

FUORICOLLANA



Vai al contenuto multimediale

Michele Barbieri

Due mesi a prua

Alle Colombiadi 1992
con ACY n. 1 Grassetto





www.aracneeditrice.it
www.narrativaracne.it
info@aracneeditrice.it

Copyright © MMXIX
Giacchino Onorati editore S.r.l. – unipersonale

via Vittorio Veneto, 20
00020 Canterano (RM)
(06) 45551463

ISBN 978-88-255-2760-5

*I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,
di riproduzione e di adattamento anche parziale,
con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.*

*Non sono assolutamente consentite le fotocopie
senza il permesso scritto dell'Editore.*

I edizione: settembre 2019

Dobbiamo scendere dalle nostre altezze e lasciare i retti sentieri per le tortuose bassure della vita se vogliamo apprendere verità da forti contrasti; e cercare su barche di naufraghi, in castelli di prua e tra i nostri scampati in terre straniere se vogliamo vedere come il caso, le traversie e i vizi operano sui nostri simili.

RICHARD H. DANA, *Due anni a prua*

Agli amici Piero Puccioni e Clara Domenici sono grato per l'intelligente lettura prodiga di chiarimenti osservazioni suggerimenti precisi.

La š di Damir Miloš si pronuncia come sc in “scena”.

La đ di Đoko si pronuncia come g in “gioco”.

La ž di Živko si pronuncia come j in “jour” francese.

La c di Tomica si pronuncia come z in “tazza”.

La grafia di Jurij corrisponde alla traslitterazione ortografica italiana, e non alla traslitterazione ortofonica anglosassone.

La scarsa qualità del corredo fotografico è dovuta all'uso di una macchina da poco prezzo e di pellicole reperite all'occasione.

Presentazione

Pubblico in questo libro il resoconto del viaggio compiuto nel 1992, con un gran numero d'imbarcazioni e di navi a vela, per celebrare il quinto centenario della scoperta colombiana dell'America. Il maxi-yacht da 80 piedi *Adriatic Club Yugoslavia n. 1*, per l'occasione *Grassetto*, fu già il *New Zealand Enterprise* e in seguito il forse più noto *Gatorade*. Partito da Genova il 19 aprile, avrei concluso la navigazione a Boston verso i primi di luglio se il grave incidente accaduto durante il campionato di Saint Martin non avesse impresso una diversa conclusione al viaggio del navigatore Sandro Chersi e di conseguenza anche al mio: per una scelta istintiva le cui ragioni si potranno intuire, spero, dalla nuda narrazione.

La posizione che volli assumere nell'unirmi all'equipaggio fu pressappoco quella di un allievo pagante su di una barca-scuola. Anche se tutt'altro che disprezzabili, i risultati tecnici furono inferiori alle aspettative mentre dell'esperienza umana sarà il lettore a giudicare. Nella primavera del 1991 avevo partecipato a una settimana di navigazione sulla stessa imbarcazione. Di stanza ad Opatja (Abazia), essa batteva ancora bandiera jugoslava. Quando al termi-

ne, lo skipper Cino Ricci si fece dare da ciascuno di noi una fotografia, allo scopo di ricordarsi le nostre facce, appresi che l'esperienza delle navigazioni settimanali continue era servita per costituire un vivaio di selezione in vista di future esperienze più impegnative. Dopo un anno, finalmente, ricevetti l'attesa telefonata per la regata colombiana. I successi del *Moro*, impegnato nella Coppa America a San Diego, impedirono poi a Ricci di occupare, a bordo, il ruolo di navigatore che venne affidato a Sandro Chersi. All'imbarco a Genova trovai che anche la bandiera sullo specchio di poppa era cambiata, a causa delle note vicende della guerra di secessione croata.

Nell'aprile 1992 possedevo una preparazione teorica e pratica ancora modesta — sebbene più che dilettantesca e, naturalmente, meno che professionistica. Amatoriale, diciamo. A parte l'esperienza su derive, e lo studio o le letture più diverse, nei campionati invernali di Punta Ala avevo partecipato ad una ventina di regate di triangolo su di un First 45 governato da uno skipper professionista. Formando via via gli equipaggi e applicandomi con metodo, senza badare ai nostri risultati in classifica avevo occupato successivamente le posizioni esecutive di base, eccetto la randa, per cinque regate ciascuna: albero, secondo prodiere, primo prodiere, scotte. Altre cinque regate alla randa e cinque al timone mi avrebbero fatto sentire diplomato nell'istituto nautico che mi ero creato con la mia personale immaginazione; ma non ce ne fu il tempo. Non ci fu soprattutto tempo né modo di acquisire quelle nozioni di navigazione astronomica e di carteggio oceanico alle quali tenevo moltissimo. Tempo e modo mancarono

anche durante la regata atlantica, per le ragioni che facilmente si vedranno.

Il racconto dettagliato di un'esperienza come questa renderà forse meno noiosa al lettore qualche ora di bonaccia, e potrà sempre servire per dare all'avventizio che intenda fare vela ad un livello più che dilettantistico un'idea circa il genere di lavoro e di vita di bordo che lo attenderebbero in un equipaggio misto di professionisti. Difficoltà e problemi non vanno sottovalutati, ma neppure esagerati. La grande navigazione oceanica non è per tutti — ma nemmeno per pochissimi. Alla fine della lettura si potrà anche restare con un'impressione generale alquanto negativa. Eppure, la pubblicazione del mio diario vorrebbe proprio essere un caldo incoraggiamento rivolto a tutti i velisti di un mare interno, come il nostro, ad andare “di là” almeno una volta, o insomma a cimentarsi con qualcosa di più grande, affrontando l'impresa con la dovuta serietà. D'altra parte, non ci si deve attendere niente più di ciò che l'oceano può dare su una rotta favorita dagli alisei. Il ritorno in Europa, semmai, è tutt'altra faccenda. Tutte le grandezze e le forze fisiche in oceano sono maggiori che in Mediterraneo — ma questa diversità presenta pure i suoi vantaggi: se i venti sono mediamente più forti, per esempio, sono tuttavia più costanti, e il movimento prevedibile dell'onda lunga concede tempi di reazione piuttosto agevoli. Non conosco, d'altra parte, alcun serio navigatore (a cominciare, per esempio, da Adlard Coles) che abbia mai considerato il Mediterraneo un mare facile. Al contrario. Ma è innegabile che i naviganti di un mare interno e ricco di approdi sono sempre un poco viziati. La lunga navigazione

oceanica non dà molto su quel piano strettamente tecnico che costituiva la mia personale preoccupazione ma dà molto sul piano psicologico; e le forze morali tendono perciò impercettibilmente a svilupparsi a misura delle forze fisiche.

Spiegando tutto questo non pretendo affatto di dire qualcosa di nuovo. I più esperti sorrideranno, e con ragione. Non è a loro, del resto, che mi rivolgo. Sebbene le narrazioni di mare siano assai numerose (la vela è l'unico sport che possiede una vera e propria grande letteratura), esse sono quasi sempre frutto dell'esperienza di navigatori celebri; e i grandi hanno anche sempre dei limiti, proporzionati a loro stessi. Con la notevole eccezione di Richard Henry Dana, che non grande navigatore è stato, bensì sommo ottimo massimo narratore, l'esperienza della navigazione vista dal basso, vissuta da gregario, ha generalmente alimentato la narrativa d'evasione: il racconto e non il resoconto, insomma. Come ogni bravo skipper dovrebbe sapere, l'organizzazione della vita di bordo e i rapporti fra i membri dell'equipaggio sono alcuni tra i problemi più delicati di una lunga navigazione; e una barca-scuola (come io, almeno, la considerai) deve aggiungere all'impegno tecnico anche l'impegno della convivenza. Mi illudo perciò che questa narrazione possa interessare anche dei navigatori esperti, aiutandoli a vedere le cose dal punto di vista dei loro equipaggi.

Jacob Wallenberg rappresenta nella letteratura marinara uno dei pochi esempi a me noti di vero e proprio umorismo caricaturale, mentre lo humour di Chichester è evidentemente un'altra cosa — se non altro perché, al confronto, non diventa mai noioso. Ciò è significativo. È noto infatti che chi descrive le

proprie vicende di mare tende a prenderle molto sul serio a dispetto, talvolta, dei risultati letterari. Ora, il mare deve incutere un venerabile rispetto, certo, ma la sua grandiosa austerità non può ingigantire nessuno che lo pratichi. Stando a certe narrazioni di memorabili imprese del nostro tempo, sembra talvolta che gli oceani abbiano saputo partorire soltanto dei topolini. Topolini a molla, o a cronometro. Una conoscenza anche minima delle imprese marinesche del passato rende legittimo dubitare che l'agonismo di lunga rotta d'oggi costituisca davvero un progresso a parte il perfezionamento degli scafi. Voglio dunque sperare che il tono di questa mia narrazione non sembrerà troppo irriverente verso le imprese dei navigatori contemporanei. La fatica e le privazioni che dovemmo sopportare furono assai più dure di quanto appaiono da questa lettura.

Col tenere un diario, durante la navigazione mi proponevo soltanto di conservare il ricordo personale di un viaggio importante, forse anche avventuroso: il ricordo di un'esperienza che difficilmente avrei potuto ripetere. Così, pensavo che avrei semplicemente registrato attentamente ogni cosa: perché sapevo che uno spazio ristretto sembra fatto apposta per esaltare anche il più minuto episodio fino al punto da dare anche delle false percezioni. Non mi sono mai curato di vagliare le inezie, le banalità, o la monotonia e il vero e proprio tedio disperante della vita di bordo: perché volevo ricordare anche questi disagi che la lunga navigazione riserva. Non che sia stato questo il mio maggiore problema, anzi; diciamo che ero digiuno d'Atlantico e che poi, finalmente, ho conosciuto entrambi: l'Atlantico e il digiuno.

È vero che, una volta scritto, un ricordo non è più del tutto privato, e che prima o poi qualcuno ci butterà gli occhi con un'indulgenza o una freddezza profanatrici dello slancio giovanile che domanda sempre un minimo di complicità; ed è ben vero che un giorno quegli occhi potrebbero essere proprio i nostri. Ma io temevo anche l'altra, più grave profanazione dell'esperienza che finisce per dissipare ogni ricordo conservato gelosamente soltanto nel cuore: il velo che avvolge i soprassalti di nostalgia, via via più opachi; o quell'impressione indelebile sì, ma grippata senza cronologia, che nella vita ordinaria ogni tanto si ridesta con qualche associazione d'idee. Temavo la curiosità insistente, petulante, ola meraviglia insulsa del visitatore profano delle mie giornate. L'estemporanea rievocazione che ci esce detta di bocca, allora, è di volta in volta talmente scarsa e frustrante da farci sentire in torto verso noi stessi. A quel punto, dunque, noi ci siamo debitori d'una scrittura. Dopo ogni narrazione orale non è raro domandarsi se mai sia possibile che tutto, infine, abbia potuto ridursi a così poco. La frustrazione si mescola alla vergogna. Viene il momento in cui si comincia a dubitare che di parlare valga pur la pena, e niente può restituirci peggio di così il senso della nostra esperienza. All'incredulità d'aver mai vissuto si aggiunge, dopo molti anni, l'incredulità di potere rivivere. Meglio scrivere, allora. Sì, bisogna scrivere almeno una volta perché, come è regola giocando a nascondino, una sola esperienza salvata le libera tutte. La verità di una cosa è racchiusa nelle sue potenze. Qualcuna delle nostre vite possibili, di cui siamo andati talvolta in cerca, permetterà forse alla nostra unica vita attuata di uscire dall'om-

bra di un sogno; ed essa avrà almeno la sorte di quegli amori impossibili di cui non riusciamo più a sciogliere i plichi delle lettere. Trovo che in *Oči Černije Michalkov* abbia ben saputo estrarre questa sensazione dai racconti di Čechov, e che l'abbia rappresentata assai bene. È proprio dopo avere rivisto il suo film che nel gennaio del 1997 mi accinsi a trascrivere le note dei miei quaderni di navigazione. Occupato nelle più ordinarie incombenze, mi dovetti chiedere con un certo sgomento quale ormai fosse più, per me, la realtà di un'esperienza straordinaria, che avevo vissuta in modo anche troppo intenso come un avvenimento naturale. Riaprii l'intero brogliaccio delle mie cronache per ricopiarlo, e dopo vent'anni l'ho convertito nei nuovi formati digitali oggi disponibili.

Ma insomma di quanto accadde durante quella decina di settimane qui c'è tutto. O quasi. *Ulteriora pudet narrare; sed omnia fiunt* dice a Faone la Saffo di Ovidio: "Mi vergogno a dire dell'altro; ma sono tutte cose che si fanno". Qui non c'è quello che avrebbe potuto trasformare un diario marinaro in un libro d'invenzione marinaresca che andasse a ruba ma non è solo colpa della mia: tutto quanto mi circondò ebbe un carattere d'impellenza. Voglio ancora aggiungere che non tutto quanto ho scritto in queste pagine si riferisce alla vita di mare e non è stata una scelta dovuta a solo dovere di cronaca. Sebbene duratura, la vita di mare è sempre soltanto un'evasione dalla vita di terra: è una variante della vita di terra, e non viceversa. L'umore di chi ama il mare perché odia la terra non m'interessa anche se qualche volta, effettivamente, l'ho potuto condividere. L'attenzione dedicata anche alla vita di terra costituisce, del resto, la

principale differenza fra i resoconti della letteratura marinara contemporanea, che la ignorano completamente, e le opere di letteratura marinara dei grandi classici. Tanto poco non basterà, lo so, per potermi annoverare tra questi.

Firenze - Siena, maggio 2018

Mediterraneo

Genova, 19 aprile 1992

Blu, verde, bianco. Sono i colori che vanno di moda quest'anno. Primo prodiere e momentaneo commissario di bordo, sottocoperta Igor distribuisce in fretta all'equipaggio il corredo delle uniformi fra gli alti ammassi di viveri e di materiali forniti dal nostro patrono Grassetto. Ci apriamo la strada a fatica scendendo dai passi d'uomo verso il quadrato centrale per prendere in consegna e depositare sulle nostre cuccette i pantaloni da lavoro blu lunghi e corti, le maglie di cotone bianche, una giacca a vento leggera verde smeraldo, una giacca da lavoro pesante e l'impeccabile uniforme da serata: camicia e pantaloni bianchi, giacca blu in maglia di lana doppiopetto.

In sedici uomini dovremo passare due mesi qua sopra e qua dentro. So già per esperienza che salire in coperta per la guardia sarà spesso una liberazione. Guardo il bidone stagno contenente i medicinali e, chissà perché, me li immagino tutti scaduti. Occupo la cuccetta numero tre, la prima inferiore a sinistra in prua. Non mi è stata assegnata l'ho scelta d'istinto come già l'anno scorso alla settimana di selezione.

Si convoca in coperta l'ultimo rapporto dell'equipaggio. Il navigatore Sandro Chersi esige da ogni singolo membro dell'equipaggio la ripetizione ad alta voce, per conferma, dei comandi ricevuti nel corso delle manovre, in modo che nessuno creda o finga d'averne capito; poi con voce scandita, e anche un poco solenne, dichiara il suo proposito di ottemperare lealmente alla volontà dello skipper titolare croato, Damir Miloš. Poi si parla di disciplina — in termini, in verità, piuttosto insoliti: perché si fa l'esempio di un comandante di sommergibile croato che mandò a picco una corvetta quando, ubriaco fradicio, pretese l'esecuzione di un ordine sbagliato. Non fu condannato dalla corte marziale per l'ordine sbagliato, o per la corvetta affondata, bensì soltanto per l'ubriachezza. Eventuali perplessità sul caso giudiziario vengono immediatamente dissipate dalla conclusione con la quale, insomma, ci si vieta severamente d'rimbarcare alcoolici. Mi sta bene, perché in mare io non tollero il consumo di alcool — neppure altrui.

Apprendiamo infine che lo scopo della nostra impresa non è soltanto sportivo, bensì anche propagandistico: per i croati si tratta di portare la bandiera del loro nascente Stato sotto il palazzo delle Nazioni Unite a New York. Sebbene sia sloveno, con un'insistenza e un cipiglio alquanto irritanti Igor mi prende da parte sulla prua dove, al pulpito, se ne stanno ancora raccolti Paola e nostro figlio Santiago; e qui mi tempesta d'intimazioni: nessuna dichiarazione alla stampa, e tantomeno indiscrezioni; nessuna mia opinione personale a chicchessia, nessun giudizio, niente interviste: questa impresa è cosa loro. Fa bene ad avvertirmi, perché io questo non lo sapevo; ma tanto

zelo mi sembra superfluo, perché sulla banchina non si vede alcun segno d'interesse per noi: il pubblico è tutto raccolto a curiosare intorno a *Sàfilo*, a *Merit*, a *La Poste* e a *Nastro Azzurro*. Sembra davvero che a nessuno, qui, importi molto dell'unica imbarcazione sportiva che non cerca il successo commerciale e che batte la bandiera di uno Stato che ancora non esiste. Siamo quattro italiani, uno sloveno, dieci croati e un russo. Mentre rifletto, irritato dai modi perentori di uno che, dopotutto, con lo scopo politico dell'impresa non c'entra quasi per niente, mi torna in mente che il Tommaseo avrebbe voluto che gli italiani si facessero qualche volta un po' croati. Non resta che vedere.

Ivan (di Mestre) e io siamo i soli ad avere qualche familiare e qualche amico venuto a salutarci. Osservando la festa sbandierante delle nazioni, e ascoltando i canti dei gabbieri schierati sui marciapiedi dei pennoni al salpamento dei velieri, mia madre commenta a bassa voce con tono ironico: «Sembriamo tutti fratelli!». Un salto ancora e ci siamo già staccati dal molo senza il tempo per le effusioni. E così, allontanandomi fra gli scambi di saluti, ripenso a qualcuno che disse non potersi mai trovare pace sulla terra fino a quando gli uomini non si getteranno ai piedi delle loro donne per chiedere perdono.

20 aprile

Lo skipper Damir Miloš mi assegna alla volante sinistra. Il ruolo non mi piace, mi sento spreco.

Mi trovo in cuccetta per il turno di riposo, in posizione assai scomoda per scrivere. Il viaggio, ieri, è

cominciato sotto i migliori auspici. Ora la barca è leggermente sbandata, in bolina con mure a sinistra: ci stiamo riavvicinando al continente dopo il lungo bordo opposto di questa notte. Dei cinque ‘maxi’ siamo probabilmente gli ultimi – ed è un vero peccato, perché la partenza è stata perfetta, con qualche secondo di vantaggio su *Merit* e *Sàfilo*, le grandi favorite, che però si sono subito allontanate sul lato occidentale, seguite da *La Poste* e, assai più indietro, da *Charles Jourdan*. Noi invece abbiamo preso a sinistra, mure a dritta, e la scelta si è rivelata migliore.

Dopo meno di un’ora eravamo in testa, tanto che *Sàfilo* ha virato per venire a cercare il vento dalla nostra parte. Pregustavo già un ingaggio memorabile quando un’ora esatta dopo la partenza, alle 16.30, odo improvvisamente un colpo sordo che si ripercuote su tutta la barca, la quale rallenta e si raddrizza all’istante per circa la metà dello sbandamento. Senza neppure capire la provenienza del suono mi guardo intorno – appena in tempo per vedere davanti a me la randa afflosciarsi come un sacco. L’impiombatura della drizza s’è aperta. Lavoriamo perché la vela non finisca in mare – e proprio quando l’imbroglio sul boma è da poco terminato, la stessa avaria tocca alla scotta di genova. Siamo fermi. Questo ci costringe a rifare subito tutte le impiombature, eseguite da una ditta di Rimini con la tecnica del manicotto di bronzo serrato a freddo. Cominciamo dalle volanti, naturalmente, pena la perdita dell’albero. Le riparazioni si rivelano lunghe e complesse, ma molto interessanti per un profano come me. Osservo attentamente Jurij, il russo di Crimea, mentre divarica i trefoli d’acciaio per intugliarli su se stessi dopo data volta.

Più di due ore dopo siamo ormai soli, con una mano di terzaroli alla randa e fiocco 3-4. Alla perdita di velocità s'è aggiunta la necessità di modificare la rotta, prendendo un'andatura al lasco per lavorare sulle volanti. Poi sottocoperta, in officina, è stata la volta delle drizze di spinnaker. L'intugliatura a mano che rimedia le impiombature consentite è una meraviglia, per me, che osservo Jurij lavorare con calma, senza dire una parola. Cerco di rendermi utile – non so chi abbia preso il mio posto alla volante sinistra, ma è chiaro che in queste condizioni di vento e di rotta non occorre presidiarla. Jurij parla quasi per nulla l'italiano e poco l'inglese – se non per bofonchiare, di tanto in tanto: «Italian system...». Con gli slavi s'intende in russo, per affinità linguistica e per abitudine. È uomo di poche parole; ma durante le guardie in coperta mette in tutto quello che dice, anche nelle cose più semplici, un fervore straordinario, un tono ispirato da predicatore visionario. Soltanto ora ho potuto capire la bellezza fonetica della lingua russa.

21 aprile

Mentre stavo di guardia in coperta verso le sei del mattino si è verificata un'anomalia incomprensibile per me – qualcosa che poi, però, si è rivelato non avere grande importanza. Jurij, che dalla cuccetta ascoltava i rumori e le voci, ha capito a volo il problema ed è balzato fuori, precipitandosi a dare ordini con la sua voce ispirata, con quelle vocali lunghissime e dolci che, anziché spingerti al lavoro, ti ci trascinano.

Sembrava un apostolo tra combattenti. La sua è stata, però, un'intrusione del tutto sproporzionata perché, come poi ho capito, si trattava soltanto di recuperare la *leach-line* (o méolo) in modo da ridare potenza alla randa che s'era alquanto rilassata. Nell'ombra antelucana ho osservato la sagoma opaca di Jurij contro lo sfondo già traslucido, il busto proteso in avanti piantato sulle gambe lungo la battagliola di sinistra. Peccato che fosse in mutande. Perché tanta enfasi? La sua è la disgrazia di tutti i predicatori. Nel rapporto iniziale prima della partenza, il 19 mattina, le disposizioni sulla disciplina a bordo sono state chiare: durante le guardie rispettive gli ordini verrebbero impartiti soltanto dallo skipper Damir Miloš e dal navigatore Sandro Chersi d'accordo con lo skipper. Da nessun altro. Jurij è ridisceso sottocoperta senza rispondere al vocio incomprensibile provocato dal suo intervento. Mentre smonto dalla guardia e mi corico in cuccetta mi domando ancora: perché tanta enfasi per il méolo?

Questa notte, finalmente, abbiamo ripreso contatto con un concorrente. Ma è più giusto dire che è stato lui a raggiungerci. Alle quattro e trenta abbiamo incrociato le mure, per poche decine di metri, con *Nastro Azzurro*. Splendida visione di una barca che si materializza a malapena, emergendo dall'oscurità come una condensazione delle tenebre navigando a luci spente; e che poi le accende in prossimità dell'incrocio e si allontana, sempre silenziosa, di nuovo oscurata, contro il chiarore di una luna appena un poco calante. I navigatori esperti non possono capire quanto simili momenti contribuiscano a radicare nel