



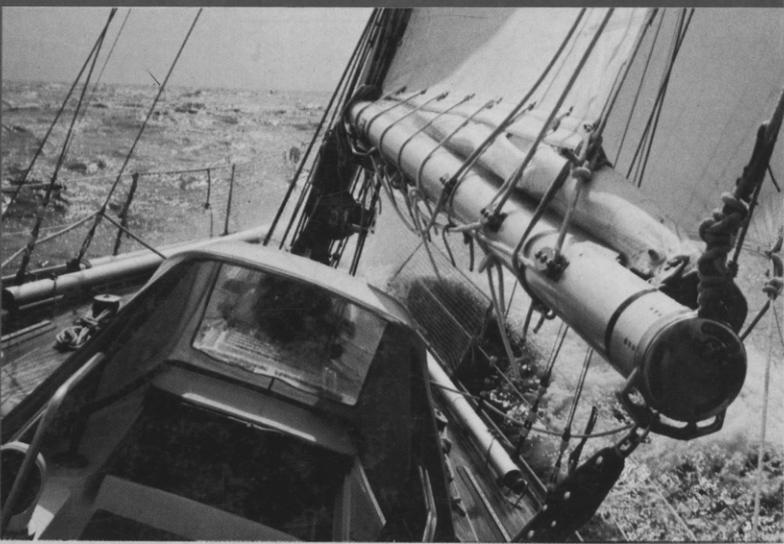
SPERLING & KUPFER
EDITORI



TRANSATLANTICA IN SOLITARIO

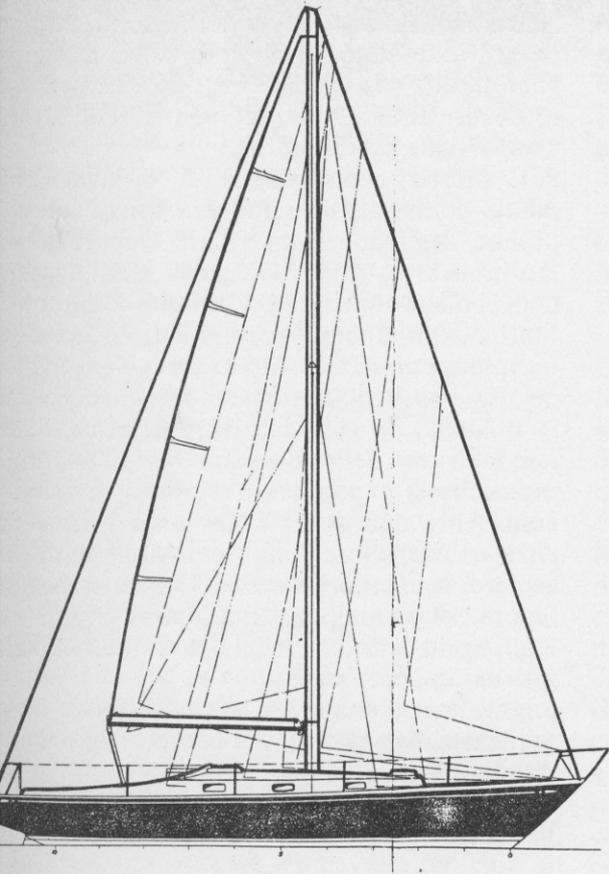
■
AUSTONI
BIANCHI
DI MAJO
PREDEN
RAAB
VIDAL

■
MALINGHER
PRATELLA
RAGUSA



TECNICA ED ESPERIENZE
DI UNA REGATA OCEANICA





IKKA III

Corrado Di Majo

F
C
R
n
s
C
e
«
P
P
t
n
d
P
n
P

L'8-6 SCRIVEVO sul libro di bordo: « Chissà se riuscirò mai a risalire al momento di idiozia totale che è stato la causa di tutto questo, il momento in cui ho deciso di partecipare a 'sta roba da pazzi, che imbecille! »

Il 9: « Ho una angoscia addosso che mi disturba, vorrei essere in qualsiasi altro posto del mondo, purché fuori da questa burrasca, non posso, non devo pensare che questo isolamento durerà ancora un mese, forse più, se no giro i tacchi e me ne torno da dove sono venuto ».

Il 10: « Mi domando come è possibile che uno che l'ha già fatta e quindi conosce com'è la solfa possa ricascarci la seconda volta ».

Il 12 giugno non mi sentivo abbastanza in forma per scrivere nulla di articolato ma la compilazione di una pagina di parolacce e impropri da far impallidire il più esperto bestemmiatore, rendeva ugualmente l'idea del mio stato d'animo.

Il 14: « Alla malora barche, barchette, barconi, navi, velieri, chiatte, gommoni, pedalò e materassini ».

Ma sfogliando oltre leggo, il 20 giugno: « Una nave italiana ha deviato dalla sua rotta per venirmi a salutare, mi ha fatto un gran piacere, ma forse ha interrotto per un momento l'equilibrio che incominciava a crearsi tra me, la barca, il mare e naturalmente la solitudine; uno la maledice tanto 'sta solitudine, ma poi dopo un po' diventa una cosa tua e allora non vuoi che nessuno te la tocchi. E poi, e poi, che solitudine e solitudine, questo è solo

isolamento, e volontario per di più, la solitudine è ben altro ».

Il 15 luglio: « 160 miglia nelle 24 ore con vento al traverso intorno ai 15 nodi, mare calmo, sole, caldo, musica, pesci volanti e delfini, e chi ha fretta di arrivare? »

Il 9 luglio: « Onestamente devo dire che ora mi sento perfettamente a mio agio: fisicamente sono al massimo, psichicamente e moralmente pure, la barca è in ordine, la mia censura mentale opera in modo perfetto sui ricordi delle sofferenze patite le prime settimane, l'arrivo a Newport mi sembra una cosa ormai talmente scontata che non mi emoziona nemmeno più ».

Se uno psicanalista leggesse queste righe non potrebbe fare a meno di rilevare la mancanza di omogeneità, di coerenza di pensiero, di maturità che da esse traspare, come minimo le attribuirebbe a un individuo psichicamente labile, facilmente influenzabile dalle circostanze, chiaramente privo di equilibrio e di carattere, ma se quello psicanalista... avesse fatto la Ostar, capirebbe.

Ma vediamo come si è arrivati a tutto questo. Tutti sanno cos'è la Ostar (o meglio forse lo sanno tutti coloro che hanno acquistato questo libro) ma penso che siano in molti a ignorare i motivi per cui a una persona apparentemente normale viene in mente di parteciparvi.

Chiunque abbia intenzione di imitarci, sappia, e quindi si prepari di conseguenza, che la prima domanda che tutti gli rivolgeranno sarà: « Perché lo fai? »

Ora, io penso, che uno dei motivi principali che spingono una persona a fare una domanda piuttosto che un'altra sia quello di mettere in imbarazzo colui che deve rispondere, di prenderlo « in castagna », di incastrarlo, e se il gioco riesce viene soddisfatta quella inclinazione al sadismo che in misura più o meno grande fa parte dell'animo umano.

Ecco quindi che la domanda a cui pochissimi erano in grado di rispondere in modo esauriente, la sottile provocazione che ogni volta mi metteva in crisi, era sempre sulla bocca di tutti: « Perché lo fai? » Per personaggi come Tabarly, Colas, Terlain, era molto facile rispondere: « Partecipo per arrivare primo », ma per me e per la maggioranza degli altri che non volevano coprirsi di ridicolo questa non poteva considerarsi una risposta soddisfacente.

Adesso però, senza alcun giornalista davanti pronto ad annotare sull'impetoso taccuino ogni mio più piccolo errore dialettico o logico proverò a rispondere in primo luogo a me stesso e poi a tutti quelli che a questo punto non si sono ancora stancati di leggere.

Alla base di tutto penso ci sia una spinta emozionale ben precisa: l'amore per il mare, o meglio, visto che parlar di mare introduce già una limitazione, l'amore per la natura. È interessante notare come la maggior parte di coloro che hanno partecipato alla regata oltre a essere ottimi marinai sono in genere anche dei patiti della montagna: sciatori, scalatori, fondisti, alcuni maniaci di canoa, uno di deltaplano; ognuno ha una specialità ma in tutti c'è la stessa matrice: la necessità di vivere in mezzo alla natura, di vivere « la » natura.

Tempo fa ascoltai l'intervista a un alpinista che aveva appena aperto una via nuova sulle Grandes Jorasses; alla solita domanda: « Perché? » lui, con una concisione da far impazzire i nostri politici logorroici, da buon valdostano e da ottimo montanaro rispose con una frase che vorrei far mia: « Perché si doveva fare ».

La Ostar per me si doveva fare e, nei limiti del possibile, si doveva arrivare in fondo.

Alla Ostar sono state mosse una quantità di critiche (quasi tutte giuste), sono state create attorno a essa delle enormi mistificazioni, grazie a essa alcuni uomini sono diventati « eroi »

nazionali, altri hanno rimediato delle grosse figuracce, ognuno ha voluto, spesso a sproposito, dire la sua: ce n'era più che a sufficienza per un curioso come me per volerci ficcare il naso, per non bere tutto quello che gli altri raccontavano ma per viverla, una buona volta, in prima persona.

Non c'è dubbio poi che quello della navigazione in solitario è un aspetto della vela che va preso in considerazione, almeno per uno che come me dedica alla vela una fetta molto grossa della sua vita, e per esprimere un giudizio, che ora, a posteriori, è per diversi aspetti negativo, bisognava provarci sul serio.

L'amore per la natura e la curiosità sono motivazioni nobili accanto alle quali ve ne sono sicuramente di meno nobili che bisogna tuttavia onestamente citare soprattutto per evitare di creare dei miti attorno alla figura di questi navigatori che troppo spesso vengono dipinti come uomini duri nel fisico e nella tempra, ma dal cuore semplice e pulito purificati dalla lotta con la natura che li rende liberi e degni di incondizionata ammirazione da parte dei propri simili. Una di queste motivazioni è senza dubbio l'ambizione, quel tarlo sottile che ci fa pensare, tra noi, quando non abbiamo il cattivo gusto di dirlo apertamente: « Io l'ho fatto, gli altri no ».

Sarebbe tuttavia un errore pensare che tutti questi pensieri fossero presenti nella mia mente in modo chiaro e ordinato; in realtà solo adesso posso cercare di far luce su quello che mi aveva spinto; allora sentivo unicamente uno stimolo emotivo molto forte che appunto mi permetteva solo di dire: « Perché si deve fare ».

Non appena presa questa decisione mi resi conto che ero davvero nei guai: se decidere di fare la Ostar non era stato facile, farla sul serio sembrava quasi impossibile. È vero che potevo contare sulla disponibilità di una barca, di una barca, tra l'altro, molto buona, che conoscevo bene, adatta alle andature in bolina ed estremamente confortevole anche se non molto grossa: uno *Swan 37*, il fedelissimo *Tikka III*, ma i problemi da affrontare rimanevano ugualmente moltissimi, primo fra tutti quello economico.

Feci un elenco delle difficoltà da superare,

(in seguito riempirò di elenchi un'intera agenda: cose da fare, cose da ricordare, cose da comperare, cose da sapere, eccetera; incredibilmente la sera prima della partenza avrò finito di depennare tutte le voci) e dopo qualche tempo di scoraggiamento e di giustificati propositi di rinuncia incominciai quella preparazione che doveva coincidere con uno dei periodi più belli e più entusiasmanti legati alla regata.

In primo luogo cercai di trovare uno sponsor, impresa disperata data la scarsa mia capacità di vender la pelle dell'orso prima di averlo preso e data poi la mancanza della dote principale che deve possedere chi va in giro a cercar denaro: la faccia tosta. Nonostante ciò alcuni mi diedero una mano: la Ceat mi aiutò finanziariamente, così pure l'Omega che mi mise a disposizione alcuni dei suoi cronometri di alta precisione. La TCT (Trasporti Celeri Torinesi), poi, mi offrì un insperato trasporto della barca fino a Saint Malo sulla costa francese della Manica, con uno dei propri camion appositamente concepiti per il trasporto delle imbarcazioni.

Ottenuto quel che potevo ottenere finanziariamente, venne il momento di pensare a tutti gli aspetti tecnici della faccenda. In questa parte della preparazione, la più lunga e la più dura, l'aiuto degli amici si rivelerà determinante: da solo forse non ce l'avrei fatta.

Portai la barca a Loano dove i fratelli Nicolotti, titolari della Nordcantieri, mi accolsero amichevolmente mettendomi a disposizione la loro stazione di assistenza per tutti i lavori che dovevo compiere sulla barca.

Così a Loano conobbi una delle persone più geniali e intuitive, per quanto riguarda l'armamento, l'attrezzatura e il disegno di barche a vela, che abbia mai incontrato: Giuseppe Nicolotti.

Giuseppe, piemontese al cento per cento, amante della montagna molto prima che del mare è arrivato a quest'ultimo quasi per caso; era titolare coi fratelli di una carrozzeria ed era abituato a disegnare, a costruire forme, a usare le mani, e con le mani, infatti, sa fare di tutto: lavora indifferentemente il legno, il ferro, l'acciaio, la plastica. Ma la sua più grossa dote è la fantasia, la capacità di risolvere con

estrema semplicità problemi tecnici apparentemente irrisolvibili.

Giuseppe mi aiutò molto e preparò a Loano nello stesso periodo un'altra barca destinata alla Ostar, un *Panda 31* costruito nel cantiere di Avigliana dai suoi fratelli, attrezzato da lui e affidato per la regata a Paolo Mascheroni. Mascheroni, purtroppo, meno fortunato di me, si ritirò dopo pochi giorni nonostante le perfette condizioni della barca: forse aveva parlato troppo prima della partenza e la cosa deve avergli portato male.

Ma chi veramente preparò metà della barca, assumendosi l'onere di rifare tutto il vecchio impianto elettrico, di mettere a punto gli strumenti e soprattutto di montare un apparato radio che si rivelerà la cosa più preziosa che avrò a disposizione contro la solitudine e la depressione è stato l'amico Luciano Tosetti, farmacista e radioamatore. Avrò modo in seguito, d'altra parte, di accorgermi della gentilezza e dell'efficienza favolosa di tutti i radioamatori. Grazie a tutte queste persone e ad altre ancora, ma soprattutto grazie a Monique, una ragazza che per cinque mesi ha sopportato i miei isterismi da zitella senza speranza, aiutandomi e facendo lei stessa una gran quantità di lavoro, il 5 giugno, giorno della partenza, la barca era pronta.

Ritengo che la preparazione sia la parte determinante di una impresa del genere: se è buona garantisce almeno il 70% di probabilità di successo, se è ottima offre una garanzia quasi assoluta, ma d'altra parte se è affrettata e imprecisa verranno richieste una grinta e una fortuna non comuni per sopperire alle deficienze e alle carenze della fase preparativa. La maggior parte dei ritiri penso sia dovuta proprio a difetti di questo tipo. Bisogna lavorare in due sensi: l'allestimento della barca e il proprio allenamento.

Per quanto concerne la barca è indispensabile partecipare di persona a tutti i lavori che vengono fatti a bordo: oltre a ricavarne un indubbio vantaggio economico saprete, al momento opportuno, esattamente dove mettere le mani per riparare un guasto, saprete cosa aspettarvi da ogni singolo bullone, in poche parole conoscerete a menadito la vostra barca.

Conoscere il mezzo su cui si naviga è un



Giornate mutevoli in Atlantico.





1. Il piccolo *Caipirinha* al traverso del vento e delle onde.



2. Un incontro al largo delle isole Azzorre fissato dall'obiettivo di Austoni.

imperativo categorico e non rispettarlo può recar guai a non finire; spesso la rapidità nel tamponare un'avaria o ancor meglio la previsione dell'avaria medesima possono salvare barca e vita.

Quando si è in mare, la certezza di poter intervenire quasi sempre in modo opportuno a rimediare qualsiasi tipo di guasto anche grave è fonte di notevole sicurezza psicologica: è un po' come quello che attraversa il deserto su una macchina carica di pezzi di ricambio, di attrezzi, essendo lui stesso un perfetto meccanico, paragonato a quello che invece lo attraversa su una macchina che non conosce bene e con appresso solo la benzina necessaria: quello che il primo affronterà a cuor leggero come un viaggio di piacere per il secondo sarà una drammatica esperienza.

L'imprevisto deve essere limitato al massimo ed è bene in fase preventiva regolarsi come se le condizioni che si incontreranno dovessero essere sempre le peggiori possibili.

Ci sono tuttavia, a parer mio, alcune parti della barca e dell'armamento che hanno una priorità assoluta, parti cioè che devono essere curate per prime, in modo particolarmente attento e scegliendo, indipendentemente dal prezzo, i materiali migliori. Sono quelle strutture e attrezzature che interessano direttamente la sicurezza, quindi la vita e che, guarda caso, sono quelle che più frequentemente riportano dei danni: l'albero, il timone, l'apparato radio.

Non ho parlato dello scafo perché oggi non è difficile trovarne di ottimi che offrano garanzie di robustezza e impermeabilità sufficienti; lo standard medio di costruzione, grazie soprattutto alla vetroresina, si è elevato moltissimo negli ultimi anni e, salvo nei casi in cui si sfidano apertamente le leggi del buon senso e soprattutto le leggi di Newton e della fisica in nome della leggerezza (vedi *Gauloises* o *Kriter*), un gran numero di scafi hanno le caratteristiche adatte a regate di questo impegno.

L'albero invece, per quanto buono sia, può sempre spezzarsi. Contrariamente a quanto si crede generalmente è rara la rottura dell'albero perché si porta troppa tela: questo caso avviene, normalmente, solo in seguito alla rottura di una sartia, di un arridatoio o di una

landa. Quindi se queste parti sono adeguatamente dimensionate si può tranquillamente tenere la barca un po' survejata.

La causa di disalberamento più frequente, invece, è la sferzata che l'albero riceve quando l'imbarcazione lotta di bolina contro il mare corto e ripido, quando cade dalla cresta nel cavo di un'onda. Secondo me, l'unico modo di cautelarsi contro questa possibilità è quello di scegliere un albero flessibile, tanto più flessibile quanto più è rigida la barca (per una barca rigida si intende una barca che tende a battere sull'onda, che scontrandosi con mare duro non subisce deformazioni nemmeno minime, che non ha una struttura elastica).

Un albero elastico, ben insartiato, possibilmente appoggiato in chiglia (anche se alberi posati in coperta, come quello del *Surprise* di Fogar o del *Guia* di Falck, entrambi circumnavigatori del globo, hanno dato risultati eccellenti) vi metterà il cuore in pace: quando sarete in mezzo all'oceano disalberati potrete onestamente inveire contro la malasorte.

Avaria ancor peggiore del disalberamento è la perdita del timone. A volte, ne sa qualcosa Ambrogio Fogar, si spezza l'asse di acciaio che regge la pala immersa del timone e questa precipita verso gli abissi marini lasciando il povero navigante nella... nei pasticci. Anche in questo caso un asse surdimensionato, e soprattutto di acciaio perfetto, vale a dire senza soffiature né incruditure, evita i guai. Estrema cura va posta nel controllo della varie ferramenta che incernierano il timone allo scafo, come pure, nel caso di timonerie a ruota, ai cavi, alle catene, alle pulegge che rinviando lo sforzo.

Il foro nello scafo attraverso cui passa l'asse costituisce una delle « vie d'acqua » più classiche: generalmente è munito di un premistoppa che deve essere controllato di frequente.

Infine la radio: la sua importanza come elemento di sicurezza è ovvia, non tanto per lanciare il famigerato S.O.S. (a quel punto ci sono altri strumenti concepiti apposta per le chiamate di soccorso) quanto per la possibilità di ricevere i bollettini meteorologici, gli stop orari necessari alla navigazione astronomica, e soprattutto la voce di casa che al momento buono vi « tira su » più di una gru.

La radio però, come tutte le diavolerie in cui c'entra l'elettricità, su una barca ci sta come un pesce fuor d'acqua perché l'umidità e il salino hanno un potere di penetrazione stupefacente: vi basti pensare che dopo 40 giorni di mare e nonostante io aereassi il più possibile la cabina, la muffa si era attaccata persino sulle bottiglie di vetro, immaginate che meraviglioso habitat batterico viene a crearsi in quel piccolo mondo di transistor, condensatori, resistenze che costituiscono un apparecchio elettronico.

Se si pretende dalla radio che funzioni, oltre che ricordarvi la festa di Fuorigrotta coi suoi botti e le sue scintille, bisogna rendere tutto l'apparato il più stagno possibile e in ogni caso se siete come me, che considero ancora una stregoneria il fatto che premendo un interruttore si accenda una lampadina o si scaldi l'acqua del boiler, la soluzione migliore consiste nell'affidarsi a uno specialista. Un tecnico valido come il mio amico Luciano ha smoccolato per diversi giorni dove io al suo posto sarei facilmente arrivato al suicidio.

La prima volta che ho acceso la radio, vale a dire due giorni dopo la partenza, l'ho fatto svogliatamente per dimostrare a me stesso, una volta di più, che tutte queste menate non possono funzionare e che, di fatto, non funzionano; ma quando dopo una serie di bip bip, trin trun, zum zum, ho riconosciuto chiaramente la voce di Eolo (nominativo da radioamatore Italia Due Eco Alfa Papa, detto in seguito più brevemente l'Alfapapa, al secolo Eolo Attilio Pratella), sono rimasto paralizzato dall'emozione, il microfono in mano, un nodo in gola, gli occhi pieni di lacrime, incapace di proferir parola. Di fatto non riuscii a parlare, ma, spenta la radio, dopo essermi dato del navigatore solitario della mutua, mi misi come un bambino ad aspettare il collegamento successivo e sei ore dopo ero il primo a farmi sentire: da quel momento il mio nominativo Italia November Sierra Xilofono, Marittimo Mobile IN SX/MM, diventerà familiare ai radioamatori di mezza Italia. La radio funzionerà sempre perfettamente per quattro mesi, fino al mio rientro in Italia.

Una volta che si ha tra le mani una barca finalmente in ordine bisogna poi essere in gra-

do di portarla; come ci si prepara? In questo campo le opinioni sono del tutto personali e differiscono molto le une dalle altre, quindi non ho la pretesa di insegnare niente a nessuno, come, del resto, in nessun altro campo; semplicemente ricorderò come mi sono preparato io o meglio come adesso, alla luce dell'esperienza fatta, avrei voluto prepararmi.

Penso che una buona preparazione debba considerare tre aspetti: quello fisico, quello tecnico e quello psicologico.

Una gran forza fisica non è strettamente indispensabile. Non è sicuramente necessario salire su per lo strallo di prua a forza di braccia e con le gambe a squadra come usa fare Tabarly per la gioia dei giornalisti e per lo splendore del fisico, ma un'efficienza muscolare che vi metta al sicuro da strappi e stiramenti è auspicabile di certo.

Ben più fondamentale è invece presentarsi alla partenza in condizioni fisiche perfette; nella prima settimana si è sottoposti a uno stress superiore a tutto il resto della regata: io sapevo che avrei avuto serie difficoltà ad alimentarmi, che il mio piede marino inizialmente non sarebbe stato migliore di quello di un artigliere da montagna, che avrei avuto delle crisi depressive dovute alla solitudine, che avrei avuto freddo e che forse avrei anche patito il mal di mare, ma sapevo anche che se avessi superato quel primo periodo, che poi nella realtà si è rivelato molto peggiore del previsto, le mie possibilità di arrivare sarebbero aumentate enormemente. Sarebbe perciò stato importante partire con lo stomaco in perfetto ordine, i denti ben controllati onde evitare carie fulminanti e ascessi, perfettamente riposati e pronti ad aggredire il mare forti e grintosi; in questo modo avrei potuto viver quasi di rendita per i primi tempi, poi mi sarei abituato.

In realtà è successo tutto il contrario: il mio stomaco fu teatro della terza guerra mondiale: l'anatra cinese cercava di avere il sopravvento sul pudding inglese il quale, stretta alleanza con le crêpes bretoni, passava vittorioso sul cadavere di un merluzzo inglese e la spuntava anche sul formaggio danese uscendone decisamente vittorioso ma lasciando un campo di battaglia devastato e pieno di desolazione. Il

risultato di queste lotte che penso di poter a ragione definire « intestine » mi accompagnerà per parecchi giorni sotto forma di dissenteria: se a Plymouth avessi banchettato con più discrezione avrei poi pensato di meno ma forse ne avrebbe risentito il morale: dubbio atroce.

La mattina della partenza, poi, sembrava che non avessi dormito da una settimana: incominciavo a pagare lo stress e la fatica dell'ultimo periodo di preparazione; le decine di problemi da risolvere all'ultimo momento, la cosa introvabile ma indispensabile che vi fa ammatitare in ricerche impossibili, la paura dovuta all'incognita sul funzionamento e sulla tenuta di tutto quello che non si era potuto collaudare per mancanza di tempo, la tensione nervosa del momento in cui ci si rende conto che non si può più tornare indietro, fecero sì che partissi molto più stanco di quanto non arrivassi poi a Newport.

L'essere partito in queste condizioni infatti mi procurò un esordio di regata tutt'altro che roseo: la prima notte, nella Manica, impegnai col sonno una lotta furibonda; vincerà lui verso le sei di mattina, io sconfitto mi abbandonerò esausto su una cuccetta. Due ore dopo mi svegliai di soprassalto, uscii in pozzetto, guardai a prua e dai lati senza vedere nulla di strano; stavo già scendendo in cabina quando mi voltai verso poppa e sentii le gambe che si liquefacevano: a cento metri dalla barca vidi la torre di un faro alta una trentina di metri sorgere dall'acqua appoggiata su una secca di rocce che emergeva appena. Un'occhiata alla carta mi permetteva di identificarla come Wolf Rock, la roccia del lupo; la barca governata dal timone a vento era passata a una ventina di metri sopravento agli scogli mentre io dormivo ignaro. Eppure era da mesi che mi ripetevano che la prima notte nella Manica avrebbe dovuto essere una notte di veglia completa a causa del traffico mercantile, della nebbia e della vicinanza della costa.

La preparazione fisica è perciò molto importante anche se non è da intendersi come ricerca di potenza muscolare quanto come efficienza e funzionamento perfetto di tutti gli organi principali e accessori: stomaco, intestino, cuore, fegato, reni eccetera eccetera; il cer-

vello no, perché se uno l'avesse in ordine non partirebbe per attraversare l'Atlantico da solo e controvento su una barca a vela.

Quella che invece va ridimensionata è la preparazione tecnica, la navigazione astronomica in particolare.

Nessuno si lasci spaventare dai presunti problemi del punto da fare col sestante: non ho difficoltà a confessare che quando sono partito da Plymouth non avevo mai fatto il punto astronomico in vita mia, e nemmeno avevo le idee chiare su come si facesse. Semplicemente mi sono riempito la barca di libri tipo: *La navigazione astronomica spiegata ai deficienti* e prendendo un po' di qua, un po' di là dopo quattro o cinque giorni ho fatto i miei primi punti: il dramma è stato che non credevo assolutamente potessero essere giusti, mi sembrava impossibile che fosse così facile.

In realtà forse io sono stato eccessivo e soprattutto potevo contare sugli amici che interrogati per radio, a Milano, mi avrebbero tolto dai guai, ma una cosa è certa: con le tavole a soluzione diretta tipo H.O. 249 americane che sopprimono completamente l'uso dei logaritmi, o ancor meglio con un piccolo calcolatore chiunque nello spazio di due sere può imparare a fare il punto: l'unico vero problema è quello di rilevare correttamente l'altezza dell'astro col sestante in piedi, in equilibrio instabile su una barca che muove di continuo ed è bassa sul livello dell'orizzonte.

Psicologicamente poi c'è ben poco da fare per prepararsi, sarebbe evidentemente assurdo allenarsi alla solitudine: ce n'è già più che a sufficienza nella regata perché uno si isoli ulteriormente. La forza psicologica però la si può costruire anch'essa e dipende dalla fiducia e dalla sicurezza che si riesce ad avere in se stessi, e fiducia in se stessi si può avere solo essendo consci di essersi preparati scrupolosamente. La coscienza di non aver lasciato nulla al caso, di aver fatto il possibile e l'impossibile per evitare imprevisti dà una carica notevolissima e permette di superare anche i momenti peggiori. Quanto più la preparazione sarà stata difficile, dura, faticosa, tanto meno vi sfiorerà il pensiero di ritirarvi; è una fortuna nel momento di crisi poter dire: « Non posso mollare dopo tutto quel che ho fatto, dopo tutto



Tre sestanti: Bianchi, Austoni, Preden. Quello di Angelo Preden è un « giocattolo » in plastica.



quel che mi è costato arrivare fino qui ».

I ricordi legati al pericolo immediatamente precedente la partenza resteranno sempre tra i più belli: la meravigliosa accoglienza riservataci a Saint Malo dove con Preden, Ida Castiglioni, Austoni, Sciarretta, Mascheroni e Guzzetti terminai gli ultimi preparativi prima di partire per l'Inghilterra e poi l'atmosfera di Plymouth, il « serraglio » di Millbay Dock dove 126 barche stavano ormeggiate le une accanto alle altre su sei o sette file per far posto a tutti, la gente, i colori, l'eccitazione, i festeggiamenti. Poi, finalmente, quando sembrava che più nessuno l'aspettasse, arrivò il momento di partire.

Quella mattina su Millbay Dock scese una atmosfera inverosimile: faceva freddo, il sole non comparve, forse cadde anche qualche goccia di pioggia, c'era appena un po' di nebbia.

L'allegria della sera precedente sembrava essere lontana nel tempo, non c'era più nessuno a lavorare alacramente in testa d'albero o in coperta, pareva quasi che tutti avessero paura di far rumore, gli spettatori, forse per non disturbare, se ne stavano un po' in disparte, c'era solo più posto per gli amici intimi e ce n'era poco anche per loro. Il pathos si era impadronito di tutti noi e tutti si resero conto che dopo tanto lavoro, tanti affanni, tante parole era venuto il momento in cui non si poteva più tornare indietro, il momento in cui si molavano gli ormeggi sul serio, forse a qualcuno venne paura, ma certo era troppo tardi per i ripensamenti.

Ebbi appena il tempo di salutare gli amici che erano venuti a sostenermi, poi salii in barca assieme a Monique e venni rimorchiato immediatamente fuori dal bacino. Quando passammo in mezzo alle chiuse la folla che si era radunata sui lati di queste si mise ad applaudire e a urlare auguri in tutte le lingue, molti erano commossi, io più di tutti. Poi, nel giro di mezz'ora, la baia di Plymouth si riempì di ogni sorta di natanti, era uno spettacolo impressionante: più di mille barche di tutte le taglie si incrociavano tra loro non senza qualche collisione, su di esse svettavano gli alberi e le vele dei « mostri »: il *Club Méditerranée*, l'*ITT*, il *Kriter*, il *Pen Duick*.

Ma non mi interessa tanto l'aspetto scenografico, che sarà già stato ampiamente descritto, quanto quello personale e umano: l'idea che 126 persone stavano per andarsene da sole in mezzo all'Atlantico mi sconvolgeva, ma ancora la vedevo da spettatore, pensavo alle vicende e alle peripezie degli altri, non riuscivo ancora a vedermi nel ruolo di protagonista.

Meditando su queste amenità e vedendo a poco a poco scivolar via le barche più grosse arrivarono i dieci minuti prima della partenza della mia classe e la fortuna volle che quello che già presagivo come un lacrimevole e imbarazzante momento d'addio si trasformasse in una situazione tragicomica: non riuscivo più a scaricare Monique. Tutte le barche che avevo intorno erano di concorrenti in attesa del via, quelle degli spettatori se ne stavano fuori dalla zona riservata alla partenza e partecipare alla regata in due, benché io non abbia generalmente molto rispetto dei regolamenti, mi sembrava una infrazione alle regole abbastanza grave.

Finalmente abbordai una barca inglese in malo modo, Monique ci saltò sopra e chi s'è visto s'è visto. Partito.

Dribblando alla meglio le barche che incontro, mi allontano tra i primi rimontando al vento sottocosta; navigo fianco a fianco di Yves Oliveaux: il più anziano della regata contro uno dei più giovani; la spunto io, ma solo perché me ne sto alla barra giocando a fare le corse mentre lui ha già messo in funzione il timone a vento e si gode lo spettacolo gustandosi un caffè: ho l'impressione che questo signore avrebbe molte cose da insegnarmi.

Supero in modo inequivocabile il *Club Méditerranée* che è piantato come uno scoglio e sorrido cattivello della grandeur dei nostri cugini d'oltralpe.

Mi si avvicina un gommone con sopra il nostro preziosissimo meteorologo, Sergio Malinger il quale mi urla: « Stai sottocosta perché Tabarly ha fatto così ed è già in testa a tutti ». Mi inorgoglisco un po' e guardo con una simpatia enorme questo vero entusiasta di Sergio che passando sopra alle non piccole differenze tra il *Pen Duick* e il *Tikka* e alle enormi differenze tra Tabarly e me, mi dà l'ultimo consiglio, inutile forse tecnicamente ma eccezional-

mente importante dal punto di vista umano; quest'ultimo scambio di parole è il preludio di quello che avverrà in regata: non mi sentirò mai solo (non è una battuta cretina), il calore degli amici e dei familiari mi arriverà sempre attraverso la radio.

Passano vicine ancora un sacco di barche con su amici e conoscenti, quasi tutti i navigatori sono ancora in vista, mi sembra di partecipare a un grosso gioco.

Poi viene la sera, e con essa il primo momento di angoscia; scende la nebbia, il freddo punge. Tutto sparisce di vista, la radio è ancora muta. È questo il momento in cui per la prima volta prendo coscienza di quel che sto facendo, mi dico: « Santo cielo e adesso cosa faccio, prima si scherzava, porco giuda, forse ho esagerato, mi sono preparato bene ma giocavamo un po' tutti ai 'capitani coraggiosi', speriamo ».

Cominciavo così a diventare un « navigatore solitario » e la cosa mi sarebbe costata non poche pene: anche perché, chi non è navigatore nato può sperare di diventarlo con la pratica ma chi non nasce solitario non lo diventa mai.

La mattina seguente lasciate a sinistra le Scilly entravo in Atlantico per restarci quarantatré giorni.

Quel che successe in quelle sei settimane è cosa interessante solo a tratti: globalmente la traversata sarà un po' una rottura di scatole, comunque non sarà certo entusiasmante come il periodo della preparazione e della partenza.

Ci furono però molti momenti che ricordo, con piacere o meno, ma che comunque ricordo e che emergono dalla noia che fatalmente in quarantatré giorni si fece spesso sentire: per non tediarmi con lunghi elenchi di cambi di vela, di pressioni barometriche, di gradi della scala Beaufort, di cui sono normalmente pieni i libri di questo genere, mi fermerò su qualcuno di questi momenti che legati l'uno all'altro costituiscono in fondo il sugo della regata.

Lasciate le Scilly, come detto, incominciarono quasi subito i guai e io non ero certo in gran forma per affrontarli: nella nostra zona incominciarono a passare una dopo l'altra depressioni provenienti da ovest: il giugno di

quest'anno sarà il peggiore dal 1938. Passai la prima settimana quasi sempre sotto coperta (oltre a tutto faceva un freddo cane) sballottato come un birillo e bagnato come un pulcino: in quel momento, fedele alla scelta fatta a priori, stavo percorrendo una rotta vicina all'ortodromia; le mie condizioni fisiche non erano delle migliori, ma il mio morale stava ben peggio: anche se sapevo che non l'avrei mai fatto, ogni tanto mi scoprivo ad accarezzare l'idea del ritiro.

Le notizie che mi giungevano via radio non erano certo rassicuranti: più di trenta concorrenti ritirati tra cui Guzzetti e Mascheroni, molti non avevano ancora dato notizie di sé, alcune barche erano affondate. Fu durante uno di questi collegamenti radio che conobbi, via etere, Enrique.

Verso le tre di « un pomeriggio di un giorno da cani » ero alla radio e cercavo di stabilire un ponte con Milano per risolvere certe questioni di navigazione quando sulla frequenza si inserì, in modo molto educato, un concorrente spagnolo offrendosi di dar soluzione ai miei problemi: parlava perfettamente l'italiano; senza esserci mai visti diventammo amici.

Enrique aveva comperato questo apparecchio radio a onde corte il giorno prima di partire, l'aveva installato velocemente e mentre smanettava anche lui poco convinto cascò, per caso, dove io stavo cercando di parlare. Da quel momento Enrique diventerà uno dei nostri a tutti gli effetti; faremo tutta la traversata quasi appaiati, poi lui arriverà a Newport due giorni prima di me; al mio arrivo sarà il primo, insieme a Monique, a venirmi incontro su un motoscafo. Tornammo insieme dall'America, fermandoci prima a Nantucket Island, la famosa isola di melvilliana memoria, e poi alle Azzorre navigando secondo uno stile che Enrique definirà da bon vivant indicando con ciò una navigazione di tipo sereno, spensierato, senza scadenze né orari, resa significativa da buone mangiate e da migliori bevute: il gin-tonic sarà il nostro emblema e in suo nome sottoporremo il fegato a un lavoro spaventoso.

L'ascolto delle disgrazie altrui, il tempo sempre peggiore, la scelta degli altri italiani che potevo collegare via radio mi indussero, dopo

una settimana di lotta a nord, a optare per una rotta più lunga, quella delle Azzorre, ma, almeno sulla carta, molto più confortevole.

Incominciasti così a scendere in latitudine alla ricerca di tempi più maneggevoli, di caldo, di sole e tutto funzionò bene fino in prossimità delle Azzorre.

Per la verità funzionò bene solo quasi tutto perché rischiai di diventare pazzo in conseguenza delle beffe di un pesce; devo precisare che quello di estrarre un pesce dall'acqua colle mani, vivo e senza ricorrere alla dinamite era un desiderio che mi portavo dietro fin da bambino e al quale ancora non avevo dato soddisfazione. Quella della Ostar mi sembrava quindi l'occasione propizia per provarci e con tutto il tempo che avevo a disposizione ero certo che il successo non sarebbe mancato. Purtroppo mi sbagliavo di grosso: compirò in mare novemila miglia ma la tavola del *Tikka* non sarà mai allietata da qualsivoglia pesce d'acqua salata; dico d'acqua salata perché riuscirò in realtà a pescare in un torrente dell'isola di Flores (Azzorre) una trota! Non vidi praticamente altro che mare per quattro mesi, ma la mia unica preda fu una trota: questo significa che colui che presiede ai casi della vita e al destino umano è veramente spiritoso.

Ma tornando al primo pesce, una cernia, la storia è questa: un mattino allietato da un sole splendido me ne stavo seduto sulla tuga a lavare i piatti (uno dei vantaggi del cattivo tempo era quello che bastava metterli dentro il pozzetto e si lavavano da soli) quando dalle mani mi cadde in mare un cucchiaino. Immediatamente da sotto l'ombra della barca saltò fuori una cernia di quattro o cinque chili che se lo inghiottì. In un primo momento me la immaginai bollita con la maionese, poi al cartoccio, poi arrosto con le patate, la mia fantasia lavorava talmente forte che già sentivo il bisogno di prendere un Alka-seltzer per digerire tutto. Realizzai però immediatamente che mi mancava una padella di dimensione sufficientemente grande e allora decisi senz'altro che la cernia avrebbe trovato posto, imbalsamata, tra i trofei venatori di qualche circolo snob tipo old England. In questo caso però la conservazione fino all'arrivo dal più vicino

imbalsamatore creava qualche problema. Abbandonai così sia l'idea di mangiarla che quella di esporla e pensai di accontentarmi semplicemente di pescarla: così, davanti al caminetto coi nipotini, avrei potuto raccontare di quando avevo pescato quella cernia da cinquanta chili. (Fu ascoltandomi raccontare questo episodio che Enrique parlò per la prima volta della « correzione P ». Definizione: « La correzione P o correzione Pescatore è quella che, sottratta ai nodi di velocità del vento, ai metri di altezza delle onde e ai centimetri di lunghezza dei pesci permette di ottenere una misura verosimilmente vicina alla realtà. »)

La pesca durò due giorni, tanto se ne stette sotto la barca la mia cernia, nutrendosi delle prelibate esche piene di ogni sorta di inganni che io le propinavo. Per tutti i premi Nobel della scienza propongo un quesito: come mai un pesce tra cento palline di pane e camembert mangia le novantanove che non nascondono l'amo e rifiuta proprio quella giusta?

Tentai di tutto, anche di prenderla a forchettate dopo averla attirata a pelo d'acqua con dei pezzetti di salame: non ci fu niente da fare; dopo avermi scosso il sistema nervoso per quarantott'ore, me la sognavo anche di notte, se ne andò satolla e beffarda.

Impegnato dalla pesca quasi non mi resi conto che essa era stata possibile grazie al fatto che la barca camminava molto, molto lentamente, a due o tre nodi, e non mi accorsi quasi che stava per compiersi il vero, indimenticabile dramma della mia Ostar: la piatta.

Man mano che scendevo verso sud-ovest il vento si rendeva più evanescente, più variabile, più leggero finché, a un certo punto, scomparve del tutto; la vista del barometro che indicava pressioni tra i 1025 e i 1030 millibars era deprimente: mi trovavo in pieno nel centro dell'anticiclone delle Azzorre.

Incominciò una serie di giornate spaventose: il mare era calmo come il Golfo del Tigullio quando è calmo, una nebbiolina impalpabile confondeva l'unico punto di riferimento esistente: l'orizzonte; il sole, benché coperto dalla foschia, scaldava l'aria, immobile, a trenta, trentacinque gradi, non c'era un punto in tutta la barca dove trovar conforto e riparo dal caldo umido. Le condizioni restarono tali per cin-



Pen Duick VI, che Eric Tabarly ha saputo portare alla vittoria assoluta sul traguardo di Newport (R.I.): Tabarly ha così ripetuto l'exploit del 1964, ma con una imbarcazione progettata e attrezzata per la manovra da parte di un equipaggio di 15 uomini...

que giorni di seguito: i primi due passarono grazie al consumo di parecchi libri, ma il terzo doveva riservarmi una sorpresa tragica al cui confronto il supplizio di Tantalò è roba da ridere: nel tardo pomeriggio mentre il drifter tra uno sbatacchio e l'altro mi trascinava a un nodo di velocità, mi apparve tra la foschia l'isola di Graciosa; prima di notte mi ero avvicinato ulteriormente, poi il vento calerà del tutto. Vidi le luci del paese per tutta la notte, il giorno seguente lo passai interamente a circa tre miglia dall'abitato e così ancora una notte, un giorno e finalmente la sera della quinta giornata di piatta piano piano mi allontani.

Durante quei tre giorni a volte l'odore delle cucine dell'isola mi solleticavano le nari, ascoltavo il rumore delle macchine, i pescatori uscendo al mattino e rientrando alla sera mi salutavano con compassione sempre maggiore. Per la seconda volta l'idea del ritiro passò veloce nella mia mente, ma grazie anche all'appoggio che mi veniva dalla radio tenni duro.

Avrò poi ancora altri tre giorni di piatta completa a un migliaio di miglia dall'America: sommando i percorsi giornalieri di questi otto giorni arriverò a centottanta miglia. Un giorno retrocessi di sedici miglia portato dalla corrente del Golfo verso nord-est: nelle ventiquattro ore non issai il genoa neppure per un minuto, era perfettamente inutile rischiare di bucarlo per i colpi che prendeva nelle crocette a causa dell'impercettibile rollio della barca.

È pur vero che in oceano le condizioni meteorologiche sono più costanti che in Mediterraneo ma se stabile è il vento, quando c'è, quando non c'è, stabile è la piatta.

Per quanto mi riguarda, dopo aver fatto questo esperimento, preferisco, o meglio mi disgusta meno una burrasca che un periodo di calma: col tempo cattivo, si soffre, si patisce, si fatica, ma si lotta, si oppone la propria forza a quella degli elementi, si combatte una battaglia con effetti galvanizzanti sul morale ma con la calma no, non c'è niente da fare; si è già perdenti in partenza, è impossibile non deprimersi e anche se cercate tutti gli espedienti immaginabili per occuparvi, prima o poi la noia vi assalirà e non vi lascerà se non col ritorno del vento.

Un mattino, deciso a non lasciarmi andare all'abulia dei giorni precedenti, mi misi a impiombare ogni sorta di cime, dove c'erano nodi li sostituii con un'impionatura e in effetti riuscii a trascorrere la mattinata senza problemi. Quando però mi resi conto che il solo modo di far fuori una parte del pomeriggio era quello di disfare le impiombature fatte al mattino, cedetti allo sconforto, affranto. E non crediate che normalmente mi manchi la fantasia per impiegare il tempo, ma dopo cinque giorni qualsiasi cosa vi avrà stufato, relegati su quello che, in mancanza di vento, non è altro che un bidone galleggiante.

La totale, assoluta, inequivocabile mancanza del più piccolo alito d'aria non è tuttavia la cosa peggiore perché in tal caso si ammaina tutto, ci si stravacca da qualche parte e si aspetta in semiincoscienza che la situazione evolva; quello che invece stronca il sistema nervoso sono le giornate con vento variabile da 0 a 5 nodi proveniente da tutte le direzioni: non appena si accende qualche speranza, si comincia la danza dei cambi di vele, delle virate e strambate non volute, delle ore alla barra; si cerca di sfruttare ogni refolo, di guadagnare ogni metro e magari dopo ventiquattro ore ci si accorge di aver rosicchiato una ventina di miglia.

Fu durante questo periodo, per me sicuramente il più duro, che mi resi conto dell'appoggio e della partecipazione con cui venivo seguito da terra.

Una mattina, disperato per la lotta notturna con l'evanescenza del vento, tradii, durante il consueto collegamento radio, la mia depressione, il mio scoramento. Vittorio Costa, l'amico carissimo che mi seguì infaticabilmente all'apparecchio per tutta la durata del viaggio, capì al volo la situazione e per l'appuntamento successivo fece in modo da riunire nella sua stazione tutti coloro che in qualche modo avevano partecipato alla realizzazione dell'impresa: non potei fare a meno di essere commosso dalle manifestazioni di calore che mi arrivarono metalliche attraverso l'altoparlante, dall'orgoglio, forse un po' eccessivo, di mio padre e di mia madre che fin dall'inizio furono i miei più grandi e veri tifosi e sostenitori; capii che

tenevo duro non solo per me, ma anche per tutti coloro che da me si aspettavano qualcosa, che in me avevano riposto la loro fiducia e, perché no, anche per coloro che in me non credevano, per quelli che mi consideravano un bluff, cosa di meglio che smentirli.

Questa è la ragione per cui all'inizio ho scritto che nei limiti del possibile si doveva arrivare in fondo: dopo venticinque giorni di mare mi ero ormai fatto un'idea più che chiara di quello che era la navigazione in solitario, e avevo dei motivi validissimi, non dei pretesti, per averne abbastanza. Tuttavia se si vogliono muovere delle critiche, è bene farlo da posizioni inattaccabili, altrimenti, pur avendo tutte le migliori ragioni di questo mondo, non convincerete nessuno che non si tratti, in realtà, di scuse belle e buone.

Oltre a tutto, coloro che stanno a terra e che hanno lavorato come e a volte più di noi per la riuscita dell'impresa, non credo accetterebbero di buon grado una giustificazione del tipo: « Mi sono ritirato perché ho capito che navigare da soli è una fesseria », il che, se vogliamo, non è un'affermazione del tutto priva di fondamento, anzi, per quanto mi riguarda, è discretamente fondata, ma genererebbe l'ovvia risposta che non ammette replica: « Dovevi pensarci prima ».

Un errore di valutazione fatto nell'aspettarsi dalla Ostar cose che la Ostar non poteva darmi doveva ricadere solo su di me e se erano cadute alcune delle speranze, delle curiosità, delle motivazioni che mi avevano spinto all'inizio, ora ve ne erano delle altre altrettanto valide.

L'illusione che la solitudine sul mare sia il toccasana per risolvere i propri problemi esistenziali, per trovare il proprio equilibrio psichico e morale, per « vedere in se stessi », se mai l'avevo avuta fu la prima ad abbandonarmi. Chi la conoscenza di se stesso non riesce a farsela a casa sua, in mezzo alla gente, secondo me, non ha nessuna probabilità in più di riuscirci da solo, in mare.

In compenso, soddisfatte le curiosità e cadute le illusioni, crebbe in me sempre più la determinazione di arrivare, e questo semplicemente per vivere fino in fondo e concludere un'esperienza che avevo voluto fare a tutti i

costi, che aveva coinvolto un sacco di persone che mi avevano aiutato e che, bene o male, mi aveva impegnato per più di sei mesi.

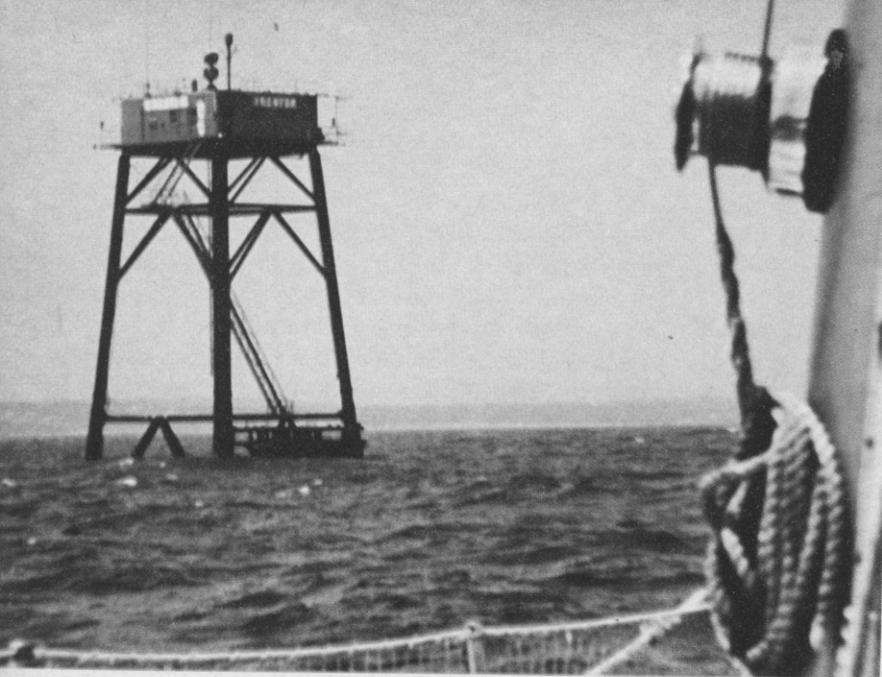
Furono questi i motivi che mi spinsero a riprendere senz'altro il mare alla volta di Newport dopo la sosta forzata, cui fui costretto per riparare alcune avarie, nell'isola di Flores, la più occidentale delle Azzorre.

Alla calma seguì, come nelle migliori tradizioni, la tempesta. Invero non fu propriamente burrasca ma vento intorno ai trenta, trentacinque nodi quello che mi mise nei guai: superata la latitudine di Graciosa navigavo verso ovest e ormai mi stavo lasciando alle spalle le ultime isole dell'Arcipelago delle Azzorre, Flores e Corvo, quando fui preso totalmente alla sprovvista dal passaggio di alcuni groppi: mi misi a ridurre tela velocemente iniziando col terzarolare. Durante la manovra si incattivì la drizza della randa e cinque minuti dopo si spaccò anche la seconda drizza del fiocco (la prima l'avevo persa già da giorni). Rimasi così con la sola drizza dello spinnaker utilizzabile e, senza pensarci due volte, decisi di poggiare verso Flores che si trovava sotto vento, fermarmi, sostituire le drizze in acque calme e ripartire immediatamente.

La cosa in realtà fu complicata dal fatto che era notte e che sulla carta più dettagliata che possedevo, Flores aveva le dimensioni di un chicco di riso. Trascorsi così la notte alla cappa, al largo, sotto i temporali che passavano uno dietro l'altro.

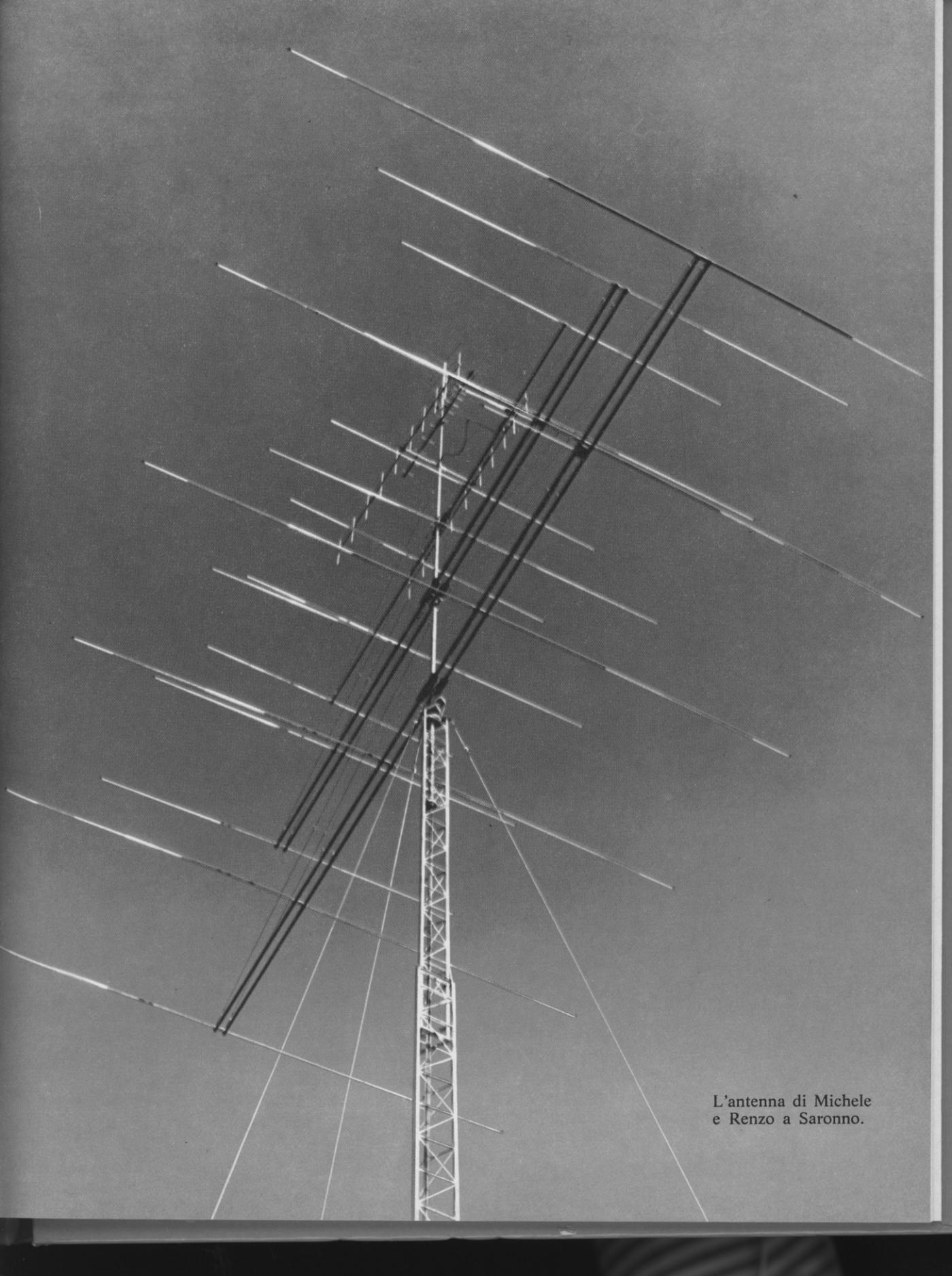
Il mattino seguente mi si offrì uno spettacolo indimenticabile: dalle scogliere altissime dell'isola scendevano in mare decine e decine di cascate risultato della pioggia notturna, il sole le faceva brillare creando nel punto dove ognuna di queste toccava il mare, un arcobaleno. L'isola mi appariva in tutta la sua meraviglia, incredibilmente verde e ricoperta di ortensie.

Non appena gli isolani mi videro, un po' incerto sul da farsi, mi vennero incontro e senza tanti preamboli, mi presero a rimorchio. Come lanciavi loro il cavo di traino, salirono a bordo in tre, mi levarono il timone dalle mani, mi spinsero da parte perché non dessi fastidio, e fecero segno alla pilotina di partire. Questa partì a dieci nodi puntando dritto in



In prossimità del traguardo di Newport, la torre di Brenton Reef.
Il *Venilia* percorre le ultime miglia.
A riva la bandiera di cortesia e il guidone del Circolo.





L'antenna di Michele
e Renzo a Saronno.

mezzo a una scogliera a picco dove non c'era l'ombra di un ridosso. In quel momento mi passarono davanti agli occhi tutte le storie di pirateria che avevo letto da bambino, mi vennero in mente quei galantuomini di una volta che accendevano fuochi sulle scogliere per attirare le navi e depredarle dopo l'inevitabile naufragio, e in quanto al fatto, poi, che a Flores ci fosse un addetto consolare italiano, non ci speravo affatto.

Mi sedetti perplesso sulla tuga mentre quello che mi sembrava il capo della masnada perché reggeva il timone della pilotina, ordinò qualcosa in portoghese a uno dei suoi; questi scese sottocoperta e ne riemerse con delle cime. Io cercai di spiegare che me ne sarei stato bravo e che non era necessario che mi legassero ma per tutta risposta il brigante mi indicò la testa d'albero e così io capii che forse dovevo finire impiccato.

A questo punto non mi preoccupava nemmeno più la fine che avrebbe fatto la barca rimorchiata a dieci nodi sugli scogli ma provavo ancora una certa curiosità di sapere come se la sarebbe cavata la pilotina che la tirava.

A dieci metri dalla roccia misi le mani sugli occhi per non vedere e aspettai lo schianto: non ci fu. Allora titubante, timoroso di vedere Belzebù pronto a ficcarmi il forcone nel sedere, li riaprii: mi trovavo sempre sul *Tikka* e sempre galleggiante in un incredibile porticciolo, assolutamente invisibile dall'esterno, piccolissimo: i ribaldi avevano scelto bene il posto dove nascondersi.

In tre si davano da fare come matti per ormeggiare il battello: in poco più di dieci minuti il *Tikka* fu così impacchettato: ancora e corpo morto afforcato a prua, ancora a poppa, quattro cime, due per lato, dalla barca agli scogli circostanti: non c'è che dire, un bell'ormeggio.

Quando tutto fu finito il capo mi si avvicinò, chiamò i suoi compari e procedettero alle presentazioni: io, esterrefatto, porsi la mano temendo di vedermela stritolare e invece dopo grandi abbracci e pacche sulle spalle, mi portarono a terra accogliendomi immediatamente a casa loro. (Solo allora mi accorsi che la luce di testa d'albero era rimasta accesa.)

L'amore a prima vista che si era acceso tra

me e l'isola non sarà che rinfocolato poi dalla conoscenza dei suoi abitanti, pochi, poveri, ma meravigliosi e straordinariamente ospitali.

Ma a Flores ebbi un'altra sorpresa: un'ora dopo il mio arrivo, mentre iniziavo appena a riprendermi dall'emozione dell'ormeggio, scorsi all'orizzonte un'altra imbarcazione piuttosto grossa, che si avvicinava a motore. Due barche in un giorno solo era una cosa insolita per l'isola visto che la mia era la decima che passava di lì da un anno. Immediatamente José Augusto e soci partirono all'arrembaggio e io provai un certo qual sadico piacere al pensare che gli ignari che si avvicinavano avrebbero ricevuto lo stesso mio trattamento.

Così infatti accadde, ma gli ignari erano, in realtà, un ignaro solo e per di più un ignaro che conoscevo molto bene: era Doi. Il poveretto dopo essere stato centrato in pieno da una nave e aver perso insieme alle crocette tutto il sartame di sinistra, se ne arrivava a Flores scendendo dal nord dopo aver percorso 700 miglia tutte con mura a dritta.

Evidentemente non poté far altro che ritirarsi e rimanere lì ad aspettare il materiale per riparare il *CS & RB*.

In quei giorni, da quelle parti, c'era anche Paolo Sciarretta, sfortunatissimo, lui pure costretto al ritiro dopo averle tentate tutte per riparare le avarie subite dalla sua barca nei primi giorni di regata.

Le poche ore passate insieme a Doi furono bellissime; avevamo entrambi una gran voglia di parlare e un sacco di cose da dire, sembrava quasi impossibile essere capitati a un'ora di distanza nello stesso sperduto punto dell'Atlantico. Mi fermerò a Flores un giorno e mezzo: sarà pochissimo, ma sufficiente per promettere a tutti che al ritorno da Newport mi sarei fermato molto di più a lungo: e così farò.

Ripartito da Flores arrivai in America quasi automaticamente, anche se dovetti sopportare ancora piattezza, nebbia, qualche colpo di vento. Fui ulteriormente attardato dall'aver strappato il genoa due e il fiocco uno e dal dover quindi passare direttamente dal genoa uno, utilizzabile fino a quindici nodi di vento al fiocco due indicato per venti superiori ai trenta nodi. Una tanica di nafta apertasi e rovesciatasi in sentina mi renderà un po' penosa

la permanenza in cabina nell'ultima settimana ma complessivamente saranno venti giorni senza problemi e tutto sommato piacevoli.

Arriverò a Newport in perfetta forma con la barca in buono stato, soddisfatto ma non emozionato; alcune notizie tristi mi accoglieranno in banchina: la scomparsa di Mike Flanagan, Mac Mullen disperso.

Saranno notizie come queste e altre che giungeranno più tardi che mi impediranno di esprimere un giudizio positivo sulla Ostar. Per quanto mi riguarda sono felicissimo di avervi preso parte, ancor più di averla terminata. È stata un'esperienza eccezionale sia nella buona che nella cattiva sorte, il fatto stesso di essermi reso conto che per me navigare da solo non è poi così bello, anzi è persino un po' cretino, è stato un fatto estremamente positivo: si può giudicare soltanto quanto si conosce e se non lo avessi provato almeno una volta, mi sarebbe sempre rimasta la curiosità di sapere.

D'altra parte non dimenticherò mai tutto quello che attorno alla Ostar c'è stato, che della Ostar è stato la conseguenza: le amicizie strette, i rapporti umani, le difficoltà superate, la bellezza di certi spettacoli naturali, Flores e mille altre bellissime cose ancora.

Nemmeno mi sento di escludere una mia futura partecipazione, forse con una barca fatta apposta, non solo per arrivarci là ma anche per arrivarci in fretta.

Nonostante tutto ciò se mi chiedessero un parere in merito alla ulteriore ripetizione della regata darei parere negativo. Perché?

Fondamentalmente perché è troppo pericolosa: due morti, cinque barche affondate e molti feriti sono il bilancio dell'edizione 1976. I morti avrebbero potuto essere anche più di due se l'aviazione e la marina inglese non fossero state mobilitate per un mese e più, col compito di recuperare i naufraghi alla deriva sui canotti di salvataggio: la cosa è costata ai contribuenti inglesi molti miliardi e i sudditi di Sua Maestà non ne sono stati tutti contenti.

Sono poi contrario alla formula della regata perché essa spinge molte persone a cimentarsi per desiderio di gloria e tra questi vi sono fatalmente sia degli impreparati che degli ambiziosi che per cogliere all'occhiello osano troppo.

A nessuno si può impedire di andare per gli

oceani da solo, ma spingere una quantità di persone a farlo, attraverso la organizzazione di una corsa, non mi sembra giusto.

L'obiezione scontata che nessuno è obbligato a partecipare e che se partecipa non necessariamente è tenuto a rischiare molto, non mi pare accettabile. C'è una pericolosità oggettiva in una regata per solitari che coinvolge non solo i diretti interessati ma anche coloro che debbono tentare di salvare i meno fortunati.

Il regolamento stesso poi non permetteva di frenare gli eccessi: le barche esageratamente grosse o quelle esageratamente piccole facevano restare tutti a bocca aperta prima della partenza, ma una volta in mare sono state presto ridimensionate e naturalmente con gravi rischi per i pur ammirabili skipper.

Senza contare che simili imprese « eccessive » sono quelle che maggiormente alimentano i falsi miti che spesso si creano intorno alla figura del navigatore, solitario o no: la immagine del navigatore-gladiatore, del navigatore-eroe purtroppo seduce molti sia tra i protagonisti che tra gli spettatori. Questo è il male più grosso: si perde il contatto con la realtà, non è più quella singola prova che interessa ma è l'impresa in generale che attira, meglio se rischiosa, se assurda, è il desiderio di stupire, di fare qualcosa che nessuno ha mai fatto, non importa se si tratta di qualcosa di stupido, basta essere i primi.

Fortunatamente moltissimi, i più, non perdono il contatto con questa realtà che in definitiva è il mare; sicuramente per la maggior parte dei 126 solitari partiti da Plymouth esso era e sarà ancora, sì, un campo su cui misurarsi sportivamente ma soprattutto un ambiente in cui vivere più a lungo possibile.

Il mare è un po' come una droga che non dà assuefazione, ma provoca gravi crisi di astinenza: a ottobre, appena sbarcato di ritorno dall'America, pensavo che mi sarei dedicato almeno per un anno alle escursioni alpine, alla cura della campagna, ai piaceri bucolici; e invece a poco più di un mese da allora mi ritrovo già freneticamente impegnato a cercare una barca e uno sponsor per partecipare alla regata intorno al mondo, Whitbread. Se avrò fortuna, arriverci a Portsmouth, Inghilterra, il 27 agosto 1977 per la partenza.