del porticciolo e le strillava di far in fretta.

Così F. G., invece di girare attorno al piccolo squero in cui venivano tirate in secco le imbarcazioni, pensò bene di attraversarlo di corsa.

Al secondo passo, fece uno scivolone così disastroso sul fango che la fece arrivare sdraiata fino all'acqua che la bagnò, di nuovo, fino al collo.

Stavolta l'imprecazione fu lunga e terribile, ma poi lei, consapevole d'aver ancora un ricambio di abiti, non si perse di coraggio. Bofonchiò qualcosa tra i denti e riprese la via di bordo.

Le risate dell'equipaggio e di alcuni astanti salivano al cielo fragorose.

Quando finalmente riuscì a guadagnare, senza ulteriori incidenti, la terraferma, le fu detto che la "frogs'-dance" (**), quella sera purtroppo non ci sarebbe stata e che - come colpo di vita - ci si doveva accontentare di qualche bibita nel vicino villaggio.

Sembra che la poveretta per poco non svenisse.

Il mattino seguente, un buon vento al traverso spingeva l'imbarcazione verso un nuovo porto, ma qualcosa di strano si poteva notare sulle manovre, lungo l'amantiglio.

Sembrava la parte poppiera di un "gran pavese" che scendeva dalla cimadell'albero fin quasi alla poppa, formato da tessuti svolazzanti multicolori.

Da una verifica più accurata, si poteva notare che questo gran pavese, che pur sventolava al vento, non era fatto da bandiere, bensì da tutti gli indumenti - da quelli "intimi" a quelli "da sera" - usati la notte prima da F. G. e che ora, dopo esser stati lavati, qualcuno, di soppiatto, aveva avuto l'idea di esporre così a ricordo imperituro dell'accaduto.

F. G. negli anni seguenti partecipò ad altre crociere, ma sembra che si guardasse bene dal portare al seguito troppi vestitini da sera.

(*) A detta di alcuni, sembra che "l'avversa fortuna", nell'occasione, fosse rappresentata da tal C. P. che, con mossa veloce, nascosta e malignetta, spostò adeguatamente prima il gommone e poi la barchetta, causando l'effetto narrato. Lo scivolone sul fango dello squero fu invece del tutto casuale e personale.

(**) Naturalmente la "frogs' dance" (vedi anche il racconto "Dormire") era un nome di fantasia del tutto inventato per l'occasione, dato che nell'isoletta esisteva uno stagno pieno di rane e che, anche di notte, queste facevano un gran chiasso.

Porto

Da sempre nella letteratura e nella retorica la parola PORTO ha significato di sicurezza... calma., riposo...

Nella realtà nautica il marinaio sa che ogni porto ha le sue qualità, belle o meno belle, ma che non sempre porto significa sicurezza - calma - riposo. Chiaro è che il buon marinaio conosce queste qualità e, potendo decidere, ferma la sua imbarcazione là dove ritiene di poter star bene; ma non sempre la scelta dipende da una decisione propria: spesso sono le circostanze che impongono di interrompere, nel tempo più breve possibile, una navigazione e di entrare in qualsiasi buco si riesca a trovare.

Ieri, ad esempio, la giornata si era presentata proprio bene: in mare si stava magnificamente, ma poco alla volta il cielo si è coperto, il vento è rinforzato da prora ed il freddo si è fatto sentire. Le previsioni hanno poi confermato l'avviso di burrasca e quindi, tra una notte faticosa e di scarso risultato in termini di avanzamento reale e una sosta di qualche ora, si è deciso all'unanimità di entrare in questo porto e riposare.

In verità il portolano riportava il pericolo di forte risacca: “ma un porto è sempre un porto” - ci siamo detti - “al massimo si ballerà un po’”. Ma più che di un melodioso valzer, ci siamo poi accorti che la musica si avvicinava al rock, con delle variazioni da break dance o simile, ma ormai eravamo dentro.

L'ormeggio non è stato dei più semplici, ma 2 ancore sguardate di prora, traversini e cavi da ogni parte sembravano dare la dovuta sicurezza.

Intanto si è subito capito che l'avviso di burrasca non era teorico: acqua, grandine, vento da ogni parte e delle onde di risacca incredibili..

Intanto continuavano ad arrivare imbarcazioni, ma nessuna di



Chiacchiere a poppa.

queste si arrischiava ad avvicinarsi alla banchina: facevano un giro e cercavano poi di fermarsi alla fonda in rada, ma anche lì non si sentivano sicure e molte poi se ne andavano.

Il buio ormai era calato da un pezzo, ma lampi ricorrenti continuavano ad illuminare la scena. “Se non ci fosse un fondale di 6 metri avremmo già toccato”, dice Gian che da poppa guardava la banchina salire e scendere velocissima e stava attento a che le cime non fossero troppo in tensione. Poi un grido: “Attenzione a prora!”

E all’occhio esterrefatto dell’equipaggio appare la sagoma di un grosso motor-yacht che sembra voler dirigere su di noi per speronarci. Ma in realtà è solo quello yacht che prima era al centro della baia ma che ora ci grida con il megafono che la sua ancora ha ceduto e che non riesce ad agguantare. E infatti si può notare la catena dell’ancora che gli passa sotto prora mentre la barca continua ad avanzare inesorabile verso di noi.

“Mi sa che sta pescando, con la sua, tutte le ancore di chi è in banchina”, dice Andrea. “Speriamo agguanti”, replica Paola. “Tutti



In banchina con forte risacca.

i parabordi a prora!” grida un altro, mentre un lampo rischiara una scena che potrebbe essere scambiata per una battaglia tra navi d’altri tempi, con le aste di gaffa protese in fuori come lance e rotoli di cima e parabordi pronti ad essere frapposti, ma che assomigliano a proietti o sistemi d’offesa per abbordaggio fra navi nemiche. Si attende lo scontro inevitabile, ma per fortuna le potenti eliche del motor yacht riescono a frenare l’abbrivio e a farlo allontanare.

Ma qualcosa sicuramente è successo, perché ora ci siamo notevolmente traversati sulla dritta. “Ci ha portato via un’ancora!”, grida Paola che ha notato una delle cime di prora in bando.

“Guarda se l’altra tiene e metti in forza”, le risponde lo skipper. Intanto, torrenti d’acqua dal cielo continuano a mescolarsi agli spruzzi delle onde che battono sullo scafo.

...“Attenzione a poppa!”, strilla Gian che era venuto a dar manforte contro la barca speronatrice.

E infatti, di fronte allo sguardo esterrefatto dell’equipaggio, una nuova impennata della poppa, resa ancor più ampia per la posizione assunta a causa della mancanza della seconda ancora, fa compiere un’oscillazione di beccheggio così disastrosa che il cavo di poppa si stacca di netto dalla banchina portandosi dietro l’anello d’ormeggio a cui era assicurato.

Ora è passata mezzanotte.

Per fortuna il peggio è passato: siamo riusciti a riprendere la nostra seconda ancora, ma abbiamo dovuto lasciare la banchina. Piove ancora, ma la burrasca è ormai passata: la risacca invece è ancora molto ampia ed è molto meglio restare lontani da ogni molo in attesa che le acque si calmino un po’.

Andrea ha recuperato l’anello di ormeggio rimasto attaccato alla nostra cima: è un grosso anello dal diametro di circa 35 cm formato da ferro tondo pieno dello spessore di 4 cm. La staffa di sostegno dell’anello, murata tra le pietre della banchina e che ha ceduto, ha anch’essa una sezione rettangolare notevole.

“Si vede che era molto vecchia”, dice Andrea tenendo l’anello in mano. “L’avranno messa i marinai di Venezia 400 anni fa quando questo porto ospitava le galee della Serenissima”, dice Paola. “Penserà circa 15 chili”, dice Gian.

E così fra i commenti sull’accaduto, un bicchier di vino e asciugando gli abiti, si aspetta che la notte e la burrasca passino. E pensare che dovevamo riposarci in porto!

Assemblea Generale dei Paperi

Qualche anno fa avevamo gettato l'ancora in un posto in fondo alle isole Incoronate, era l'inizio dell'estate...

Eravamo venuti a sapere che in quelle zone, in situazioni eccezionali, si potevano osservare varie colonie di quei cormorani chiamati "marangoni dal ciuffo".

Il "marangone dal ciuffo" è un uccello che attualmente è tornato ad essere presente sulle nostre coste. Invece, negli anni '80, non era facile vederne degli esemplari qui da noi.

Così noi siamo andati a trovarli nel loro habitat, fra le isole più esterne e più a sud delle Cornati.

Chiesti informazioni e permessi, di buon mattino ci siamo diretti a SE di dove eravamo, verso l'isolotto Purara.(*)

Eravamo sospinti da una brezza favorevole che noi sfruttavamo col "drifter".

Ad un certo punto abbiamo visto arrivare, dapprima ogni tanto, poi sempre più frequentemente, dei singoli cormorani, poi coppie di cormorani e poi gruppi di cormorani, che volavano tutti in una certa direzione.

Ci siamo messi anche noi su quella rotta e in poco tempo abbiamo potuto constatare che da ogni parte arrivavano, sempre più frequentemente, altri gruppi di uccelli (tutti cormorani) che dirigevano, almeno apparentemente, in uno stesso punto lontano, dietro un isolotto.

Sempre evitando d'accendere il motore, ci siamo diretti verso quel punto e, manmano che ci si avvicinava, vedevamo che da ogni

(*) La parte più bassa delle Incoronate, all'epoca, era totalmente disabitata e frequentata pochissimo. Per questo era stata individuata come "zona santuario" per il ripopolamento di varie specie pelagiche



Marangoni dal ciuffo.

parte confluivano là stormi sempre più numerosi.

Grande è stata la sorpresa quando, raggiunto l'isolotto e aggirato con un ampio bordo, ci è apparso uno spettacolo stranissimo: in una zona di mare, su una superficie grossomodo triangolare, con lati che potremmo stimare di circa 1/2 miglio, erano sparsi vari gruppi di uccelli che nuotavano sull'acqua.

I gruppi erano distanziati l'uno dall'altro da qualche centinaio di metri e ogni gruppo faceva un gran chiasso come se chiamasse a sé qualche compagno. Manmano che altri uccelli arrivavano, i gruppi si infittivano, si allargavano e il chiasso aumentava.

A questo punto c'è sembrato giusto non interferire con quella che appariva una specie di grande riunione di questi "paperi marini" e, dato che il vento dietro l'isolotto era quasi scomparso, ab-



Gruppi di cormorani.

biamo ammainato le vele e ci siamo messi a guardare quello che succedeva.

Fino a che altri uccelli in numero notevole continuavano ad arrivare e ad aggiungersi ad un gruppo o all'altro, tutto è rimasto come prima.

Quando gli uccelli in arrivo sono cominciati drasticamente a diminuire e poi a costituire episodi sporadici, i vari gruppi si sono mossi l'uno verso l'altro, sempre nuotando in superficie e facendo un gran chiasso.

Poi hanno cominciato tutti a dirigersi verso un punto di concentrazione - che non appariva caratterizzato da nulla - dove gradatamente hanno costituito un grande unico gruppo che, da lontano, appariva come una gran chiazza scura, oscillante e chiassosa.

In breve tempo il grande gruppo, così costituito, ha raggiunto dimensioni notevoli con una popolazione stimata di parecchie centinaia di uccelli.

Ogni tanto da un punto del gruppo si levava qualche pennuto che, con un breve volo si spostava in un altro punto. Poi, a poco a poco, il chiasso e i voli sono diminuiti fino a cessare del tutto.

Noi eravamo gli unici spettatori umani di quanto accadeva; c'eravamo tenuti in disparte lasciandoci trasportare dalle lievi correnti del mare che spostavano la barca e la facevano ruotare blandamente.

Ci sentivamo degli spettatori privilegiati di un evento straordinario e assai importante.

Quell'assemblea silenziosa è durata alcuni minuti, poi, da vari punti periferici del gruppo si sono cominciati a staccare dei gruppetti di qualche decina di esemplari che si sono messi in volo l'uno dopo l'altro. In poco tempo c'è stata una disgregazione totale di quell'ammasso di uccelli che, dopo aver formato piccoli gruppi si sono staccati dall'acqua e sono volati via in varie formazioni sparpagliandosi tutt'attorno.

In meno di un quarto d'ora nessun elemento era rimasto sul posto e quello che prima appariva come una superficie coperta di uccelli chiassosi ora appariva completamente libera e silenziosa. Solo qualche penna scura qua e là e qualche piuma più chiara che galleggiava sulla superficie dell'acqua rimaneva a testimoniare la grande assemblea svoltasi in quel tratto di mare.

Navigazione all'alba.



Labirinto

La costa era alta e scoscesa, ogni tanto interrotta da una piccola spiaggia raggiungibile solo dal mare (o dal cielo). La barca si muoveva ad alcune centinaia di metri perché le uniche carte che si era riusciti ad avere erano del periodo anteguerra e a scala piuttosto grande. Per la zona in cui si stava transitando erano indicati solo generici bassi fondali e gruppi di scogli sommersi qua e là. L'eco-scandaglio era stato tarato sui 5 metri...

L'equipaggio da un po' frignava che avrebbe molto gradito una sosta vicino a qualche spiaggetta di quelle che si vedevano ogni tanto, ma lo skipper, che non conosceva quel tratto di costa, cercava di restare lontano

Alla fine, mosso dalle blandizie di quelli che per una sosta nella zona - giuravano - avrebbero pulito e lucidato il ponte in maniera impeccabile e quelle che si votavano a lavar piatti più o meno per tutta la crociera, lo skipper cedette e la barca cominciò ad accostarsi ad una bellissima spiaggetta, che appariva in fondo ad un canale scosceso, tenendo una vedetta con scandaglio a mano a prora, giù le vele, col motore al minimo, a velocità ridottissima.

Ad un certo punto l'attenzione di tutti fu richiamata da una grossa tartaruga di mare che, lemme lemme, incrociava lì vicino.

“Guardate che grossa... avviciniamoci” gridò Laura.

Subito dopo Raki “ non ve la filate per niente chè porta sfortuna, lo dicono i vecchi marinai”. Giovanna di rimando “a me m’han detto che invece porta fortuna... basta non guardarla troppo e con un occhio solo”. Sono i delfini che portano sfortuna - ribattè un altro - “no portano fortuna, basta che siano in numero pari” un'altra ancora.

In ogni caso - fortuna o sfortuna - i commenti si sprecarono e così l'attenzione prioritaria, quella al fondale, fu un po' trascurata.

Passaggio ravvicinato a costa alta.



Passò un po' di tempo, tutti già pregustando la fonda di fronte alla bella spiaggia e un bel bagno. Invece suonò l'allarme dell'eco-scandaglio.

Quando lo skipper, schizzato immediatamente a prora, vide tutt'attorno alla barca evidenti segni di basso fondale, era troppo tardi: marcia indietro immediata, ma anche così l'incaglio sullo scoglio sommerso che si trovarono davanti fu inevitabile.

Per fortuna, data la bassa velocità, lo scafo scivolò dolcemente con la pinna sulla vegetazione che ricopriva la roccia e con un piccolo sobbalzo si arrestò, lievemente inclinato sulla sinistra.

Tralasciando le "colorite" imprecazioni del momento, subito iniziò la valutazione del caso per prevedere il da farsi per il disincaiglio. Solo in quel momento si notarono dietro la costa alta alcuni nuvoloni piuttosto scuri, segno probabile di una perturbazione in avvicinamento.

Una veloce visita in carena (*) confermò che la pinna s'era ben piantata sulle rocce dello scoglio sommerso, che lo scafo era lievemente inclinato e che un "passaggio" un po' più profondo era almeno ad un paio di metri dal punto d'incaglio.

Improvvisamente si avvertirono i primi refoli di vento, quelli che certamente accompagnavano le nuvole. Spingevano verso terra e sembrava non presagissero nulla di buono.

Le indicazioni furono queste: gommone a mare con sopra ancora e catena, cime lunghe e pastecche; scarico dell'acqua dolce dei serbatoi fuori bordo e prepararsi tutti per un bel bagnetto (in modo da alleggerire la barca).

Fu fatta una ulteriore verifica nei pressi dello scoglio per chiarire la situazione tutt'attorno: "siamo circondati da una ragnatela di ca-

(*) E questa fu una delle poche volte che fu visto lo skipper tuffarsi immediatamente in mare, senza protestare che l'acqua era "fredda e umida", e immergersi più volte e a lungo con maschera, boccaglio e macchina foto sub.



L'“Acamar” incagliata.

nali subacquei piccoli e grandi che formano una specie di labirinto tra gli scogli del fondale” fu il responso. “È veramente strano come siamo potuti arrivare fin qui senza incagliarci prima”.

A questo punto, scelta la direzione più breve per la “via di fuga” si piazzò l’ancora ad una ventina di metri di distanza su un altro scoglio al traverso dello scafo e si assicurò un cavo - doppio-paranco - in testa d’albero. Di qui il cavo fu portato a “far via” ad una pastecca assicurata all’ancora e fatto rientrare a bordo avvolto sul winch. I ragazzotti più atletici furono messi a virare per alare più in fretta.



Fonda in acque profonde e costa alta.

Le nuvole avevano quasi coperto il cielo e i refoli di vento si erano tramutati in venticello vero e proprio: le prime ondine cominciarono a battere sulle fiancate. “Speriamo d’essere verso il minimo di marea” (**), pensò lo skipper e, per verificarlo, fece con un penarello un segno sui due lati dello scafo là dove, più o meno, era il livello dell’acqua. Sapeva anche - lo skipper - che per riuscire a far variare di qualche cm l’immersione della barca (e farla sollevare) occorreva togliere da bordo alcuni quintali di peso.

(**) Se invece fosse stato quello il momento dell’alta marea, verso il suo massimo, in seguito, il livello dell’acqua si sarebbe abbassato e sarebbe stato sempre più difficile liberare l’imbarcazione.

Man mano che il winch girava, lo scafo cominciò ad inclinarsi verso l'acqua, poco alla volta e in maniera impercettibile. Le ondate, frattanto, erano diventate onde vere e proprie dell'altezza di circa 30 cm e schiaffeggiavano la barca, immobile come la roccia su cui s'era piantata, sempre con maggior forza.

Quanti pensieri di casi simili, finiti in disastri e narrati in qualche libro, frullarono allora nella testa di tutti, ma, passato ancora un po' di tempo, finalmente, con un rollio quasi impercettibile, si capì che qualcosa si cominciava a muovere. Questo infuse nuova lena agli addetti al Winch, che aumentarono la velocità di avvolgimento, poi con altri successivi piccoli strappi dello scafo si capì che la pinna aveva "staccato": lo scafo ruotò di una trentina di gradi in orizzontale e, pur con la cima ancora in testa d'albero si spostò un poco, si mise dritto e finalmente galleggiò libero.

Sospiro di sollievo generale, ma ora occorre ancora trovar la via d'uscita in quel labirinto subacqueo perché lì attorno gli scogli sommersi erano dovunque.

Delfini sottobordo.



Ed allora si formò uno strano corteo acquatico che procedeva verso il largo, verso acque più alte e libere. Per primi venivano 2 nuotatori con maschera e boccaglio adibiti a individuare fra gli scogli un “canale” sufficientemente largo in cui procedere. Subito dietro il gommone con scandaglio a mano che verificava la profondità di sicurezza. In terza posizione procedeva pianissimo a zig zag, col motore al minimo, la barca.

Furono percorsi così, seguendo una strana via sottomarina, poche centinaia di metri, forse 200, ma il tempo sembrò a tutti lunghissimo.

Quando finalmente ci si trovò in acque alte, altro sospiro di sollievo generale: tutti rientrarono a bordo e si stappò una bottiglia “per pericolo scampato”.

Anche il vento e le nuvole, che tanto ci avevano allarmato, ora ci apparivano per quello che erano: normali brezze del mezzogiorno e vapori saturi di caldo estivo.

Lo skipper gridò “allora, avvicinarsi ad una tartaruga in mare, porta fortuna o sfortuna?”.

Poco lontano dallo scafo la grossa tartaruga di mare apparve di nuovo, sorniona, e sembrava ridesse dei nostri guai passati, ma stavolta nessuno se la filò. Riprendemmo la navigazione a vela ben distanti da quella costa.

“Decisamente meglio i delfini” sentenziò qualcuno... e nessuno più, per il momento, chiese di avvicinarsi a qualche spiaggetta o... a qualche tartaruga.

Là dove nasce il vento

Il vento di bora, per noi di questa costa occidentale adriatica, viene dal mare, dall'altra metà del mare...

Quando, alla fine dell'autunno o nel profondo dell'inverno, questa soffiava con estrema violenza e i frangenti delle onde salivano sulle spiagge battendole come se le volessero divorare, per certi racconti fiabeschi che i grandi ci narravano, a noi bimbi veniva spontaneo pensare al luogo in cui la bora nasceva, come a un luogo mitico dove creature sovrumane, con una forza immensa, muovevano strane macchine capaci di spostare grandi masse d'aria e d'acqua.

Cresciuti in età, il desiderio di vedere veramente che cosa c'era al di là dell'orizzonte, là da dove proveniva la bora, era rimasta una cosa assai viva.

Così, ora, avendo verificato sia dal punto di vista geografico sia dal punto di vista "aneddotico" che per noi la bora - quella forte -

Vento fresco.





L' Acamar ormeggiata alla banchina di Senj con bora.

nasce a Senj, o meglio, dalle gole dei monti del Velebit sopra Senj, è senz'altro doveroso andare là.

Superato il tratto d'Adriatico in mare aperto, ci siamo infilati nel golfo del Quarnaro e, dopo qualche intoppo fra le isole, in cui la bora stessa ci ha dato un assaggio e il suo tempestivo saluto, siamo finalmente nel porto, a Senj.

Il porto di Senj è un porto non tanto grande, molto antico, sovrastato dalla fortezza degli Uscocchi e in cui, dietro un'alta muraglia verso mare, un molo in pietra, non tanto lungo, permette un ormeggio che a noi pare sicuro. Così disponiamo un ormeggio affiancato semplice, classico, con i cavi di prora e di poppa e due traversini, 4 cavi in tutto. Poi entriamo in città per i saluti previsti, secondo il programma di visite e solo uno di noi resta a bordo.

Più tardi, al nostro rientro a bordo, c'è un messaggio della capitaneria locale che ci invita a rinforzare gli ormeggi dato che, per il mattino seguente è prevista bora.

Spostiamo l'imbarcazione sul lato sud della banchina cioè verso mare, in modo da rimaner scostati da questa quando arriverà il vento; aumentiamo i cavi con 2 "spring" corti, di prora e poppa, protetti da stracci contro eventuale sfregamento sui bordi banchina in caso di grossa variazione del livello dell'acqua dovuto a marea. Ora abbiamo 6 cavi in banchina.

La sera, dopo aver mangiato e rassettato, passeggiamo sotto bordo a guardar le stelle.

Fa un po' fresco e non sembra esserci nessuno in giro, solo in cima alla banchina vediamo un uomo, vestito di scuro: sembra vestito da marinaio con il tipico berretto con visiera e maglione pesante, e guarda verso il mare.

Lo salutiamo e lui ci risponde nella nostra lingua con forte accento dalmata, ma senza guardarci. Cerchiamo di scambiare qualche battuta sul mare e sul tempo che prevede bora per l'indomani, e lui, senza guardarci, ci consiglia solo di spostarci un po' più verso l'inizio della banchina "dato che il fondale c'è". Notiamo che ha un viso molto bianco, poi lo salutiamo e torniamo a bordo mentre lui rimane lì a guardare il mare come se cercasse qualcosa.

Così, prima di metterci a nanna, vincendo la pigrizia, ci spostiamo da metà banchina, dove eravamo, fin quasi all'inizio, dove ancora ci sono vari metri di fondale. L'uomo sembra essere sempre laggiù, in cima alla banchina, che guarda il mare.

Il mattino presto, poco dopo il sorgere del sole, siamo svegliati da una specie di sibilo-urlo profondo e lacerante. È arrivata la bora.

In brevissimo tempo l'acqua attorno a noi sembra ribollire con schiuma e spruzzi sparati via dal vento. Fuori del porto si vedono le onde che si formano sempre più gonfie e alte e corrono verso il largo.

Tutti in banchina a rivedere l'ormeggio con altri rinforzi di cavi e gli ultimi parabordi disponibili. Ora abbiamo 8 cavi in banchina.

Dopo un'ora l'acqua del porto inizia ad andare su e giù con gran risacca e la nostra barca, sul colmo dell'onda, mostra abbondantemente quasi tutta l'opera viva tranne la pinna. Speriamo di non finire sopra la banchina.

A mezzogiorno, dato che il vento non accenna a diminuire, tiriamo fuori i sacchi di vele e li disponiamo sul fianco dell'imbarcazione come ulteriore difesa contro possibili urti. Raddoppiamo gli spring con altri due cavi lunghi. I cavi in banchina ora sono dieci.

Più tardi, all'imbrunire, ne metteremo altri due, completando una specie di ragnatela, che sembra avvolgere lo scafo della nostra barca in modo tale che alcuni di questi cavi vadano in tensione quando altri sono in bando. Si forma così una specie di sistema elastico in modo da non far avvicinare troppo la fiancata alla banchina né farla troppo allontanare.

Ci viene da pensare che noi eravamo sì venuti qui per vedere dove nasce la bora, ma per ora la stiamo solo osservando appena nata. Bisogna trovare il modo di salire sui monti qui vicino per verificare...

Intanto, tranne lo skipper e Paolo, tutto l'equipaggio viene mandato a dormire a terra per la notte, nel museo. Non si sa mai che la barca faccia un salto più grande del previsto e si ritrovi in situazioni critiche.

Il mattino seguente, con gli amici del luogo, sempre con la bora che sibila violenta, partiamo verso l'alto del Velebit.

Sappiamo che stasera comincerà a diminuire e domani cesserà. Per ora, con gli amici del luogo, con un pulmino si sale per i tornanti del monte e nelle prime gole sembra che il vento voglia buttarci via.

La cosa strana, però, è che ogni tanto sembra che il vento sparisca, poi, qualche tornante più in alto, riprende, ma meno violento.

Insomma, quando dopo una ventina di minuti siamo in cima al

*I "prodi esploratori" del Velebit.
Da sinistra: Enrico, Fabrizio, Virgilio,
Andrea, Massimo, Daniele*



all'inizio della banchina, certamente risparmiandoci un sacco di guai, e lo descriviamo così come lo abbiamo visto.

I nostri amici rispondono che non conoscono nessuno, li a Senj, così come l'abbiamo indicato, ma che quella sembra proprio la descrizione del capitano sparito con la sua nave strappata via dalla bora da quella banchina così come appare in una immagine che ricorda il triste fatto.

Ribattiamo che noi non abbiamo visto nessuna immagine di quel capitano, ma quel tipo era proprio così come lo avevamo descritto.

Sicuramente sarà stato qualcuno venuto da lontano... ci rispondono.

Mentre un brivido ci attraversa la schiena ci viene da pensare... sì, proprio da molto lontano.

L'Acamar nel porto di Rovigno.



Notte surreale

La baia appariva deserta e ben ridossata da ogni lato: da una parte la costa era alta e scoscesa, dalle altre scendeva gradualmente fino al mare. Il piccolo golfo si apriva quasi rotondo nel terreno e dal punto in cui era situata la banchina, poco distante verso la pineta, un'ulteriore piccola insenatura con bassi fondali, quasi uno stagno, era abitata solo da qualche gabbiano. Dall'ormeggio il mare aperto non si vedeva.

Buon posto per una notte tranquilla - pensò lo skipper - stasera franchigia per tutto l'equipaggio.

Così, terminato il pasto serale e terminati i lavori di rassetto e pulizia cucina, tutti a terra al paese vicino, distante solo un paio di

Vento forte, mare mosso, orizzonte inclinato.



chilometri di sentiero fra i pini, per un colpo di vita e per un gelato (se c'è).

Naturalmente tutti a terra tranne qualcuno, e in questo caso fu lo skipper stesso che volontariamente disse di voler restare a bordo e riposarsi.

La banchina era una costruzione un po' traballante, fatta su palafitte, tutta di legno, e si estendeva per la lunghezza di una dozzina di metri, tra due gruppi di scogli affioranti, in linea con la costa retrostante, unita a questa da due passerelle sempre di legno. Per lasciar spazio a qualche altra barca, se fosse sopraggiunta, l'imbarcazione era stata ormeggiata con la poppa quasi ad un estremo della banchina, con la prora verso il centro della baia tenuta in linea dall'ancora con 5 lunghezze di catena.

Il cielo appariva stellato ma lo skipper (il cui nome era M.), prima che il gruppo di ragazzi si allontanasse, fece calare una seconda ancora con cavo tessile da prora, sguardata dalla catena di circa 60°.

“Rientro previsto per l'una, massimo 1,30 chè domattina si parte alle 7” precisò M. alla ciurma festante che, con pile e lanterne, si allontanava fra i pini... “e quando tornate fate piano chè voglio dormire”...

A questo punto M. si sedette in pozzetto guardando il cielo stellato e pregustando un buon sonno d'una notte intera fino all'indomani.

Nella baia non c'erano altre barche né si vedevano luci di abitazioni lì attorno.

Prima d'andare a dormire verificò l'ormeggio e poi diede uno sguardo al barometro, tanto per abitudine. Notò che un po' la pressione era calata, ma non tanto, e questo non lo allarmò.

Si addormentò quasi subito, ma quasi subito - così gli sembrò - fu risvegliato da un brusco movimento di rollio dello scafo accom-



Ormeggio di punta alla banchina in legno.

pagnato dal sibilo del vento che batteva sulle sartie. Salì in coperta e si accorse che il tempo era drasticamente mutato.

Dietro la costa alta sembrava fosse scoppiata la guerra tanti erano i bagliori che con sempre maggior frequenza illuminavano la notte.

Poi iniziarono a sentirsi i tuoni, sempre più forti e sempre più vicini.

Il vento rinforzava e quindi fu chiaro che un temporale s'avvicinava veloce.

Scese sottocoperta, si infilò la cerata e quando risalì già le prime grosse gocce cadevano con violenza.

“Speriamo che questo temporale passi presto”- pensò - e intanto cercava di escogitare qualcosa che migliorasse l'ormeggio.

Ma il temporale arrivò molto in fretta e non passò altrettanto ve-

locemente: il vento aumentò ancora e anche quel piccolo specchio di mare della baia cominciò ad agitarsi.

Vento e onde colpivano lo scafo da dritta e la barca ormai rollava e beccheggiava con forza sempre maggiore. Era una vera burrasca che arrivava improvvisa.

Ad un certo punto la prua cominciò a spostarsi a sinistra e ad ogni colpo di vento si abbatteva decisamente un po' di più.

Allo skipper fu subito chiaro che le ancore non tenevano e che la forza del temporale avrebbe avuto presto il sopravvento: la barca stava abbattendosi adagio ma con certezza verso sinistra là dove non c'era più banchina ma dove alcune punte di scogli semisommersi apparivano ogni tanto fra gli spruzzi delle onde, tremendi e pericolosissimi per lo scafo.

Stava cominciando anche a grandinare forte...

Prese due sacchi di vele e li portò in coperta. Spostò anche i parabordi di dritta sulla sinistra. Pensava di spostare l'ormeggio di poppa verso la zona dove continuava la banchina e far sì che la fiancata della barca si adagiasse sulla banchina stessa e non finisse sugli scogli, ma, data la violenza del vento la cosa appariva assai ardua: da solo non ce l'avrebbe mai fatta.

Si sentì perso ... non sapeva più che fare... ma qualcosa doveva fare.

Ma... incredibilmente si accorse che alle sue spalle qualcuno era sbucato. Questi, senza dir nulla, si mise ad aiutarlo e ripeteva tutte le manovre che lui faceva.

M. in cuor suo ringraziò il cielo di questo aiuto inaspettato e pensò che il tipo fosse uno straniero dato che agiva senza dir nulla e senza rispondere alle parole che lui gli rivolgeva in tutte le lingue che conosceva. Però lavorava bene e si capiva che era un marinaio.

Così, finchè il vento e la pioggia furono forti spostarono cavi, sfecero e rifecero nodi, tennero la barca in fuori in modo da arretra-



re i punti di ormeggio verso il lato libero della banchina, tutto alla luce surreale dei lampi che continuavano a illuminare il cielo.

Poi si spostarono dal lato sottovento e cominciarono a puntare i piedi contro lo scafo che ormai era quasi col lato sinistro contro la costruzione. Spostarono e assicurarono nuovamente i parabordi. Tennero botta quando lo scafo, quasi affiancato, cominciò a sollevarsi e poi scendere ripetutamente per la forte risacca appoggiandosi ai sacchi di vele. Insomma, per quei lunghi minuti (quanti ?) che durò la burrasca i due lavorarono duro con tutte le loro forze e quel tipo comparso dal nulla fu di un aiuto essenziale ed eccezionale.

Poi il vento cominciò a diminuire e la grandine cessò, la pioggia continuava a cadere ma con minor intensità ed anche le onde a poco a poco cominciarono a quietarsi.

I lampi cessarono.

La burrasca stava passando.

Solo allora quel tipo, che tanto l'aveva aiutato, si spostò di nuovo dietro alle spalle dello skipper sempre senza dir nulla.

M. era ancora tutto preso dal movimento dell'imbarcazione - dato che ancora non tutto s'era calmato - e così, quando si voltò vide che l'altro era ormai sulla costa e si allontanava, nella quasi oscurità, muovendosi verso lo stagno sulla via che avevano percorso i ragazzi per andare in paese. Salutava con un cenno del braccio.

M. gridò forte un "grazie" e solo allora notò che quell'uomo, che gli aveva fornito quell'aiuto tanto prezioso quanto inatteso e che ora andava via in silenzio come in silenzio era comparso, aveva un viso molto chiaro e era ricoperto da una cerata o giacca-vento che fosse, anch'essa chiara, sembrava bianca, con degli strani bordi azzurri attorno ai polsi. Che strano colore e che strana luce, pensò.

Dopo un po', quando tutto fu calmo, M. si decise a tornare sottocoperta per cambiarsi, guardò l'ora e vide che era quasi l'una. "Tra poco torneranno i ragazzi" pensò.

Infatti di lì a poco, quasi subito, ecco un gruppo di luci che si avvicinava.

Lo skipper andò loro incontro e chiese se si erano accorti del finimondo successo e quelli risposero che sì... ma che pensavano che l'ormeggio fosse sicuro. In ogni modo non avrebbero fatto a tempo a rientrare e dare una mano data la velocità con cui s'era presentata la burrasca.

Appena videro la nuova posizione della barca - affiancata alla banchina- chiesero come avesse fatto, da solo M., a compiere quella manovra complicata per il nuovo ormeggio durante quella burrasca. "mi ha aiutato quel tipo che dovete aver certamente incontrato pochi minuti prima d'arrivare qui". M. rispose "ma noi non abbiamo incontrato nessuno" dissero i ragazzi "e il sentiero per il villaggio è uno solo".



Il giorno seguente, quando lasciarono la baia, il sole brillava nel cielo ed un buon vento spingeva allegramente la barca.

Un gabbiano la seguì a lungo. Aveva una livrea tutta bianca quasi sfavillante e sembrava che avesse dei curiosi colori azzurri sulla punta delle ali: volteggiava di poppa da un lato all'altro della barca come se volesse salutare.

“Sapete?” qualcuno disse... “alcuni credono che i vecchi marinai rivivano trasformati in gabbiani e siano d'aiuto ai naviganti in difficoltà”.

“anch'io un po' lo credo”... soggiunse M. offrendo al gabbiano un boccone di cibo.

Conclusioni



Conclusioni

Se si tirano le somme dei dieci anni del Progetto Dalmazia - soprattutto a distanza di tempo e rivivendo, con la scrittura, le situazioni di allegria di tensione di scoperta del nuovo e di soddisfazione per le difficoltà superate - non si può che confermare che la vita di bordo in una barca a vela è una vera scuola di vita.

Gli ingredienti ci sono tutti: un gruppo di giovani, curiosi ed entusiasti, un maestro esperto e capace di insegnare ad essere responsabili, un obiettivo comune alto.

Navigazione verso le Bermude.



Questo obiettivo soprattutto, che non può essere interpretato soltanto come un desiderio di divertirsi sul mare (abbandonando temporaneamente la spiaggia di casa), ma come un bisogno forte di mettersi alla prova, di conoscere situazioni, luoghi e persone diversi.

La novità delle coste e delle genti Dalmate ha certamente suscitato nei giovani un sentimento nuovo: quello della sostanziale vicinanza e contiguità tra le coste dell'Adriatico che sono sponde dello stesso mare anziché terre contrapposte.

I giovani di trenta anni fa sono ormai adulti: donne e uomini che, certamente, affrontano la vita, con le sue promesse e le sue incognite, con la stessa fiducia nelle proprie capacità e con l'apertura di sguardi e di obiettivi che contribuisce a farli cittadini autentici di un mondo sempre più interconnesso, senza pregiudizi e senza preclusioni.

Certamente la via che si sono aperta verso "l'altra metà del mare" continueranno a percorrerla, alimentando conoscenze e frequentazioni di luoghi sempre più familiari.

I loro figli - c'è da crederci - non faranno neppure più distinzione fra "sponde", ma si sentiranno all'interno di una realtà ampia, articolata, varia e ricca di prospettive.

Appendice



DIZIONARIO NAUTICO ESSENZIALE (*) dei vocaboli usati nel libro

a 3 ore ... a 6 ore...

È un modo per indicare una direzione riferendosi al quadrante di un orologio: si fa coincidere le ore 12 con la direzione della prora - le ore 3 con la direzione della lancetta dell'orologio a 90° a dritta dalla direzione di prora - le ore 6 con la direzione opposta delle ore 12, cioè la poppa - le ore 9 con la direzione della lancetta dell'orologio a 90° a sinistra dalla direzione di prora. Le altre ore indicano le direzioni intermedie.

a dietro... marcia a dietro

movimento riferito alla direzione di marcia, il contrario di marcia avanti.

(*) alcuni di questi vocaboli hanno più di un unico significato. Si è riportato il significato che il vocabolo ha nel contesto del libro. Per più ampie e precise descrizioni è opportuno consultare un dizionario nautico



agguantare

- durante le operazioni di recupero o di rilascio di un cavo, l'azione del bloccare il cavo stesso tenendolo ben saldo
- in una situazione difficoltosa: tener duro-sopportare
- durante la voga: cercare di bloccare l'abbrivio dell'imbarcazione immergendo le pale dei remi perpendicolarmente al pelo dell'acqua.

amantiglio

manovra corrente che sostiene il peso di un'asta come il boma o il tangone.

ancora di rispetto

ancora di scorta da utilizzare quando viene persa l'ancora usata o quando serve un'ancora aggiuntiva.

ancora galleggiante

è costituita da un robusta superficie di tela debitamente stesa tramite un telaio oppure dai vari materiali uniti assieme per costituire una superficie utile a creare attrito in acqua. È utilizzata durante una tempesta per ridurre la velocità o frenare lo spostamento dell'imbarcazione in una certa direzione.

ancore sguardate (afforcate)

ancore non allineate sullo stesso cavo o catena ma posizionate in modo tale (a V e con angolo fino a 90°) per formare un angolo di una certa ampiezza fra le cime o le catene di ritenuta delle ancore stesse.

armamento

tutto quanto utilizzato per avere un'imbarcazione pronta alla navigazione.

asta di gaffa (mezzo marinaio)

asta dotata ad una estremità di un puntale ed inoltre di uno o due ganci utili per l'ormeggio o il disormeggio.

avviso di burrasca

comunicazione via radio di allarme per l'avvicinamento di una perturbazione di notevole forza in una certa zona di mare.

beccheggio

oscillazione dell'imbarcazione dovuto al moto ondoso per cui si sollevano alternativamente la prora e la poppa.

biscaglina (biscaggina)

scaletta

bitta

tozza colonnetta, solitamente metallica, con la parte superiore svasata, saldamente posizionata sulla banchina o sul ponte di un'imbarcazione per collegarvi cime o catene d'ormeggio.

boccaporto

apertura di forma quadrata su un ponte per il passaggio di uomini o materiali da un livello superiore a quello inferiore o viceversa.

bolina

andatura che permette all'imbarcazione a vela di procedere avvicinandosi alla direzione da cui proviene il vento.

boma

asta posizionata orizzontalmente e collegata perpendicolarmente all'albero attraverso uno snodo (trozza) e su cui viene inserita la parte inferiore della randa.

bordo

tratto di una rotta a zig-zag - oppure: fianco di una imbarcazione.

bozzello

carrucola

bugliolo

secchio tenuto da una cima per poter attingere acqua di mare dalla coperta.

cambusa

locale di bordo adibito a deposito di viveri. Nell'uso "far cambusa" ha il significato di acquistare viveri per la navigazione.

candeliere

asta metallica fissata verticalmente sul bordo del ponte di coperta e che sorregge le draglie cioè cavi, solitamente metallici, aventi funzione di limitatori di spazi e parzialmente d'appoggio come ringhiera.

cavo

corda o fune di una certa robustezza in metallo o in fibra.

cazzare

l'atto di mettere in tensione una manovra corrente.

cerata

completo impermeabile, normalmente costituito da una giacca e da pantaloni, da indossare contro pioggia, o mare mosso.

condimeteo

contrazione di “condizioni meteorologiche” intese come previsioni del tempo.

coperta = ponte di coperta

ricopertura orizzontale stagna e continua da prora a poppa, di una imbarcazione, che impedisce all’acqua di penetrare nelle parti interne della barca.

dare fondo

lasciare cadere l’ancora sul fondo del mare per mantenere la barca in quella zona.

dritta

destra.

ecoscandaglio

apparecchio elettrico per misurare la profondità di un fondale.

ferzo

telo di tessuto di fibre di una certa grandezza che, riunito ad altro ferzo, può costituire la superficie di una vela o di una cappa.

filare

lasciare andare, tenendola sotto controllo, una manovra corrente (cima, cavo, catena ...) cioè il contrario di “alare”.

fiocco

la più comune delle vele di strallo inferite a prora.

fonda (essere alla fonda)

esser ormeggiati con la sola ancora o ad una boa, staccati dalle banchine del porto o dalla costa. La barca può ruotare attorno al punto di ancoraggio.

gassa (nodo di gassa)

nodo di blocco molto sicuro e facile da sciogliere se non sotto sforzo.

gavone

vano accessibile dall'esterno per riporre vele e materiali vari.

genoa

vela di prua inferita sullo strallo e che si estende con la bugna di scotta fin dietro la base dell'albero. Può essere avvolgibile o fissa. La sovrapposizione con la randa è misurata in percentuale: $100/110 =$ stessa dimensione $140/100 =$ maggiore del 40%...

gran pavese

fila di bandiere, del codice internazionale dei segnali, collegate l'una all'altra, che va da prua a poppa passando in testa d'albero e che viene alzata in occasioni di feste o ricorrenze particolari.

imbando

lunghezza di un cavo o di una cima che occorre recuperare per portare il tutto alla lunghezza desiderata.

inclinometro

strumento che misura l'angolo di inclinazione o di sbandamento di una barca.

life line

cavo di sicurezza disteso in coperta e saldamente assicurato tra prua e poppa, su cui va inserito il moschettone della cintura di sicurezza durante le manovre in coperta con tempo cattivo.

lunghezza di catena

per navi: tratto di catena d'estensione di 25 m.(1 lunghezza = 25 m - 2 lunghezze = 50 m -...) per barca, convenzionalmente 1 lunghezza = 5 m.

mano di terzaroli

porzione della superficie di una vela che può essere serrata per sottrarla all'azione del vento.

manovra, 2 significati:

azione necessaria per far compiere alla barca una determinata operazione marinaresca (evoluzione... virata... ancoraggio,... presa di boa... ormeggio...

oppure: cavo di metallo o di fibra destinato all'attrezzatura di bordo.

manovra corrente

cavo mobile per manovrare sulle vele e sulle attrezzature di bordo (drizze... scotte ...).

manovra dormiente

cavo fisso destinato a sorreggere l'albero.

marea

innalzamento e abbassamento periodico del livello del mare che si verifica ogni 6 ore.

mascone

parte delle murate di uno scafo a sinistra e a dritta della prora.

miglio (marino)

unità di misura delle lunghezze marine corrispondente a 1852 m.

mura

angolo basso verso prua di ogni vela.

mure a Sn - a Dr

lato da cui si prende il vento (mura a Sn = vento che viene da Sinistra - mure a Dr = vento che viene da Dr).

nodo

unità di misura della velocità in mare = 1 miglio/ ora = 1852 m/ ora.

oblò

apertura tonda a tenuta stagna sul fianco o sulle tughe di un'imbarcazione per dare aria e luce agli interni.

opera viva (carena)

parte immersa dello scafo.

pagliolo (pagliolato)

piano ligneo che costituisce il fondo delle stive o il piano di calpestio di una imbarcazione.

paratia

parete di divisione fra i vari locali o compartimenti di una imbarcazione.

passo d'uomo

stretto passaggio stagno, quadrato o arrotondato, che permette il passaggio di una persona nelle paratie per accesso in zone varie di bordo.

pastecca

bozzello apribile da in lato per potervi inserire un cavo.

paterazzo

manovra fissa che sostiene l'albero verso poppa.

pinna

appendice della carena per migliorare la stabilità di rotta diminuire lo scarroccio e abbassare il centro di gravità dell'imbarcazione costituita normalmente da una lamina sagomata a profilo alare simmetrico.

pozzetto

zona di poppa, normalmente col piano di calpestio più in basso del ponte di coperta, comprendente barra o ruota del timone, verricelli, entrata al tambuccio e con 2 panche laterali.

punto nave

punto individuato sulla carta nautica, in cui si stima sia la posizione dell'imbarcazione.

randa

vela, inserita verticalmente sull'albero e orizzontalmente in basso al boma.

recuperare a braccia

alare un cavo con la forza delle braccia senza particolare sforzo o velocità.

refolo

leggero soffio di vento.

ridosso

riparo dal vento e dal mare mosso.

rilevamento

direzione di un oggetto definita dall'angolo fra l'osservatore e altra direzione di riferimento (normalmente il Nord o la Prora. rilevamento bussola = angolo fra oggetto osservato e nord magnetico; rilevamento polare = angolo fra oggetto osservato e asse longitudinale dello scafo).

risacca

ritorno di un'onda dovuta al cozzo di questa contro una parete o altro ostacolo che si produce (specialmente in porto) durante forti mareggiate e che provoca una risalita e un abbassamento della superficie dell'acqua e quindi una oscillazione verticale dello scafo

rizzare-rizzaggio

fissare in maniera forte oggetti vari a qualche punto dell'imbarcazione mediante legature opportune.

rollio

movimento dello scafo che si piega alternativamente a destra e a sinistra, dovuto al vento e alle onde.

rotta

via che percorre l'imbarcazione nel suo spostamento in mare.

sagola

cavo di sezione sottile .

sartia

manovra fissa che regge lateralmente l'albero. In presenza di

una randa fortemente allunata, viene eliminato il paterazzo. In questo caso il sostegno posteriore dell'albero è garantito da una o più sartie volanti (manovre correnti).

scadere

durante la navigazione, spostarsi da un lato rispetto alla rotta, per effetto delle correnti o del vento.

scarroccio

spostamento laterale di una imbarcazione causato dal vento che produce uno scostamento (anche notevole se non corretto) rispetto alla rotta prevista.

scia

traccia lasciata sulla superficie del mare verso poppa, formata da spuma e piccoli vortici prodotta dall'avanzamento della carena in mare.

sentina

parte più bassa nell'interno dello scafo e ricoperta dal pagliolato.

skipper

comandante di una piccola nave o di imbarcazione.

Slocum

nome del capitano Joshua Slocum (1844-1909) primo a compiere il giro del mondo in solitario.

sopravento

zona da cui spira il vento.

sottocoperta

zona situata sotto il ponte di coperta.

sottovento

ogni zona situata dalla parte opposta a quella da cui proviene il vento.

spring

cavo d'ormeggio utilizzato quando si è affiancati alla banchina e che va longitudinalmente dalla prua, alla banchina verso poppa.

squero

zona costituita da un piano inclinato che si sviluppa parzialmente sotto la superficie dell'acqua ed in superficie e su cui è possibile trascinare un'imbarcazione fino a farla uscire dall'acqua per effettuare lavori.

strallo

manovra fissa che sostiene l'albero verso prora e su cui è inferito il fiocco.

stringere (il vento)

in navigazione di bolina, cercare di avvicinarsi con un angolo sempre minore, alla direzione da cui proviene il vento.

tanica

contenitore stagno con tappo, per liquidi.

tonneggiare

manovra effettuata da bordo per spostarsi da un punto ad un altro mediante l'uso di cavi.

tormentina

piccola e robusta vela da burrasca da inferire sullo strallo di prora o al posto della randa.

traversare - traversarsi

porre l'imbarcazione trasversalmente alla direzione da cui proviene il vento, cioè formando all'incirca un angolo retto col vento (situazione pericolosa per la stabilità trasversale dell'imbarcazione).

traversino

cavo inviato al punto d'ormeggio in direzione del suo traverso cioè circa perpendicolare all'asse longitudinale dell'imbarcazione.

traverso

direzione a 90° con l'asse longitudinale dell'imbarcazione.

trincarino

corso longitudinale più esterno del ponte di coperta di una imbarcazione.

vento fresco

vento abbastanza forte (forza 6 scala Beaufort, circa 24 nodi).

virare (2 significati)

vira = cambiare mura = manovrare timone e vele in modo da far mutare l'andatura e la rotta dell'imbarcazione. Se il vento passa da prora si vira; se il vento passa da poppa si stramba.

far girare il verricello per alare un cavo o una catena.

winch

verricello.



Cartografia

I “tecnici” del progetto

CARLO BERTINI

Capo del gruppo F.S.E. di Fano - riferimento base per il Progetto Dalmazia dal 1985 - è esperto di problemi giovanili a cui si dedica con passione e competenza da oltre 30 anni.



FRANCO RONDINA

Abile e completo skipper, è responsabile dell'efficienza dell'imbarcazione. Ha un innato talento per quanto riguarda il vivere a bordo ed i rapporti con i giovani.

MAURIZIO GIOVANELLI

Ottimo compagno di bordo, abile ed appassionato velico, cura le pubbliche relazioni, i contatti con gli Enti, i problemi generali.



FRANCESCO GIOVANELLI

Esperto in problemi della navigazione ed in ogni tipo di attività legata al mare: dalla didattica ai più minuti ed accurati lavori di bordo.

ILIO BATTISTONI (OLLIANO)

Profondo conoscitore di ogni problema legato alla vita di bordo e all'andar per mare, si occupa di lavori relativi all'imbarcazione e agli ormeggi di porto.



PAOLO MANCINI

Velico competente ed appassionato, molto attento ad ogni particolare sui problemi di bordo e dell'andar per mare. Esperto di attività giovanili.

Note biografiche dell'autore

Mario Bartoletti è nato a Torino nel 1942. Negli anni della prima giovinezza ha un po' studiato e molto fatto il boy-scout. Dopo la maturità Classica ha frequentato l'Accademia Navale di Livorno da cui è uscito col grado di guardia-



marina. Si è poi laureato in Ingegneria Navale e Meccanica all'Università di Genova e in Ingegneria Elettrotecnica al Politecnico di Torino. In ambito nautico ha operato come ufficiale della Marina Militare Italiana in Mar Mediterraneo, Oceano Atlantico, Indiano e Pacifico. Nel 1983, raggiunto il grado di Capitano di Fregata, ha lasciato la Marina. Da allora è consulente di Ingegneria in varie industrie e nei tribunali; alterna periodi di lavoro all'attività velica di crociera con una vecchia barca a vela di sua proprietà. Con questa, dal 1985 al 1995, ha realizzato numerose crociere per giovani con l'iniziativa denominata Progetto Dalmazia. Ha un vivo interesse per la storia nautica nel cui ambito ha realizzato numerose pubblicazioni. Spesso si dedica ad accurate ricerche d'archivio i cui risultati vengono pubblicati da riviste di settore.



La realtà, in mare, è sempre un po' fantastica: è quindi facile che qualcosa salti nel tempo o nello spazio ... passata la burrasca e tornato il vento propizio, è altrettanto facile tornare in sé. Ma col tempo qualcosa forse resta sfasato, un po' confuso, anche se certamente è accaduto. I ricordi dei vecchi marinai sono sempre stati così. Questi brevi racconti rispecchiano fatti realmente accaduti, ma, forse, qualche nome è diverso o qualche avvenimento si è mescolato a qualche altro capitato un po' prima o un po' più tardi. Ma i fatti restano, qualcuno certo li ha vissuti. Ed è bello - magari dopo qualche tempo - riconoscersi in un particolare luminoso o ricordare qualche immagine un po' sbiadita. I racconti parlano di ragazzi: si riferiscono a vicende di giorni passati, legati all'esperienza diretta dell'autore quando non era più giovanissimo, ma ancora si sentiva felice di essere nello stesso equipaggio con dei giovani e rivivere assieme a loro una vita che sul mare appare sempre nuova ed avvincente. Anche perché spesso un marinaio è anche un sognatore: spera sempre di incrociare sulla sua rotta la nave di Argo, o vedere all'orizzonte il vascello fantasma, oppure, entrando nottetempo in un golfo sconosciuto, incontrare il capitano Slocum anch'egli rifugiato lì per sfuggire ad una tempesta in arrivo.

**QUADERNI DEL CONSIGLIO REGIONALE
DELLE MARCHE ANNO XIX - N. 159 - novembre 2014**
Periodico mensile Reg. Trib. Ancona n. 18/96 del 28/5/1996
Spedizione in abb. post. 70%
Div. Corr. D.C.I. Ancona ISSN 1721-5269

Direttore *Vittoriano Solazzi*
Comitato di direzione *Giacomo Bugaro, Rosalba Orteni,
Moreno Pieroni, Franca Romagnoli*
Direttore responsabile *Carlo Emanuele Bugatti*
Redazione *Via Oberdan, 1 Ancona Tel. 071/2298295*
Stampa *Centro Stampa digitale dell'Assemblea legislativa
delle Marche, Ancona*

159

