

Luciano Tronchin

Andiamo fino a quella nuvola



Edizioni il Frangente



Di vela, di mare, di jazz in un piccolo racconto

L'uscita dal porto di Chioggia è stata come tutte le altre, se non che il verde e il rosso li avevano messi un po' più in là, per i lavori sempre più ansiosi del Mose.

Su la randa e rotta per centodieci gradi su Lošinj (Lussino). Il cielo è terso come non si vedeva da giorni in questa estate balorda, a dispetto dei siti meteo che ultimamente non ne azzeccano mezza. Anche il vento che nelle carte dovrebbe portare bene è scarso e dalla parte sbagliata. Comunque si va.

Ogni partenza porta con sé le sue tensioni: il tempo, il timore di aver dimenticato qualcosa per la fretta, l'ascolto dei rumori dei quali non si ha più il ricordo. Tutto poi passa appena ci coglie la meraviglia di sempre, ogni volta la stessa e ogni volta rinnovata di sempre nuovi colori e di nuove emozioni, il largo davanti, la prua della barca che taglia in due il mare, la terra a poppa che si allontana e diventa sempre più piccola. Un po' alla volta tutti gli assilli assillano meno, perché il mare assorbe tutto.

Come un vomere, la barca rimesta la superficie dell'acqua appena segnata dalla debole brezza, che schiuma e ribolle a poppa in vortici

dai riflessi verdognoli. Ho sempre odiato questa caratteristica del golfo di Venezia, l'acqua è quasi sempre ricca di sospensioni, sembra che debba prendersi carico di tutto quello che le nostre campagne, montagne e città si lavano via.

Non ce la fa a digerire tutto il nostro mare, lo si scopre passeggiando d'inverno lungo le spiagge prima che vengano lustrate per la stagione dei turisti, livellate di sabbia riportata che sembrano passate dal chirurgo estetico. Spiagge in necrosi da decenni, in asfissia per il muro di residence costruiti lungo gli arenili. Allora si trova quello che il mare proprio non ce l'ha fatta a digerire: quasi tutta roba di plastica mischiata a gusci di cozze, conchiglie e qualche vecchio pezzo di legno che le onde e tutte le risacche hanno rosicchiato, pulito come un osso dato ai cani.

La scia di *Calliope* all'uscita dal porto diventa un triangolo che si consuma con un angolo di trentatré gradi, da una parte va verso la grande e attrezzatissima spiaggia di Sottomarina piena di bagnanti, dall'altra verso la riva di Ca' Roman, selvaggia, con tutta la plastica, pezzi di legno e detriti che una spiaggia senza residence si merita.

Se siano meglio le rive selvagge o le sabbie rastrellate tutte le mattine non è una questione che tocca chi va in barca, già a qualche centinaio di metri dalle rive si vede e si sente poco o nulla e per noi la bocca del porto è ormai a diverse miglia.

Ancora un po' di ansia, tra un po' calerà il sole, e si insinua il pensiero della notte con le cento miglia da navigare. Ma poi tutto si aggiusta, arriva un bel tramonto, mai uguale come tutti i tramonti a nessun altro prima. La luna è alta al suo primo quarto e sarà per un po' di buona compagnia, *A Love Supreme* di John Coltrane esce dallo stereo di bordo e ogni ansia scompare.

Grazie mare, non ho più paura.

Le due navi cariche di container che sembravano minacciose doverci sopraggiungere, scapolata Punta La Maestra, virano per portarsi su una rotta per chissà dove, mostrando lunghe sagome nere all'ultimo chiaro della sera. Mi piace immaginare che anche i marinai di quelle navi si siano soffermati a guardare il porto allontanarsi a

poppa, la luna e a pensare alla notte come tutti i marinai del mondo.

Poi arriva il vento, un soffio fresco e umido da nordest che spegne l'ultima luce e crespa il mare, il fiocco si srotola dal suo rullo col suo rumore allegro, la barca si inclina un po' a dritta e finalmente prende il suo passo a vela. È sempre un momento pieno di magia, per un po' si rimane affascinati, rapiti, come sospesi nel moto dell'aria. Sono sensazioni che attingono dal profondo, è la stessa energia che ha portato l'uomo a navigare tutti i luoghi del mondo, i Greci lo fanno capire meglio, loro la chiamano con una parola bellissima: *anemos*, il soffio vitale, il vento che spira nell'anima.

Una volta mi ripromisi di chiamare *Anemos* la mia barca se ne avessi avuta una, e mi capitò proprio questa fortuna. La mia prima barca a vela, uno splendido sloop di dieci metri, prese questo bel nome.

Mancano settanta miglia a Lussin Piccolo e la notte, sparite tutte le ansie, sta cominciando il suo spettacolo. Cassiopea arriva alta da nordest come la Bora, è la prima costellazione a farsi notare; poi, a sinistra del Carro, là dove deve essere, Arturo, brillantissima. Nel giro di breve tempo le stelle si accendono tutte. La Via Lattea, come mossa dal vento che ci porta, attraversa il cielo da sinistra fino a perdersi in mezzo all'Adriatico. Le parole si fermano dentro il petto, non si riesce a dire molto. Un occhio al cielo e uno verso l'orizzonte scurissimo, lucciole di plancton si illuminano sulla scia della barca, a volte così tante da formare una scia luminosa compatta. Stelle in cielo e stelle in mare. Fantastico.

Il vento scende, quattro nodi, tre e mezzo... Sono davvero pochi per macinare miglia, accendiamo il motore.

A turno ci si riposa un po' sottocoperta, chi sta di guardia esprime un desiderio per ogni stella cadente.

Il nome della barca è *Calliope*, come la musa del bel canto. Un Rimar 41.3, quarantuno piedi, che corrispondono a circa dodici metri e mezzo. Una barca robusta e veloce che esce da un cantiere artigianale di Forlì. Renzo Sartini costruisce queste barche da quarant'anni. Si sente solo parlare bene del cantiere di Sartini, se capita

di andarlo a trovare ci si stupisce per la passione che ci mette nel suo lavoro, ti spiega tutto, ma davvero tutto quello che deve avere una barca per essere una buona barca, e le sue sono fatte proprio così.

Le barche si scelgono perché si riconoscono per averle già viste nei propri sogni, riflesse nel fondo del pozzo dei desideri, e *Calliope* l'avevo proprio sognata e desiderata, col suo pozzetto comodo, la grande ruota del timone che permette di portarla senza fatica. Veloce anche con poco vento, potente e stabile col mare grosso, gli interni comodi e spaziosi. Pochi fronzoli, tanta sostanza. Una barca non troppo grande, con la quale ho sognato di fare il giro del mondo. Chissà? Un sogno dopo l'altro...

Quando arrivano le prime ore del giorno, col buio se ne va anche il sonno patito durante il turno di guardia, la moka che va a bollire sul fornello riempie il quadrato di aroma, e il caffè riscalda la tazza che nel palmo della mano allontana gli ultimi torpori. Ormai si ha voglia di arrivare.

L'Istria, sulla sinistra, un poco alla volta spegne le sue luci e si mostra come una striscia azzurra gelatinosa in lontananza. Sotto la chiglia sfila via il Quarnaro mentre davanti appaiono le isole con Lussino.

La prima cosa che trova tutti d'accordo è che da queste parti l'acqua del mare è decisamente più limpida, più blu, più invitante per una nuotata rispetto a quella di Chioggia, quindi, senza pensarci due volte, si fa un bel tuffo rinfrescante.

Arrivare in un posto in barca a vela non è come arrivarci via terra, cambiano le prospettive, si arriva dal lato più diretto, in ogni senso il più aperto anche a ricevere il viaggiatore. Niente di strano dunque che talvolta non si riesca a trovare parcheggio per l'auto, quando invece in barca ci sarà sempre un marinaio che amichevolmente ci farà ormeggiare al fianco del suo peschereccio, magari per qualche ora o solo per ascoltare una storia.

I paesi di mare dovrebbero essere visitati dal mare, non sono stati immaginati per le automobili, hanno vicoli che riparano i passi dal vento, le piazze sono i porti, il mondo è il largo, l'acqua diventa

necessità e virtù, bisogno primario, opportunità e orizzonte infinito. Tutto il resto ha poco a che vedere con l'essenza di questi luoghi, ovunque si trovino.

Ogni volta che mi capita di arrivare in un porto mi pervade una sensazione di compiuto. Sarà che ogni navigazione prevede che sia studiata, programmata, che niente sia lasciato al caso, che quando le cime d'ormeggio girano attorno alle bitte di un molo sia naturale tirare le somme: è andato tutto bene. Va ancora meglio quando sono espletate le pratiche d'ingresso, pagate un po' di tasse che danno diritto allo status di turista in navigazione nelle acque croate, e comincia la vacanza.

Ilovik, gli Asinelli per noi italiani, è una piccola isola con una comunità che nei mesi invernali vive di pesca, e nei mesi estivi di turismo nautico. Un centinaio di barche possono trovare posto tra il piccolo molo in cemento e un gran numero di boe alle quali ci si può attraccare.

I primi due giorni trascorrono con grande godimento, pigrissimi a dondolare con la barca in questo posto di pace e acqua cristallina.

Per me la Croazia è il paese delle cicale. Mi mettono di buonumore, penso che se potessimo radiografare la terra da un satellite in orbita nello spazio in relazione al canto delle cicale, da queste parti ne vedremmo la concentrazione massima, basta fare una passeggiata in una pineta per trovarsi dentro una grandissima «caciara». Sono un elemento imprescindibile dell'estate, almeno per me che, sin dall'infanzia, nella periferia dove sono cresciuto, nella bella stagione ero abituato ad ascoltarle dalla mattina al tramonto. Oggi purtroppo ce ne sono davvero poche, sarà per questo che il clima è cambiato, le estati non sono più come una volta, non ci sono più le cicale.

Navigare in questo arcipelago è davvero uno spettacolo. Bisogna anche avere mille occhi, studiare la rotta, accendere la memoria delle passate navigazioni per evitare tutte le insidie della costa, delle secche e dei piccoli scogli affioranti.

Lo scenario cambia continuamente come i fotogrammi sulla pellicola di un documentario: isole verdi, isole brulle, alte o basse, sem-

pre appoggiate su una corona di sassi grigi, baie di acqua cristallina, ogni tanto un faro, una casa sul mare o su una collina.

Vento matto, sempre a cercare di indovinare da dove tira perché cambia continuamente. Bora o Maestro, oppure Scirocco, in ogni modo sempre a tirare bordi stretti di bolina o di gran lasco nei canali tra le isole.

Calliope ha una poppa muscolosa e larga, ma non aperta come le barche da regata. Ha una grande randa da quarantotto metri quadri e un piccolo fiocco da trentasette metri quadri, che la fanno molto veloce alle andature portanti, ma anche capace di stringere molto bene la bolina.

Vale per tutti che quando capita di essere sulla stessa rotta di un altro veliero, si ingaggi un vero e proprio match race. È una questione di grande orgoglio far andare la propria barca più veloce delle altre, le vele vanno a segno millimetricamente e gli skipper si mettono al timone in una dimostrazione di perizia marinara. Di solito *Calliope* in questi casi se la cava abbastanza bene, quando purtroppo viene sopraffatta, la scusa buona è che sfortunatamente si è incappati in una barca molto più grande, ma comunque sia, vale una regola universale: mai ingaggiarsi con barche che corrono di più.

Visto però che non sono propriamente un agonista, l'obiettivo principale è quello di buttare «il ferro» in qualche bella baia e lasciare che la barca ci giri attorno a suo piacimento. Il tempo trascorre così in pace senza nemmeno la fatica di guardarsi attorno, perché ci pensa il giro di catena a cambiare la prospettiva. Anche standosene sdraiati su un divano del quadrato capita di veder passare e ripassare la luna, le stelle o le cime dei pini marittimi ora dal tambuccio, ora da un oblò come se volessero curiosare all'interno.

Da una barca i punti fermi decisamente scompaiono, non esistono fondamenta, basi solide, certezze. Potrebbe forse essere questo che rende così affascinante l'andar per mare, tutto è in discussione, le nostre vite in equilibrio come su un bordo di bolina, con il bulbo che fa da contrappeso. O chissà, forse è proprio il contrario, nella vita di tutti i giorni le mille cose che influenzano le nostre vite, i

macrosistemi, l'economia, la politica, tutte cose su cui possiamo fare poco o nulla, scompaiono una volta mollati gli ormeggi e tutto diventa più elementare. Già a poche miglia da terra si aprono i bronchi e si comincia a respirare aria nuova, sana in tutti i sensi. Il cuore inizia per davvero a fare il cuore, ci si scopre generosi e solidali, a volte coraggiosi e giusti, sempre ci si guarda dentro e non sempre ci si riconosce.

La Cinquecento x 2

Mi piace ogni tanto fare qualche regata, ma non quelle supertecniche che durano due ore, mi piacciono quelle lunghe che durano giornate intere, che riempiono gli occhi di mare e la coperta di sale, quelle dove il vento asciuga la pelle: le regate d'altura. Quelle che anche se la barca non è superleggera e tutta in carbonio te la puoi giocare lo stesso, perché magari scegli una rotta diversa, o perché tieni duro alla stanchezza, o perché tante volte la fortuna è dalla tua. Qualche volta invece devi chinare il capo e tornare indietro, perché il mare ha deciso che non è il tuo momento.

Marco ed io l'avevamo in testa da un po' di fare La Cinquecento x 2, la regata più impegnativa dell'Adriatico, quasi una settimana di navigazione, cinquecento miglia da Caorle alle isole Tremiti e ritorno con equipaggio composto da due sole persone.

Gettiamo i nostri due cuori oltre tutti gli ostacoli e ci iscriviamo. I bookmakers inglesi ci avrebbero dato uno a un milione viste le altre barche iscritte, velocissime, superattrezzate e supersponsorizzate dallo scafo alle vele, e i loro equipaggi, uno più referenziato dell'altro. L'ufficio stampa ci aveva definito «coppia inedita».

Per dare un senso al tutto, decidiamo di ospitare anche noi uno sponsor a titolo gratuito, vogliamo raccogliere un po' di denaro, non per noi, ma per qualcuno meno fortunato di noi. Decidiamo senza dubbio per Emergency, l'organizzazione non-profit che si sta dedicando alle cure delle vittime delle mostruose guerre che si stanno combattendo nel nostro pianeta.

Sulla linea di partenza abbiamo il gennaker a riva, Marco è al timone e se la cava alla grande, facciamo proprio bella figura. Nella prima mezz'ora di regata abbiamo tutte le barche a vista, non siamo nemmeno ultimi e mancano solo quattrocentonovantasette miglia al traguardo.

Sfilano veloci le miglia e i cambi di mure, la regata è lunghissima, ma nonostante questo non riusciamo a dormire per l'adrenalina e la troppa stanchezza, la cambusa viene rapinata in totale anarchia.

Arriva anche la bonaccia a cercare di toglierci le ultime energie. A sessanta miglia dall'arrivo con le vele completamente sgonfie e maltrattati da un'assurda onda morta temiamo davvero di non farcela. Per fortuna i nervi reggono e l'ultima notte con un ultimo bordo un bel «borino» ci porta a cinque nodi in vista di Caorle.

Siamo veramente stanchi, ma con dentro una felicità incontenibile quando, dopo quasi sei giorni, alle cinque del mattino ci abbracciamo per una foto ricordo e tagliamo il traguardo.

Marco, amico trovato, andiamo a dormire .

Calliope per Emergency è arrivata seconda della sua categoria.

Dugi Otok, l'Isola Lunga, la si trova una ventina di miglia a sud di Ilovic, ormai le isole si susseguono una dopo l'altra. Il Maestrale, che nelle giornate di bel tempo spesso arriva ad essere bello robusto, oggi ci spinge a malapena a quattro nodi di gran lasco. Ma non serve correre. L'orologio, che nella routine di tutti i giorni guardo ogni quarto d'ora e non so nemmeno perché, ora è lì, abbandonato in un angolo del carteggio, la velocità ha un senso diverso, si cambia ritmo.

Dopo un anno percorso a duecento all'ora nell'illusione di non aver tempo da perdere, avendo forse perso solamente il senso della realtà delle cose, ora va bene anche andare piano. E in barca il senso mi sembra di ritrovarlo tutto. Non devo per forza avere un appuntamento, un posto dove mi sento obbligato ad andare, non devo nemmeno essere connesso forzatamente a tutto il mondo con una «rete» che mi impone ritmi da velocità della luce. Mi sembra finalmente di

essere rientrato in possesso di tutta la mia lentezza, quella che mi dà il tempo di ragionare e di vedere le cose.

Arrivare all'Isola Lunga da nord significa anzitutto incontrare il relitto semisommerso di una nave mercantile. Fa davvero impressione per chi naviga, tanto da rubare la scena al gigante di Veli Rat, il faro più grande dell'Adriatico che si staglia un po' più indietro a far da scenografia più che da protagonista.

Il relitto di una nave è una cosa spettrale, mette in allarme, in angoscia. Chiunque con la propria barca abbia avuto un incaglio, più o meno leggero, per una svista, per stanchezza, o più semplicemente perché non siamo degli dei, sa bene quali sensazioni si provano: il rumore, l'urlo improvviso dello scafo morso dallo scoglio; il terrore e lo stupore, quasi il dolore che dalle attrezzature viene trasmesso al nostro corpo, come di ossa che si frantumano. Si vorrebbe disperatamente manovrare, ma è troppo tardi!

Una volta capitò anche a me, e fu solo grazie alla fortuna, non certo per mio merito, che non vi furono conseguenze. Chi ha vissuto un episodio simile non può non pensare con tristezza alla tragedia di quei marinai, all'errore di quel comandante. Allora, *«meglio passar larghi che passar da mona»* dicono i miei amici di Chioggia, che di andar per mare ne sanno alquanto.

L'isola Lunga è davvero molto lunga, oltre venti miglia. Lunga e stretta, verde di ulivi, piante di fichi e macchia mediterranea, con un'unica strada che la percorre, ma questa, a chi va in barca, non interessa proprio. Sono invece molto belle e meta quasi obbligata per chi naviga verso l'arcipelago delle Incoronate le grandi baie attrezzate con gavitelli e i ridossi che si incontrano da nord a sud sul versante orientale.

Legare la prua della propria barca a un gavitello è molto tranquillizzante per coloro che non si fidano della propria ancora, ma nell'uno o nell'altro caso non cambia la sostanza di godersi la pace di un buon riparo.

È un grande privilegio poter vivere il proprio tempo, sia esso una vacanza o un fine settimana, in questo modo, in fuga, distanti alme-

no un quarto di miglio dalla terraferma, con l'illusione di arbitrare a piacimento la propria vita, abitanti di un microcosmo galleggiante, navicella in uno spazio liquido, zingari che si aggrappano ad ogni soffio o schiaffo di vento per rimanere aggrappati al sogno che la vita potrebbe essere vissuta anche in questo modo, cullarsi nel pensiero che più in là ci sono migliaia di mondi, migliaia di miglia da navigare, che un giorno o l'altro si partirà.

Lello

Era arrivato il momento di portare in cantiere Anemos, la mia prima barca. Per la mia pressoché totale inesperienza riguardo la manutenzione, la pitturazione, insomma per tutto quello che si dovrebbe fare e sapere su una barca e che ovviamente non si riuscirà mai a fare, qualcuno mi aveva suggerito di farmi aiutare da un tizio del mestiere. Mi aveva dato un foglietto con un numero di cellulare e un nome scritto a matita: Lello.

«Ciao, sono Lello» mi sento dire da un tipo che mi voleva prendere la cima di poppa dalla banchina del cantiere.

«Piacere» risposi, nel tentativo di mostrare perizia e disinvoltura mentre cercavo di non accostare troppo veloce all'invaso del gigantesco travel-lift, di stare in centro, di ascoltare le indicazioni del manovratore, di lanciare la cima di prua, di mettere la folle del motore, di dare indicazioni su dove posizionare le cinghie del sollevatore, e anche di sorridere.

Ricordo il gesto, Lello prese la cima che lanciavi malamente da poppa, e come se avesse domato un cavallo nervoso, la bloccò sotto un piede mentre con una mano teneva una sigaretta e con l'altra forse stava rispondendo a un messaggio del cellulare.

Sembrava essere appena stato sputato dal ponte del Pequod, dopo la caccia al leviatano, alla balena bianca. Un piccoletto, la faccia segnata dal sole e dal tabacco, mani e braccia forti, jeans sdruciti e capelli lunghi legati in una coda, sembrava tutto fuori che l'esperto e serio lavorante di cui avevo bisogno. Mi ricordo di aver imprecato contro chi mi aveva

raccomandato questo tizio, ma decisi comunque di offrirgli il lavoro: antivegetativa, cambio olio motore, cuffia dell'asse dell'elica e altra manutenzione di routine, in cambio di un compenso ragionevole.

Andammo poi a pranzo insieme, in una vicina trattoria di Caorle.

Ricorderò sempre quest'uomo che, dopo aver chiacchierato un po' del più e del meno, disse, quasi a voler motivare la sua presenza da quelle parti: «Guarda che io ho una storia: sono da poco tornato dal giro del mondo con una barca a vela, un viaggio durato sette anni. Da solo».

Tutto a un tratto mi sono trovato allo stesso tavolo con questo strano personaggio che aveva vissuto le stesse esperienze fantastiche, lette e rilette nei libri di Moitessier, Slocum e tutti gli altri navigatori che ne hanno narrato! Di mari, oceani, isole, lagune, paradisi tropicali, villaggi, tempeste. Lui a raccontare e io a chiedere e sognare.

Questa storia di Lello comincia con l'incontro a Trieste di Carlo Sciarrelli, per acquistare il progetto di una barca a vela da costruire in ferro, allo scopo di realizzare il sogno della sua vita: il giro del mondo.

Sembra che Sciarrelli a un certo punto, stanco dopo aver disquisito mezzo pomeriggio di barche, molto seriamente gli abbia chiesto:

«Ma tu, lo vuoi fare davvero il giro del mondo?»

«Sì, certo!»

«Beh, allora il progetto della barca te lo regalo!»

Andò proprio così. Con questo progetto si fece costruire una barca da trentasette piedi di ferro e poco dopo partì.

Dei sette anni trascorsi Lello mi raccontò storie favolose di isole, incontri, incagli, mi mostrò centinaia di foto delle molte migliaia scattate, aveva tutto il mondo da raccontare, e io tutto il mondo da sognare.

Una volta mi fece vedere una pila enorme di quaderni, i suoi diari di bordo, e mi disse:

«Là ho scritto tutto, li do a te, scrivici un libro, io non sarei capace di farlo».

Non li volli.

Lello, con i suoi racconti pieni di mare, di vento, di felicità, di paura, per me altro non era che la prova provata che i sogni si possono realizza-

re, spesso lasciando a terra qualcuno, magari barattandoli con qualcosa, sicuramente guadagnandoseli un miglio alla volta.

Il vento poi l'ha riportato esattamente dov'era partito sette anni prima. Perché un giro è un giro, mi disse. La sua bella barca fu venduta malamente.

Ricordo che in quel periodo Lello aveva l'aspetto di un gatto preso per la collottola e poi sbattuto fuori dalla porta. Diceva che qui era tutto cambiato. Non so davvero cosa trovasse cambiato, non l'ho ben capito, o se piuttosto fosse lui a non essere più lo stesso e l'avesse colto un insopportabile mal di terra, oppure se qui da noi dei tipi come Lello non ce ne facciamo proprio nulla, perché per sette anni non hanno guardato la TV, i reality, comprato un cellulare o votato un politico.

È questo il prezzo da pagare quando il proprio sogno si avvera? Non si può più tornare indietro?

Diceva che da noi moltissime persone sono costrette a un'esistenza priva di dignità, che se avesse trovato un'altra barca di ferro sarebbe ripartito.

Infine l'ha trovata la sua barca, l'ultima volta che ho avuto sue notizie era in Venezuela.

Buon vento Lello.

Il barometro misura stabilmente alta pressione, tempo buono, il bollettino emesso dalla stazione meteo di Spalato lo conferma. La notte si annuncia tranquilla, decidiamo allora di fermarci a baia Pantera vicino a una bassa scogliera scelta anche da una chiassosa colonia di gabbianelle. Di lì a poco il sole tramonta e pennella di viola qualche nuvola bassa. *Caravan* di Wynton Marsalis esce dagli altoparlanti e dal cielo escono stelle a non finire. Poco lontano, il faro di Veli Rat, a intervalli regolari, falcia di luce l'orizzonte.

Il mattino seguente si deciderà la tappa successiva secondo l'estro del risveglio.

La colazione del mattino in vacanza, si sa, non è come quella a casa. Ma per me fare colazione nel pozzetto della barca in una bel-

la baia, attorno a un tavolino riccamente imbandito, è qualcosa di strepitoso, benessere totale. Il sole del mattino è ancora tiepido sulla pelle, a riva friniscono le cicale, l'acqua limpida è ferma e sembra di galleggiare in aria. Starsene lì, in tutta calma, inzuppando ogni tanto un biscotto tra il socchiudere di un occhio per il riverbero del sole e aprire l'altro per osservare qualcosa un po' più in là appena la poppa gira per un refolo d'aria, e non saper nemmeno che ore sono - comunque non serve proprio saperlo - per me non ha prezzo.

Dopo qualche tuffo dal gradino di poppa e un po' di tempo perso a far poco o nulla, arriva il momento di partire, che si annuncia praticamente da solo, non dipende dall'orologio; arriva semplicemente la voglia di andare, di aprire le ali.

Rotta per centotrentacinque gradi e ancora vento da nordovest, una decina di nodi.

Issiamo la randa e apriamo il fiocco. L'andatura si presterebbe ad armare il gennaker, la grande e leggera vela di prua permetterebbe di far correre un po' di più la barca, ma va bene anche così. *Calliope* scivola leggera di gran lasco lungo il canale di Dugi Otok. Il log, lo strumento che misura la velocità, indica sei nodi. Non avrò mai abbastanza fiato per ringraziare chi ha inventato il pilota automatico! Instancabile come sempre, ci risparmia lunghe ore al timone. Non rimane che spalmarci la protezione solare e godersi la veleggiata.

Sarà anche un luogo comune che il bello di andare a vela non sia la meta ma il viaggio stesso, sta di fatto che, così come stiamo, potremmo andare beatamente in capo al mondo. *Calliope*, per altro, è davvero confortevole, morbida sull'onda, con grandi spazi per rilassarsi e prendere il sole, ma anche per avere un po' di refrigerio nelle ore più calde grazie al riparo del bimini, la copertura che ombreggia la zona del timone.

Arriviamo così a Sali, il paese principale dell'isola, ma purtroppo, come già è capitato in passato, ancora una volta giriamo la prua e rinunciando ad una sosta preferendo un ridosso nei paraggi. La scorresia degli ormeggiatori del porticciolo guasta ogni intenzione. È un gran peccato e un po' mi rovina anche il ricordo di una bella vacanza

estiva trascorsa proprio in quel posto, fatta di incontri con persone ospitali e cordiali.

Chi non dispone di un sorriso e cortesia dovrebbe fare un lavoro diverso da quello di ricevere i viaggiatori.

La rotta prosegue l'indomani per Kakan, una bella baia, ottimo riparo se soffia Scirocco, però le due isolette di fronte ricoperte di bassi arbusti, abitate unicamente da farfalle e cormorani, creano solo un modesto ridosso se i venti provengono dai quadranti settentrionali. L'acqua è turchese, bella per tuffarsi e per rilassare il corpo e la mente. Non molto lontano, Sebenico.

Per arrivare a Kakan ricevo una bella lezione: la lezione del bullone perso. È incredibile quanto un piccolo particolare possa pregiudicare l'efficienza di un mezzo. Un particolare di tre grammi, minuscolo complemento di una barca di otto tonnellate di stazza. Un piccolo bullone con la funzione di ritenuta di una stecca della randa era andato perduto qualche tempo prima in una regata.

Durante la navigazione si alza un bel vento fresco da nordest, Bora, che mi costringe a prendere una mano di terzaroli. La randa che, completamente aperta senza stecca, tutto sommato non aveva più di tanto perso la forma, con la mano di terzaroli di bolina si rivela essere un disastro. La balumina, senza il nervo, ha cominciato a sbatacchiare come impazzita. Di conseguenza la navigazione è dovuta proseguire con la randa troppo cazzata per evitare di sfibrare la vela e per equilibrare lo sbandamento eccessivo con il fiocco mezzo rollato. Grandi maledizioni a me e al bullone, ma soprattutto a me.

Che qualcosa prima o poi si rompa in una barca è praticamente una certezza. Quello che non c'è non si rompe: lo si dice quando non si sa a quale santo votarsi per esorcizzare i guai, in realtà questa massima è tanto inutile quanto impraticabile. In una barca da crociera, e al riguardo io non mi sono fatto mancare nulla, sono veramente molte le componenti essenziali che si possono avariare: manovre, motore, pompe, strumenti, vele, che sono il propulsore principale di un veliero. Ad esempio, se una cucitura è "cotta" dal sole, di certo non ci avviserà prima di aprirsi e lasciarci in un bel

guai. Più di una volta mi è capitato di dover sistemare la cerniera o la cucitura di un tendalino. Se poi capita ad una vela e non abbiamo quella di rispetto, con tantissima santa pazienza e un bel po' di ore di ago, filo e guardapalmo si può tentare di sistemarla in attesa di che il velaio faccia le riparazioni.

Insomma, un buon assortimento di parti di ricambio e attrezzature varie sono assolutamente indispensabili se non si vuole rischiare di rovinarsi la crociera. Un'altra certezza è che a rompersi o a perdersi sarà quello che non si è imbarcato di rispetto; in questi casi è necessario fare di necessità virtù e rimediare comunque, come mi è capitato per quel maledetto bullone perso.

Il vento soffia ancora da nordest, buon vento per dove vogliamo andare: le grandi isole della Dalmazia meridionale.

A Rogoznica facciamo solo una sosta tecnica per fare cambusa e un carico d'acqua. Il carburante invece non serve, fin qui ci hanno portato le vele e un buon vento. Il generoso motore diesel Lombardini ha borbottato solo per le manovre di accosto e poco altro, così i soldi che abbiamo risparmiato di gasolio, li spendiamo con soddisfazione per un eccellente scorfano con patate nella trattoria che ci consiglia il macellaio del posto.

A volte penso che alcuni luoghi andrebbero evitati. Il ricordo di un evento piacevole dovrebbe essere preservato da successivi ritorni. Mettere i sigilli e non andarci più.

Siamo arrivati a Šolta. Nei miei ricordi, qualche anno fa, al centro di quella baia, era ancorata la barca a vela di un gentiluomo, un anziano marinaio che aveva assistito alle operazioni di ormeggio con cima a terra di *Anemos*. Per qualche motivo conquistammo la sua simpatia e, terminate le manovre, venne sottobordo con il tender per un saluto invitandoci a cena sulla sua barca. Fu veramente una bella serata, con i suoi spaghetti e il nostro vino, con i suoi racconti di quando erano davvero poche le barche a vela a navigare tra queste isole e la nostra voglia di ascoltare.

Si fece davvero tardi in fretta quella notte, la brezza di terra calda e asciutta scendeva dalla collina fruscando tra le stoppie e gli

ulivi, mescolando per qualche ora i profumi dell'isola alle nostre chiacchiere. La baia la ricordo incantevole, dalla panca del pozzetto vedevo brillare basse Spica nella Vergine e la rossa Antares nello Scorpione. Ecco perché questa volta dovevo evitare questo posto, non venirci proprio, non c'era più la sua barca e forse anche Spica e Antares stasera se ne sono andate da un'altra parte.

Ricorderò questo mese di agosto per le sue notti asciutte e limpide, per le ore trascorse disteso a prua o nel pozzetto di *Calliope* ad ascoltare i rumori della risacca, il canto di qualche uccello notturno in riva o le note della tromba di *Chet Baker* uscire dagli oblò, ma soprattutto lo ricorderò per le stelle. Ogni notte in scena. Le prime a mostrarsi subito dopo il tramonto, quando il giorno attende di perdere l'ultima luce, sono Arturo e Vega, vere superstar, così luminose che arrivano addirittura in anticipo, con il cielo ancora tinto di blu. A seguire tutte le altre in una immensa, brillante passerella.

Mi piace riconoscere le costellazioni e le stelle, impararne i nomi, uno più bello dell'altro: Alderamin, Mizar, Deneb, Alfecca nella corona boreale, Altair. Ogni volta che ne scopro una mi assale la gioia del bambino che vede il mondo per la prima volta. Spesso le cerco tutte con lo sguardo e le nomino mentalmente, così, per il piacere di rinnovare la scoperta.

Il mare di notte e le stelle... Cosa c'è di meglio per sognare, per lasciar andare la mente a ruota libera?

Stasera fantastico su quell'uomo che mille anni fa, sdraiato sul legno della sua barca, cercava nel cielo la lunga e contorta costellazione del Drago girare attorno all'Orsa Minore, esattamente come io sto facendo ora, e poi penso: "Chissà se anche fra mille anni ci sarà ancora qualcuno che guarderà tutto questo con gli stessi occhi colmi di meraviglia?".

Che peccato! Non siamo più capaci di insegnare ai nostri bambini i nomi degli astri, a riconoscere la stella polare. Può anche essere che oggi sia altro quello che ci affascina. Forse ci appare più stimolante l'universo artificiale che ci siamo costruiti e non più quello che c'è sempre stato. Mah! Chissà cosa ci abbiamo guadagnato?