

A Bianca

Giancarlo Damigella

Vivere a vela



Edizioni il Frangente

Prefazione

Giancarlo l'ho conosciuto quasi trent'anni fa.

All'arrivo, dopo le mie prime traversate atlantiche, andavo a cercare il *Coconasse*, anche solo per vederlo da lontano.

Ero un ragazzino, Giancarlo una delle tre o quattro persone che mi hanno permesso di diventare ciò che sono oggi.

Poi è arrivato il 1994, il giro del mondo. La partenza da Saint Lucia e io che resto a terra, oggi sento di aver sbagliato: avrei potuto bussare sulla tuga del *Coconasse* e sono sicuro che Giancarlo mi avrebbe imbarcato. Avrei imparato molto, ci saremmo divertiti tanto.

Poi il 1998, Pointe du Bout, in Martinica, io parto in solitario con il *Mai Stracc* per l'Italia, Giancarlo viene a bordo a salutarmi, io emozionato lo ascolto raccontare delle sue traversate, delle volte in cui è andato dritto a Gibilterra senza fermarsi alle Azzorre. Parto più sereno.

Passano gli anni e ogni tanto ci incontriamo qua o là, dipende da dove le nostre inquietudini ci portano.

Oggi ho finito di leggere il suo libro, di nuovo emozione e anche riconoscenza. Senza le persone che mi hanno mostrato la strada, come Giancarlo, tutto sarebbe stato più difficile.

Ora ci resta qualcosa da fare: riparare a quel mio errore del 1994 e navigare insieme, un oceano insieme, per perderci ancora

un poco guardando una barca che corre veloce di notte incontro
a tutto ciò che di bello esiste e ci dà la ragione di essere, per rac-
contarci e continuare a guardarci intorno curiosi di noi e del mare.

Ti abbraccio Giancarlo, e grazie.

Andrea Pestarini

Premessa dell'autore

Questo non è un libro didattico. Non voglio insegnare niente a nessuno, né dare consigli.

Semplicemente racconto la mia avventura di mare, di vela, di vita; di sogni realizzati o meno. Ricordi che riaffiorano senza troppo pensarci, mentre scrivo, proprio come se fossi in pozzetto in una tranquilla notte di navigazione, o all'ancora in rada a chiacchierare con i miei allievi della scuola di vela o i miei ospiti charteristi, facendoli sognare a loro volta.

Ho cercato di dare un ordine cronologico al racconto, ma spesso i ricordi si concatenano tra loro secondo una propria logica, difficile da stabilire a priori. Prego i lettori di voler scusare qualche incongruenza o imperfezione: è un marinaio un po' filosofo che scrive, perché, come diceva Conrad, davvero dietro ogni marinaio si cela un filosofo.

Il vero obiettivo di questo libro, del resto, è incoraggiare chi mi leggerà: realizzare i propri sogni è più facile di quanto sembri e, sì, ci vuole un po' di coraggio, ma molto meno di quanto ne serva per affrontare una quotidianità che non si ama.

I

L'inizio del sogno

Era fine inverno 1975 e la domenica (il sabato all'epoca si lavorava) spesso andavo con mia moglie, Rosy, in gita fuori città; quella domenica decidemmo – o forse io decisi – di andare a Lignano per vedere una barca del CVA, il Centro Velico d'Altura, di cui per caso avevo letto un articolo su un giornale.

Niente di programmato, nessun appuntamento, era una gita di piacere. Il pomeriggio, passeggiando lungo un molo del marina, quando quasi avevo perso la speranza di trovare la barca, vidi il *Samantha* di Enio Nardi e, cosa ancor più incredibile, lui e la moglie Ksenjia erano a bordo. Dopo mezz'ora di chiacchiere e reciproca simpatia avevamo prenotato le nostre vacanze estive a bordo. Una crociera-scuola di vela.

Ho realizzato subito di aver finalmente trovato ciò che cercavo da molto tempo, almeno a livello inconscio. Forse è proprio vero che il maestro arriva quando l'allievo è pronto.

Senza quell'incontro forse la mia vita non sarebbe cambiata e non avrei capito che cosa veramente volevo fare.

Dopo la crociera-scuola di vela con Enio avevo finalmente un sogno: vivere sul mare in barca a vela. Ero giovane, avevo ventotto anni, ero direttore commerciale, guadagnavo bene e avevo appena acquistato la mia prima barca a vela, un CBS 25 derivato dal vecchio indimenticabile Piviere.

Fu dopo la mia seconda crociera-scuola che raccontai a Enio del mio sogno impossibile di cambiare vita, come aveva fatto lui; mi rispose che avrei potuto benissimo farlo, che mi avrebbe aiutato e che la mia giovane età sarebbe stata un vantaggio, mentre lui era più anziano quando aveva iniziato a lavorare in barca. Fu come ricevere un'illuminazione, se lo diceva Enio doveva essere vero: potevo, anzi dovevo realizzare questo sogno!

Mi attivai subito, vendetti il CBS 25 e comprai il Serenity, da 11 metri, sempre del cantiere CBS di Fiumicino, con cui iniziai a fare delle uscite la domenica per gli ex allievi della scuola di vela di Caprera e per chi doveva affrontare la prova pratica per conseguire la patente nautica. Dovevo fare esperienza, diventare cuoco, meccanico, idraulico, elettricista, velaio e molto altro ancora... Dovevo anche imparare a usare il sestante: sì, un altro sogno nel sogno, la traversata atlantica. Ma allora non osavo quasi pensarci, mi sembrava irrealizzabile.

I raduni del Centro Velico d'Altura erano mitici, si svolgevano durante un fine settimana di primavera. Le prime volte partecipai come allievo di Enio, ero la sua ombra. Una gran festa, gli skipper erano al centro dell'attenzione, pendevamo dalle loro labbra e ci sentivamo privilegiati e, ripensandoci con il senno di poi, eravamo davvero privilegiati a vivere l'ambiente magico della vela accanto a questi maestri, che ci insegnarono non solo ad andare a vela senza nessun ausilio, ma anche a vivere sul mare e amare il bello e il brutto tempo... Quando ebbi la fortuna e il piacere di incontrare Franco Malingri, che aveva fatto il giro del mondo, e Pierre Sicouri, che contava già all'attivo ben due traversate, mi sentii piccolo piccolo, ma al tempo stesso quel confronto rappresentò per me un esempio e uno stimolo a perseverare, era ciò che volevo fare... e che avrei fatto per i successivi tre decenni.

Il mio apprendistato fu rapido e brillante, tanto che Enio diceva spesso che l'allievo avrebbe superato il maestro, ma non è stato così, quando Enio ci ha lasciati la sua saggezza era immensa, non credo ci arriverò mai.

Dopo le mie prime due traversate atlantiche, andata e ritorno dai Caraibi, per la prima volta partecipai al raduno come skipper. Ricordo che ero molto imbarazzato, era strano stare dall'altra parte, ero in assoluto il più giovane. In quell'occasione Enio mi aiutò molto, come sempre.

II

Tutte le mie prime volte

Erano i primi anni '70 quando, un giorno di inizio estate, varai la mia prima barca a vela, il CBS 25, un piccolo cabinato di 7,5 metri, a Viareggio. La barca arrivò su un camion, sembrava enorme; sul molo era pronta una gru ma non si trovava il manovratore: era quasi ora di pranzo ed era sabato. Quando finalmente arrivò, la imbracciò velocemente con due cinghie e altrettanto velocemente la alzò e girò la gru. A questo punto urla e gesti, catastrofe imminente: la cinghia di prua stava slittando! Per fortuna il gruista in un barlume di lucidità – mi accorsi solo allora che non era del tutto sobrio – capì, scese dal suo posto di comando e passò due cime per tenere le cinghie a posto.

Emozione, terrore, gioia, così il mio primo varo: indimenticabile.

E poi per la prima volta armare la barca, albero, sartiame, drizze, vele e tutte le manovre e il giorno dopo il grande momento: la prima uscita in mare. Una sensazione difficile da descrivere a chi non l'ha mai provata, un sentimento che ti marchia per tutta la vita e che ho ritrovato tutte le volte, poi diventate tantissime, che ho varato una mia barca, sì, tutte le volte, per un attimo, la stessa emozione: adrenalina pura.

Prima navigazione come skipper armatore da Viareggio a Piombino, inutile dire che avevo un solo strumento: una piccola bussola, e una carta nautica. Non ricordo molto di quella prima tratta,

mi sembrava troppo bello per essere vero e in un battito di ciglia eravamo arrivati, ero con mia moglie, soli a Piombino su un molo tutto per noi! Poco importava che il sartiame non fosse ben tesato e l'albero non ben centrato, era la mia prima navigazione come skipper. Poi, il giorno dopo, Punta Ala e Porto Ercole, che sarebbe diventata la mia base negli anni successivi.

Ancora adesso mi chiedo se sto ricordando il vissuto o un sogno... i delfini che saltavano a prua, tanti, li vedeva per la prima volta, pensavo mi avrebbero colpito e affondato! Che emozioni...

Iniziavo ad andar per mare, da sempre la mia dimensione, il mio imprinting, ciò che inconsciamente ho percepito appena nato, a Messina, città a metà tra il mar Tirreno e lo Ionio.

Il mare è il mio elemento, quando ne sono lontano mi sento in prigione, ho bisogno di stare vicino al mare, di sentirlo, anzi, di galleggiare.

La mia prima uscita in barca è stata su una piccola lancia da pesca, ero un ragazzino, avevo nove o dieci anni. I miei genitori affittavano ogni estate una casa sulla spiaggia, a Mortelle sul Tirreno, a pochi chilometri da Messina, dai pescatori locali e così iniziò la mia carriera da marinaio.

La barca era di legno, molto pesante, andavamo a remi, si faceva un po' di traina a ricciole o pesca con il bolentino. I pescatori guardavano spesso il cielo, dalle nuvole capivano se stava arrivando lo scirocco, in tal caso bisognava tornare subito perché poteva essere molto pericoloso: lo scirocco ci avrebbe portati al largo, verso la Calabria, e ovviamente a bordo non c'era niente, proprio niente, solo un recipiente di terracotta pieno di acqua fresca.

Ma quanto meno sapevamo tutti nuotare! Ho sempre trovato inquietante avere a bordo qualcuno che non se la cava in acqua e

ancora oggi è una condizione che impongo a chi vuole navigare con me.

Se pescavamo, o meglio, pescavano qualcosa, avevo diritto anch'io a un pesce e poi aiutavo a rassettare la barca, tirata in secco sulla spiaggia quasi deserta a forza di braccia.

Ricordo il sale che bruciava perché ero sempre scottato dal sole, poi ricordo il primo innamoramento, una ragazzina che mi era sembrata fino ad allora insignificante e che all'improvviso divenne bellissima, Annalisa. Non ci siamo mai più rivisti, ci trasferimmo in Toscana e non c'erano né Internet né telefonini, le chiamate intercomunali si facevano tramite centralino.

Vivere a ottanta chilometri dalla costa fu terribile ma, credo, anche positivo per le mie decisioni future. Se avessi continuato ad abitare vicino al mare forse non avrei mai deciso di vivere *sul* mare, per i mari del mondo.

Quella sul *Samantha* fu invece la mia prima volta su un cabinato a vela, e anche la mia prima crociera. Era uno yawl di 12,5 metri, uno dei primi progetti di Carlo Sciarrelli, scafo in vetroresina con coperta e falchetta in legno, molto bella, come – l'ho scoperto in seguito – tutti i suoi disegni. Credo che anche la magia di questa barca dal nome di una strega abbia influito sulle decisioni che avrebbero cambiato la mia vita.

Fu una crociera splendida, da Dubrovnik a Grado, sempre a vela con il vento giusto, a parte un brutto neverino a Korčula. Poche barche in giro nonostante fosse agosto, in alcune rade c'eravamo solo noi e il *Vistona* di Gianmarco Borea, un grande marinaio.

A volte incrociavamo anche il vecchio *Viura* di Carlo Ruffino e ricordo una navigazione a vela di conserva, a meno di un metro di

distanza, tanto che ci siamo passati alcuni oggetti semplicemente allungando un braccio.

Mi sembrava impossibile non innamorarsi perdutoamente della vela e della vita a vela.

Il Serenity era una buona barca per i miei primi progetti, aveva otto cuccette, un pozzetto centrale molto protetto, prestazioni oneste, qualche perplessità strutturale. La prima volta che bolinai con – appena, direi oggi! – 20 nodi scarrucolò il cavetto del timone e rientrai con il timone di emergenza a barra, molto scomodo. Rimesso a posto il cavetto, pensando che fosse quello il problema, tirai un po' di più i tornichetti, nonostante il timone diventasse più duro, ma dopo qualche giorno di nuovo lo stesso problema. Rifeci la riparazione in navigazione e poi rimasi vicino al settore della timoneria per controllare la situazione: ebbene, tutta la piccola paratia su cui era installato il rinvio fletteva! Chiamai subito il cantiere e il proprietario, il vecchio simpatico dottor Bulleri, mi disse convinto che con 25 nodi non dovevo bolinare, neanche con 20, anzi, nemmeno uscire dal porto! Comunque riportai la barca a Fiumicino e mi sistemarono le paratie e altre magagne – più esperienza facevo più ne trovavo – interamente in garanzia.

Le mie due prime barche furono prodotti di serie, molto commerciali, sapevo che le avrei vendute presto ed era importante che fossero molto appetibili.

Sul Serenity navigai per tre anni, ovvero per due estati e tutti i fine settimana, i giorni festivi e i ponti... anche a Natale! Riuscivo a fare più di cento giorni di barca all'anno, su e giù per le isole del mar Tirreno, comprese Corsica e Sardegna. Quando decisi di dedicarmi solo alla navigazione pensavo di farlo con questa barca, sì, anche la tratta fino ai Caraibi.

Finché un giorno mi chiamò Enio e mi disse di aver messo in vendita il *Nova Samantha* perché si era innamorato perdutoamente del *Coconasse*. «Prendila tu», aggiunse.

Ci pensai per diversi mesi, macinando ancora miglia su miglia, e mi dicevo che non avevo abbastanza esperienza per un ketch di 14 metri. Però durante l'inverno andai a Caorle a rivedere la barca e a fare progetti. In quei giorni il mio sogno si delineava sempre più chiaramente davanti ai miei occhi, iniziava a prendere consistenza e a sembrare quasi realtà.

In primavera misi in vendita il *Serenity* e trovai un acquirente quasi subito. A quel punto non avevo più scuse e mi lasciai andare senza più opporre resistenza al vortice del sogno-realtà.

L'assegno del *Serenity* non lo vidi neanche, lo prese Enio e scrivemmo il contratto di vendita del *Nova Samantha* su un foglio a quadretti, concordando che avrei saldato il resto dopo la stagione ai Caraibi. Ormai era deciso: avrei ripagato la barca facendo scuola di vela in Mediterraneo in estate e nelle calde isole oltreoceano in inverno. E dovevo affrontare la traversata!

Mia moglie si lasciò convincere piuttosto facilmente, mia madre un po' meno...

Mi dimisi dal mio lavoro di direttore commerciale il 30 settembre, baci, abbracci e occhi lucidi... l'1 ottobre all'alba l'amico Rosario mi accompagnò all'aeroporto: mi attendeva un volo per Malta, dove avevo lasciato il *Nova Samantha* in estate e dove avrei ritrovato anche Enio sul *Coconasse*.

Il cambio di vita fu brusco, letteralmente dalla sera alla mattina, non ebbi nemmeno il tempo di pensarci e già mi ritrovavo nel caos della preparazione di una grande navigazione a vela.

III

Da Malta ai Caraibi

Se il buongiorno si vede dal mattino avrei dovuto rientrare a Malta. Fui messo alla prova subito, già nel primo pomeriggio il canale di Sicilia iniziò ad agitarsi e il ponente, arrivato rapidamente a forza 7, ci costrinse a una bolina dura. Al limite di ascolto con il VHF Enio, partito insieme a noi, mi disse di avere un problema e di essere costretto a poggiare passando per lo stretto di Messina: appuntamento a Puerto Banus. Noi proseguimmo come da programma, non si trattava di una depressione, il barometro parlava chiaro, così dopo una notte travagliata in cui due membri dell'equipaggio soffrirono il mal di mare, il vento si calmò e nel pomeriggio fummo costretti a dare motore.

Ed ecco la seconda prova... di maturità: il motore si fermò. Non ero molto pratico di motori diesel, ma per fortuna a bordo c'era un ex camionista: in due ore di lavoro il motore girava perfettamente e io avevo imparato un mucchio di cose. A Malta avevo fatto il pieno e insieme al gasolio mi avevano rifilato anche 20 litri d'acqua!

I primi due giorni della mia nuova vita erano stati un po' duri e pensai di meritarmi una sosta non prevista a Porto Empedocle, ma soprattutto la relativa mangiata di pesce, indimenticabile.

Lasciata a poppa la Sicilia, finalmente cominciai a usare il sestante per davvero, non solo per provare, e mi accorsi che mi sentivo a mio agio e non mi creava alcuna ansia o timore, nono-

stante sapessi che sarei stato solo io, con il sestante e l'orologio, a determinare la posizione sul mare.

Avevo previsto una sosta anche a Palma di Maiorca, avevamo tempo e il meteo avrebbe dovuto essere buono, almeno secondo il barometro, il vento e le nuvole... Ma il mistral è difficile da prevedere e a Palma non ci arrivammo. Eravamo a circa 30 miglia dalle Baleari quando il vento calò all'improvviso: randa e motore, ma durò poco. La raffica arrivò come un colpo di cannone a 50 nodi, la randa si scucì lungo l'ineritura e fu una guerra tirarla giù e legarla al boma. Risalire il vento a motore, un 40 cavalli per 16 tonnellate di barca, era impensabile, lo spensi e, a secco di vele, procedemmo a cinque nodi, nuova rotta: Ibiza. Questa fu la mia terza prova!

Arrivammo a Ibiza il giorno seguente, la vedevo per la prima volta e ne rimasi incantato, erano i primi anni '80 e la città fuori stagione era magica, tanto che tre giorni dopo, riparata la vela, ripartire fu difficile... ma ormai sentivo odore di oceano.

Arrivammo a Puerto Banus e scoprimmo che Enio era appena partito: una notte di sosta e via, Gibilterra e il grande oceano. A questo punto i ricordi si confondono e fatico a separare le immagini molte volte sognate da quelle reali: la Rocca, le correnti, il traffico delle navi, la prima notte in oceano... Ricordo chiaramente solo due momenti: la tempesta di sabbia che ci investì scendendo lungo la costa marocchina, all'altezza di Casablanca, infiltrandosi ovunque, persino nelle orecchie, e ricoprendo interamente il lato sinistro della barca di una polvere fitta e sottile. E l'arrivo a Tenerife, incredibile. Nebbia, visibilità meno di mezzo miglio, non potevo immaginare che un'isola tanto grande e alta sul mare potesse diventare del tutto invisibile: il mio apprendistato con il sestante subì una dura prova. Ma la posizione era esatta, l'isola

era davanti a noi, a meno di cinque miglia, e non si vedeva nulla, neanche il faro, quando fece buio, con le sue 20 miglia di portata. Poi all'improvviso, dopo qualche ore inquietante, avvistammo i fanali rossi e verdi dei tre porti di Santa Cruz de Tenerife e, non avendo una carta dettagliata, ma solo le mie fotocopie, li girai tutti prima di vedere finalmente il *Coconasse*, nell'ultimo. Mi affiancai pian piano, era notte fonda ma Enio ci sentì e mise fuori la testa dal tambuccio per darci il benvenuto. Eravamo nella *darsena pesquera*: all'epoca non esistevano i marina e il diporto ormeggiava tra i pescherecci, oppure nei club nautici.

Il soggiorno a Tenerife si svolse all'insegna del puro turismo, senza alcuna preoccupazione per l'imminente traversata, e rischiai di perdere un membro dell'equipaggio che si innamorò perdutamente di una ragazza locale ed era deciso a rimanere alle Canarie con lei. Persi diverse ore per convincerlo e alla fine si imbarcò con noi promettendole che sarebbe tornato subito dopo la traversata, ma si sa... promesse da marinaio.

Finalmente partimmo e si unì a noi anche Alfred con lo *Xerb*, una splendida goletta rossa. Le previsioni meteo inutile guardarle: all'epoca erano a ventiquattr'ore e poco attendibili. In ogni caso vento zero, procedevamo a motore e in breve *Coconasse* e *Xerb* ci staccarono e non riuscii più a raggiungerli nemmeno via VHF. Il giorno dopo spensi il motore, lo avrei riaccesso solo all'arrivo.

Ci rassegnammo all'immobilità e per ventiquattr'ore ci godemmo l'oceano: bagni, pranzo, cena e relax... tanto più che avevo imbarcato una ragazza, Cinita, che ci faceva da cuoca: un lusso. All'alba dell'indomani avvertimmo i primi refoli, armammo subito il genoa – la randa era sempre rimasta in posizione – e partimmo. Pian piano arrivò l'aliseo, si formò l'onda oceanica e prenderemmo il nostro passo e i nostri ritmi, non troppo faticosi perché

eravamo in sei, ma senza risparmiarci manovre, spy, strambate e cambi di vele, giorno e notte per venti giorni.

Ricordo che a circa 900 miglia dalla terraferma più vicina incontrammo una depressione tropicale che ci nascose il sole per due giorni, rendendo impossibile l'uso del sestante, e ci superò con un colpo di vento a 40 nodi da sudest proprio nel bel mezzo di una cena in pozzetto a base di *crêpes* di tutti i tipi, che Cinita sfornava senza interruzione.

Poi ricordo l'incontro ravvicinato con un enorme fanale su un traliccio galleggiante che comparve sulla nostra rotta, staccatosi da qualche ancoraggio chissà dove: per fortuna era giorno e lo abbiamo visto in tempo, altrimenti la mia carriera si sarebbe interrotta molto prematuramente!

Ricordo, infine, l'arrivo, quasi irreale. Il primo avvistamento, poco dopo l'alba, di due picchi, sembravano due isole: subito sestante, rette su rette di sole, doveva essere Barbados. Dopo un'ora di perplessità i due picchi si unirono: era la nostra isola! Una gioia immensa, ma al contempo eravamo tutti smarriti... era finita.

A 10 miglia dall'arrivo chiamai Enio via VHF, mi rispose subito facendomi i complimenti: non ci aspettava così presto, lo *Xerb* era arrivato appena il giorno prima e lui stesso lo aveva anticipato soltanto di ventiquattr'ore.

La mia prima traversata. Un'esperienza esaltante, l'oceano non mi intimoriva, anzi, lo sentivo amico e in quanto amico iniziai da allora a rispettarlo senza condizioni, mi sentivo – e mi sento tutt'ora – consapevole della sua forza, dei rischi e dei pericoli, e li accettai, facevano anch'essi parte del gioco, del sogno.

Sbarcati a Barbados, ci sentivamo un po' *conquistadores*, ma dopo due ore avremmo già voluto ripartire: ci mancava la vita di barca, i ritmi dell'oceano, l'orizzonte sospeso tra mare e cielo.

Durante le telefonate di rito per informare la famiglia dell'arrivo ai Caraibi accanto a me c'era il mio nostromo (così soprannominato perché era il meno giovane dell'equipaggio) e lo vidi letteralmente sbiancare: mi raccontò poi che la sua prolungata assenza era stata interpretata come una fuga e che la banca aveva revocato il fido alla sua azienda, il socio, quindi, era stato costretto a chiudere i battenti. All'epoca quella di partecipare a una traversata atlantica non era una scelta comprensibile per tutti, anzi, lo era forse per pochissimi. Ricordo che cercai di sostenerlo mentre acquistava un biglietto per il primo volo in partenza per l'Italia e, tristemente, vi aggiungeva un pacchetto di sigarette, nonostante durante la traversata avesse smesso di fumare, con mia grande gioia.

Lo incontrai due anni dopo al Salone di Genova e mi disse che la chiusura dell'azienda era stata la sua più grande fortuna: aveva cambiato vita, era più sereno e guadagnava anche di più. Un lieto fine alla sola nota triste della mia prima avventura oceanica.

Poi da Barbados andammo a Grenada e da lì alle Grenadine. Era la prima volta che vi arrivavo come skipper, con la mia barca. Ricordi indelebili sono il mercato di Georgetown, coloratissimo e naïf, l'autobus di legno con cui facemmo il giro dell'isola e l'entrata a Tobago Cays zigzagando tra i reef senza la carta dettagliata: sole alto in cielo e sentinelle con la vista buona a prua e a poppa! Ma poi che spettacolo ritrovarsi nella calma piatta, l'oceano davanti a noi fermato solo dalla barriera corallina, appena visibile, e nuotare in una piscina popolata di pesci colorati; infine aragoste per cena e bagno a mezzanotte!

Nei giorni seguenti si apriva davanti a me un mondo da scoprire: Union Island, Petit Saint Vincent, Mayreau e Bequia, soprattutto Bequia...

La mia isola magica. Vi tornai dopo circa un anno e fu come non essere mai partito, tutte le decine e decine di volte in cui sono tornato a Bequia è sempre stato così, una parte di me è rimasta qui la prima volta che vi sono approdato, ormai quarantadue anni fa.

Era un giovedì sera del gennaio 1979, l'ultima serata sull'isola, e la *steel band* suonava; alle dieci salpammo l'ancora con la musica in dissolvenza, sentii un brivido e capii che stavo lasciando qualcosa di me in quella baia. Decisi che avrei dovuto tornare a riprendermela e sono tornato, almeno un centinaio di volte, ma quella parte di me è rimasta per sempre lì e ancora oggi la *steel band* di Frangipani mi dà i brividi.

La Martinica fu la conclusione della mia prima crociera transatlantica, allora si dava fondo a Fort de France e c'era un molo per fare acqua e carburante e l'Abricotier, dove si poteva bere e mangiare: si era a casa! Sarebbe diventata la mia base operativa, la mia seconda patria negli anni '80 e '90, ma ancora oggi.



Con il Coconasse a Bequia.



Tagula II a Porto Ercole.



Il varo di *Tagula II*, il Serenity di 11 metri, a Fiumicino.

Il CBS 25, la mia prima barchetta a vela.





Il *Nova Samantha* completamente invelato.



Enio ed io ci dissetiamo con il latte di cocco sul *Nova Samantha*.



Al timone del *Nova Samantha*.

SCHEDA EDITORIALE

Giancarlo Damigella

Vivere a vela



Genere	Narrativa
Codice	NAV 78
Autore	Giancarlo Damigella
Editore	Edizioni il Frangente
ISBN	978-88-3610-045-3
Edizione	I ed. 2021
Lingua	Italiano
Pagine	112 con inserto fotografico
Formato	15 x 21 cm
Rilegatura	Brossura
Prezzo	€ 17,00



9 788836 100453

ACQUISTA

Vivere a vela

PRIMA EDIZIONE 2021

Dalle prime uscite sulle barchette dei pescatori al giro del mondo: la storia di una vita passata in mare

Era fine inverno 1975, una domenica, e andai a Lignano per vedere una barca del centro velico d'altura, niente di programmato, nessun appuntamento, era una gita di piacere. Per puro caso, sul molo, incontrai Enio Nardi e senza pensarci troppo prenotai le vacanze estive a bordo del *Samantha*. Non sapevo, allora, di aver finalmente trovato ciò che cercavo da lungo tempo. Forse è proprio vero che il maestro arriva quando l'allievo è pronto.

Da quell'estate sono passati quarantacinque anni, diluiti in trecentomila miglia di mare, da quell'estate non ho mai smesso di vivere a vela.

Giancarlo Damigella

Nasce a Messina, sullo stretto tra i due mari, e il mare è stato il suo imprinting.

A quattordici anni si trasferisce con la famiglia in Toscana, terra che ama molto, dove studia... per diventare commercialista! Per fortuna realizza in tempo che non è la sua rota e abbandona l'università poco prima della laurea.

Trascorre la maggior parte della sua vita da adulto in mare e non sentirsi galleggiare gli provoca un certo disagio, mentre in mezzo all'oceano ritrova la pace.