

Alex Carozzo

**La mia lunga storia
con il mare**



Edizioni il Frangente



Lenta
la nave va
verso l'ultimo destino
Fiera ancora
SOTTO IL MAGLIO e
AFFAMMA ~~~~~

A CHI

Questo libro è dedicato a Luisa/Louis, fedele compagna sulla lunga tortuosa strada, sempre al mio fianco nelle bonacce e nelle tempeste della nostra vita.

Senza il cui sostegno questo libro non sarebbe mai nato.

A mio nonno Alessandro, che non ho mai conosciuto.

A mio padre Pietro, che non ho mai conosciuto.

Nonno Alessandro negli anni 1920-30 possedeva a Venezia dei panifici, anche se lui veniva da Asti. Alla sua morte sembra che il parentado si sia agitato parecchio, per le eredità, a me non è arrivato neanche il suo orologio. Non ho avuto in eredità niente di visibile, ma quasi sicuramente due "cose" impalpabili: il gusto del buon pane e il gusto e la passione per le barche. Sembra che avesse acquistato, tra i vari suoi affari, un piccolo cantiere sulla Riva degli Schiavoni, ancora non lastricata.

Di mio padre conosco qualche foto color seppia. In Piazza San Marco, mia madre vestita a svolazzi e cloche, 1920 circa, e i colombi, lui con il formale colletto bianco a punte tonde, forse di celluloido. Lui navigava, imbarcato sui grandi transatlantici della Società Italia, le navi più maestose e moderne di quel periodo. Sulle rotte del Nord e del Sud America, tra New York, Rio de Janeiro e Genova. Ricordo bene il *Conte di Savoia*, invidia del mondo navale di allora. Ancorato in Laguna a Venezia durante e dopo l'ultima grande guerra. A volte, guardando la grande nave pensavo a lui. Ma un giorno di litigi, forse

andavo ancora a scuola, mia madre mi buttò in faccia che lui in realtà era stato un cameriere. La dichiarazione non mi toccò per niente, ma per lei deve essere stata una distinzione molto importante.

Mentre mio padre navigava, mia madre viveva a Genova con mia sorella Anna Maria, vicino al lido di Albaro. Lui morì a trentanove anni, di “spasmo al piloro” dissero i medici. Ma probabilmente di ulcera duodenale perforata. I sintomi e le patologie della quale sono ora largamente riconosciuti, come le possibilità di ereditarli. Mia sorella, suo figlio Luca ed io ne soffriamo ancora, il navigatore essendo il più malandato, con emorragie e chirurgia.

Così mia madre Virginia tornò a Venezia in casa di sua madre, mia nonna Alma, con le due sorelle Bianca e Sandra. E io abitai e vissi con cinque donne, sopra l'ultimo panificio di famiglia, in Calle del Cristo, che finiva al Ponte del Forner, sotto casa, non lontano da Campo San Polo, il campo (piazza) più grande di Venezia.

Questo libro è anche per quelli che navigano a vela, che vanno per mare con “virtute e canoscenza” o, come dice il mio amico Saggio, con saggia conoscenza del mare e di se stessi.

Ringraziamenti marini

A Chicco Enrico Maria Marini da Bologna, il mio Sior Primo, per l'aiuto decennale affettuoso ed esperto sulle mie barche.

Un grazie anche ad Antonio Tugnoli da Verona, per la lunga amicizia in terra e in mare, nel bello e nel cattivo tempo.

Un lungo sentito grazie per Giuseppe Beppe Marcoli, amico ed esperto regista, concreto sostenitore durante la costruzione della mia ultima barca.

A Sergio Cravedi da Treviso, valente secondo nel viaggio Oporto-Italia del 1969 sul *Gancia Americano*, storico amico sulle mie e ancora oggi sulle sue barche.

Uno speciale ringraziamento “non marino” al dottor Nevio Canali, oculista, per essere tutt'ora l'Angelo dei miei occhi.

IL MANOSCRITTO

Quali sono gli avvenimenti più importanti della vita di un uomo? Ciascuno ha le sue priorità. I matrimoni, il terremoto, la prima donna, le promozioni, i figli, la seconda barca. Un racconto-biografia diventa presto un elenco di fatti, per forza raccontati brevemente, se racchiusi in un solo blocco. Credo sia meglio dividere la materia, sì cronologicamente, ma legata e divisa in tre grandi periodi. Marina Militare, Marina Mercantile e marina a vela. Sono le divisioni temporali che hanno maggiormente influenzato la mia vita. Per cui pescherò dentro un lago di circa sessanta, settant'anni. Meglio dare il giusto valore a poche storie che elencare una serie di avvenimenti, anche importanti, ma solo accennati, dove il perché e il per come a volte non trovano spazio adeguato e si perdono per strada o scompaiono nel vortice di date, accadimenti, uomini e scenari.

In testa a ogni capitolo un accenno al contenuto. Un antico vezzo editoriale che accenna alla storia, stuzzica l'appetito e se non ti piace ti fa passare direttamente al prossimo, senza perdite di tempo, per tutti ora sempre più prezioso.

I

IL TOKAY - I GASPARI - IL BUE

Nel 1949 frequentavo ancora l'Istituto Nautico, a Venezia, nascosto dietro i giardini di Sant'Elena.

La Compagnia della Vela, con la sede marmorea sopra il ponte di ferro, era solo un semplice deposito di attrezzature veliche, con stipetti di ferro, remi, sacchi di vele e altro, e uno sgabuzzino di due metri quadrati che ospitava regalmente il Segretario e la sua Olivetti. Alle pareti foto di yacht del 1920-1940 e un prezioso – per me – scaffale di legno che custodiva annate anteguerra dello «Yachting» americano, preziosa rivista e mia privata miniera d'oro.

Un giorno lui entrò e si guardò in giro e poi al segretario: «Vado alle Tremiti, cerco qualcuno che mi dia una mano».

Forte rumore di campanelli nella mia testa.

Il segretario: «C'è questo allievo che l'anno scorso è stato alle Tremiti».

«Ah sì? Sei tu?» e ci guardammo.

Ero ancora mingherlino, correvo i 1500 metri e giocavo come terzino destro nella Veneziana, una squadretta privata che teneva le riunioni didattiche e le "bicchierate" in un'osteria vicino al teatro Malibran.

Lui mi guarda: «Ma tu vai a budini... o a latte?».

«No, no, faccio il Nautico, l'anno scorso sono stato alle Tremiti con la *Raffica* di Paolo Capuis, un mese, senza motore...»

Parliamo e ci accordiamo, imbarcherò a fine scuola. Sono al settimo cielo, forse di più.

Lui è Pierluigi Pitt Gaspari, conte di Latisana. Sui trent'anni, magro ma forte, scuro di carnagione, faccia simpatica, grande naso arcuato e denti bianchi, modi spicci, veloci.

Ha frequentato il Collegio Navale Morosini, sulla punta di Sant'Elena, un'alternativa all'Accademia Navale di Livorno. Pitt viene da *pitussi*, i pulcini in dialetto campagnolo. Si era costruito la barca in casa, il *Tokay*, ospitando un paio di carpentieri dalla Giudecca. Il disegno, il progetto, era dell'ingegner Artù Chiggiato, progettista veneziano noto anche all'estero, autore di barche classiche e belle. La più famosa fu il *Vento Perso*, un *double ender* sui 12 metri, armato a ketch e costruito a Chioggia nel 1947, che navigò da Venezia fino a Rio de Janeiro, prima barca italiana – dopo la guerra – ad affrontare l'Atlantico, allora considerato come proibitivo “grande oceano”.

Per la sua storia, il *Vento Perso* compare tra le barche degne di nota nello splendido volume pubblicato dalla C.d.V. in occasione del centenario della fondazione del club. Dove, nella sezione dedicata ai grandi viaggi e altre grandi storie, il *Vento Perso* precede i miei *Golden Lion* del Pacifico, *Zentime Atlantico* per la sua traversata da Las Palmas (Canarie) a San Salvador, e il topo *San Marco* sulla stessa rotta nel 1992. E infine, come grande chiusura, Raul Gardini con i suoi *Mori* e la sua sfida per la Coppa America del 1992 e la sua vittoria nella Louis Vuitton Cup. Un libro prezioso, in forma e contenuto, un compito immane eseguito con perizia ed eleganza dal socio Corrado Scrascia.

Fine scuola e imbarco sulla mia prima barca d'alto mare; il *Tokay*, sui dieci metri fuori tutto, è – in quegli anni – una barca “grossa”, importante. Porto a bordo anche Danilo Mazzoleni, amico e compagno al Nautico e in Accademia Navale e mio fedele prodiere sui beccaccini e sulle Star.

E ora parliamo di bompressi, attualmente diffusi e divenuti molto importanti su tutte le barche sia da regata che da crociera.

È una moda passeggera? Sembrano essere nati per caso, ma sono solo una necessità per lo sviluppo e l'uso di tutte le vele di prua da vento medio o leggero, come nei clipper e fino ai primi J-Class per la Coppa America.

Pur essendo nato dalle penne – un progettista ne ha moltissime – di Artù Chigiato, la sua trasformazione a *cutter cum bompresso* è opera dell'allievo di bordo.

Stavamo andando a Rimini, noi tre, con scirocchetto e lui sotto a dormire, coperta in mano nostra, o meglio, mia.

Al timone, i due cospiratori parlottano sottovoce: «Lo leghiamo al musone e alle bitte d'ormeggio... se struscia in coperta, ci mettiamo sotto un cuscino... *fa' pian*, Dani... *ciapa* i sagolini...».

Attenti ai rumori – ci muoviamo come due ladri – spostiamo il lungo tangone di legno dello spy un paio di metri fuori prua, con in testa il bozzello per la drizza già passata e pronta sul fiocco. Fiocco numero due, drizza dello spy, due scottine fuori delle sartie, issa e cazza – piano a segno. Bolina larga, la barca sente il fiocco, è una meraviglia, io alla barra, cazza *un bici* Dani. Grande *satisfaction*.

Dopo un po' lui deve aver notato il cambiamento, lo sbandamento, e viene in coperta, guarda e studia il nuovo piano velico e la barca.

«Ehi, Sandrino, cosa hai combinato?» e si mette al timone. Ma sembra tutto a posto.

Tutti e tre contenti e soddisfatti.

Anche quando cominciò a piovere, un leggero piovasco, lui al timone e noi due dietro, seduti stretti insieme sopravvento con le cerate gialle, e tutti e tre a cantare a squarciagola sotto la pioggia le canzoni degli alpini.

Al ritorno da Rimini viene installato un bel bompresso di legno, con una briglia sull'asta di prora al galleggiamento, a sezione quadrata, con gli spigoli smussati e i due tientibene ai lati per i piedi.

Dopo un'altra settimana arriva un genova enorme, in cotone

lucido e leggero (nylon e Dacron non esistevano), che verrà chiamato “il Bue” perché tira come un bue, e la barca, specie con venti leggeri, cambia passo e noi tutti più contenti, per noi e per la barca.

Durante una regatina fuori Venezia, il golfare di bronzo sulla ruota di prua cede, ma Miko Gaspari, il fratello minore – grande e abilissimo costruttore di modelli navali in legno – buca la ruota di prua con un trapano a mano e sistema una briglia di emergenza e vincono la regatina e la barca vincerà altre regate. Pitt Gaspari corre per vincere ed è “marinaio, non solo yachtman”.

Ma a bordo, ma anche a terra, il mio io – discretamente educato, ma borghesemente – era spesso sottosopra. Le signore venivano sempre accolte e salutate con il baciamano. Era normale tra loro. Era come una stretta di mano, ma differente. Ero sempre sulle spine. Cosa faccio?

Ma la contessa, in un certo senso, mi salvò.

Era veneziana, ricordo la sua casa con giardino a cinque minuti di strada da casa mia, che era in Calle del Cristo 2212, sopra il Ponte del Forner, che era l’ultimo panificio di mia nonna Alma.

Anche a tavola, la prima volta, fui sorpreso dall’alzarsi degli uomini, anche leggermente, dalla sedia, quando una signora arri-
vava o si assentava. Piccole educate attenzioni.

La contessa era una signora minuta, piena di entusiasmi, sempre molto decisa e divertente. Anche quando, di bolina, con vento e mare e terzaroli: «Pitt... questo mare tutto a buchi... cazzo... fai qualche cosa!». Con i suoi bikini con i volant svolazzanti, che a me, marinaio, sembravano sempre avere una o due mani di terzaroli, anche in bonaccia.

A volte andavamo a fare la spesa insieme, io come portaborse, a volte anche da solo. Ricordo bene la spesa ad Ancona. Finito il giro decido di prendermi un gelato. Di sottobanco. Rifaccio il conto, ero sempre preciso, occultando il costo del gelato, torno a bordo e – con il cuore in gola – do il resto specificando i vari costi, e lui: «Sì, sì, dà qua... sì, ho capito...» ma quella fu l’unica volta che azzardai un

bidone, troppa contabilità e troppo batticuore, forse l'educazione ricevuta. Non faceva per me.

Anche chiamarla contessa mi era difficile e mi arrangiavo con rari e tristissimi "signora". Poi imparai, e non si trattava di baciarle la mano, il gesto era sufficiente.

Mi avessero visto i miei compagni di classe... al Nautico!

Quando da Venezia andavamo a Trieste eravamo sempre ben "attrezzati" per l'arrivo degli amici. Le cassapanche sotto la grande cuccetta della cabina di prua erano piene di fiaschi: Cabernet a sinistra e rosé a dritta. In poco tempo ero diventato molto bravo nello stivaggio dei fiaschi. Una dote naturale forse? O nuovo lavoro? Ma dopo qualche giorno, ospiti dell'Adriaco in Sacchetta dentro il porto di Trieste, con le sue belle barche di legno e le sue passere lussignane, le nostre cassapanche erano quasi vuote. I triestini, grandi marinai e assidui visitatori, sempre allegri, ci sapevano fare con il Cabernet.

Tempi felici.

Quando ero padrone della barca, al timone con i miei elastici e sagole varie, il mio armamentario da solitario. Perché la soddisfazione non era essere al timone e guardare in giro, ma far camminare la barca da sola. Lasca *un bici*, due giri di sagola sulla barra, cazza *un bici* il fiocco, tira di più l'elastico, fino a quando la barca era in equilibrio quasi stabile tra vento, mare e sagolini vari.

O quando una sera ci fermammo all'ancora davanti alla spiaggia, dietro la Pagoda, il faro verde dell'entrata del porto di Lido. Cenammo al buio, con la lampada a petrolio sopra la tavola in pozzetto. Più tardi ci tuffammo in acqua, tutti *biotti*, c'era una fosforescenza eccezionale, era come nuotare in acque imbrillantate da milioni di infime gocce... fosforescenti, la scia delle bracciate e dei corpi rivelata dalle miriadi di corpuscoli luminescenti che ci fasciavano, dove non vedevi il corpo ma solo i suoi luminosi contorni.

O quando navigavamo noi tre, la donna, l'uomo e il ragazzo.

Con il mutuo accordo – un tacito, ferreo contratto – mai apertamente dichiarato ma assunto da entrambe le parti come impe-

gnativo, come firmato alla presenza di un notaio, il contratto che: fintanto che loro erano impegnati in verbose chiacchiere nella sussurrante complicità della cabina di prua – con la bella porta di mogano scuro chiusa o sul gancio – e io in coperta, nessuna delle due parti avrebbe infranto – o anche solo leggermente turbato – la navigante pace silenziosa.

Al ragazzo il piacere, o meglio, l'obbligo di condurre la barca in modo efficiente e con poco sbandamento, la barca sua, in totale momentaneo possesso, senza interferenze dal basso, a completa disposizione di elastici e sagolini. A loro, l'obbligo di non salire mai in coperta a turbare le sperimentali tecniche di navigazione in solitario, col solo permesso di veloci, fugaci, apparizioni dell'uomo in cucina, per recuperare velocemente la birra fresca dalla ghiacciaia.

E a me – ma solo in casi estremi, come tifoni, eruzioni vulcaniche, speronamenti o altre catastrofi – il permesso e l'obbligo di comunicare – rompendo o alterando la mia parte del tacito contratto – le novità scendendo sotto coperta e bussando discretamente sulla bella porta di mogano (chiusa o sul gancio) del silenzioso paradiso fatto di mare, legno e tela, e impregnato delle nostre emozioni.

L'anno successivo ero già imbarcato sul capo flottiglia della Scuola Comando di Augusta, come Guardiamarina.

Ero seduto alla Gritta, il bar di Portofino, durante un mio pomeriggio di libertà intento al mio Bacardi e al passeggio delle ragazze, e il *Tokay* entrò lento in porto e quando mise la passerella in banchina ero là a prendergli le cime.

«Ehilà, cosa fai qui? Sei diventato anche Guardiamarina...»

Nel pomeriggio tantissime cose da raccontarci e poi in macchina tornammo a Genova e andammo allo Yacht Club Italiano, dove il Comandante Agostino Straulino era appena arrivato con la *Stella Polare*, uno dei grandi gioielli di Sparkman & Stephens, che passerà poi anche sotto il comando di Gian Carlo Basile, mio compagno di Accademia a Livorno, con grandi vittorie nella regata transatlantica e altre regate.

La barca mi sembrò una piccola nave molto seria, piuttosto che uno yacht, una piccola magnifica nave. Impeccabile, sopra e sotto coperta, esteticamente molto bella, armata a yawl, con slanci e cavallino e alberatura a formare un tutto giusto e quindi molto buono. Sotto coperta rimasi affascinato dalla zona radio, a sinistra della discesa, una vera sala nautica contenente tutte le apparecchiature per la navigazione e le comunicazioni radio. Radar, ecosonda, eccetera, un impianto impeccabile che era il centro nevralgico dello yacht, progettato e messo in opera dai tecnici e dai professionisti della Marina Militare sotto l'ala e l'enorme esperienza del Comandante Straulino.

È ancora un magnifico yacht, che ha formato e insegnato a migliaia di uomini della M.M., divenuto con il passare dei decenni un vanto per noi tutti, non solo per i marinai. Vedi il libro molto interessante del Comandante Gian Carlo Basile.

Del Comandante Straulino ho un ricordo molto personale. L'anno vissuto in Accademia Navale mi era servito per la mia pratica tecnica sulle Star. Per cui l'Accademia mi invia a Genova come miglior allievo regatante sulle Star, alle regate internazionali invernali.

Partecipano i grandi nomi, Mercier campione di Francia, Dario Salata, altro grande starista a livello internazionale, e molti altri. La mia Star è quella usata normalmente in Accademia, barca vecchia, di dubbia manutenzione e vele finite.

Prima regata, c'è un bel mare lungo da libeccio, ma oggi il vento è girato verso sud, per cui andiamo di bolina o di poppa contro il mare grosso. Prima della partenza studiamo il percorso, per me e Dani il bordo in fuori è quello buono, che più ci avvicina alla prima boa del percorso, il primo lato di bolina.

Partiamo, non fra i primi, e appena possibile viriamo con mure a sinistra verso il largo. Tutti gli altri, tutto il gruppo, prosegue con mure a dritta sotto costa. Siamo l'unica barca sul bordo in fuori. Faccio un bordo solo e quando siamo sicuri della posizione viriamo verso la boa, il gruppo sta venendo su, ma è già in ritardo, il bordo a terra era evidentemente a perdere, col mare lungo che li spin-

geva verso la costa. Alla boa ci arriviamo giusti e con mure a dritta, lasciamo passare Straulino e viriamo da secondi. Fine della storia. La nostra barca non può reggere contro vele e scafi di altra classe e arriveremo tra gli ultimi.

Ma il bordo buono era quello nostro.

E tutto questo a ricordo di Pierluigi "Pitt" Gaspari, Ufficiale della Marina Militare e poi al comando del grande cantiere a Porto Santo Stefano, mio maestro di vela.

E di comportamento civile e marinaro.

II

MARINA MILITARE - AUGUSTA

Nel 1955 la rada-baia di Augusta, a sud di Messina e di Siracusa, sulla costa orientale della Sicilia, ospitava un bacino di carenaggio, la banchina per le 15-20 corvette della Scuola Comando, una sezione velica con un piccolo cantiere e file di baracche di legno per gli uffici amministrativi, le aule e i depositi per la parte tecnica della scuola e poco altro. Era tutta Zona Militare per l'addestramento di comandanti ed equipaggi, specialmente dedicato alla lotta contro i sommergibili. Due "battelli" italiani dell'ultima guerra si alternavano nelle esercitazioni, uno sempre ai lavori o in bacino, tanto erano vecchi e bisognosi di cure. Tutti noi li chiamavamo sommergibili, ma nell'ambiente tecnicamente ristretto e particolare dei sommergibilisti erano "il battello". La Scuola Comando indirizzava i futuri comandanti alla teoria e alla pratica del comando, i Tenenti di Vascello imbarcavano come Comandante Assistente per studiare e impraticarsi di tutte le operazioni relative, per diventare poi Comandante Effettivo nei mesi successivi. A fine imbarco venivano promossi a Capitano di Corvetta con nuove strisce dorate sulla manica e sulle spalline della divisa, bianche d'estate e blu d'inverno.

Quasi a fine corso in Accademia Navale, a Livorno, della durata di circa otto mesi, arrivò la buona novella. Un'apertura per venti allievi

ufficiali da destinare al settore caccia sommergibili: mi precipitai a iscrivermi, in Accademia avevo studiato come direttore di tiro, un settore tecnico che odiavo e che non mi offriva nessuna soddisfazione, per cui a fine corso mi trasferii a Taranto per un corso di studio accelerato di due mesi a bordo della corazzata in disarmo *Caio Duilio*, che ci ospitava. Di qui ad Augusta, alla Scuola Comando, dove per altri mesi studiammo come localizzare e – si sperava – affondare i sommergibili nemici. Imbarcai sul *Gabbiano*, il capo flottiglia, e quando la nave andò ai lavori, per il periodico ciclo di riparazioni, tutto l'equipaggio passò sul *Bombarda*. Il Capo Flottiglia era un Capitano di Vascello, allora il Comandante Sotgiu, poi seguito dal C.V. Virgilio Spigai, medaglia d'oro per le sue eccezionali imprese belliche durante l'ultimo conflitto mondiale. E che doveva poi salire a Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, il più alto grado di autorità e responsabilità.

Lavoravo nella Centrale Antisomm, la vecchia plancia-timoniera ora occupata dalle nostre apparecchiature e strumentazioni tecniche, mentre la plancia era stata ricostruita sopra di noi con le grandi bussole da rilevamento sulle alette a dritta e a sinistra, ruota di timone al centro, parabrise verso prua e un tendalino per riparo contro pioggia e vento.

La Centrale Antisomm era un ambiente ristretto, forse 6-7 metri per 3-4, la porta sulla dritta della paratia di poppa. Vicino all'entrata, a dritta, un apparato mostrava la posizione del sommergibile rispetto alla nostra nave. Poi il grosso ecogoniometro, al centro-dritta il radar e poco discosto dalla paratia di poppa il grande tavolo di combattimento. Tra poltroncine, interfonici e altre strumentazioni minori c'era appena lo spazio per muoversi senza grandi passeggiate.

Ai miei ordini (ora ero un Guardiamarina), i due sergenti, uno al radar, l'altro all'ecogoniometro, ognuno con due marinai assistenti. Le procedure di lavoro erano abbastanza semplici.

L'ecogoniometro "cercava" il sottomarino a 360 gradi e, trovato, sullo schermo circolare compariva il punto verde dell'oggetto

“battuto”. Era un radar sottomarino che registrava le battute rispetto alla nostra posizione, mostrando così sull’altro strumento posizione e rotta del sommergibile. Sul grande tavolo dal piano trasparente un punto mobile mostrava la nostra posizione, quella di eventuali altri bersagli e quella del sommergibile, per poter avere un quadro completo della situazione generale sopra e sotto il mare. L’ossessione, ritmico, sonoro ping-ping degli impulsi dell’eco scandiva il tempo, col ping-ping che aumentava di volume con il diminuire della distanza dal bersaglio. Il famoso ping-ping che tanto ci impressionava e ci teneva in tensione e ansia nei film dedicati e girati sulle grandi storie di lotte tra navi e sommergibili.

Ma lo strumento più furbo era la “stufa”, dove, utilizzando i dati dell’eco, vedevi il bersaglio, ne stimavi – calcolavi – rotta e velocità e dove apprezzavi e stabilivi la rotta di collisione che ci avrebbe portato sopra di lui e a pruvavia della sua rotta, per poter sganciare le nostre bombe di profondità sistemate sulle selle da lancio a poppa. Quando ritenevo di essere nella corretta posizione per poter sganciare, davo l’ordine alla plancia, che subito dopo dava l’ordine finale.

