

Ai miei figli Claudia, Sara e Michelangelo.  
Alla bellezza della natura, che ci salverà.

**Massimo Cerracchio**

**OBIETTIVO  
SPITSBERGEN**

**il Frangente**

## **Indice**

|                |     |
|----------------|-----|
| Premessa       | 6   |
| MEDITERRANEO   | 9   |
| 1971-1973      |     |
| ATLANTICO      | 59  |
| 1974-1978      |     |
| ARTICO         | 121 |
| 1980           |     |
| Ringraziamenti | 207 |

## Premessa

Il titolo *Obiettivo Spitsbergen* si riferisce alla terza parte di questo libro, mentre le navigazioni raccontate nella prima e nella seconda parte, *Mediterraneo 1971-73* e *Atlantico 1974-78* (che comprende anche l'intermezzo in Grecia 1975-78), le ho considerate propedeutiche al viaggio in Artico. Ho fatto molti errori all'inizio, come ogni neofita autodidatta alle prime armi, e solo nel 1980, dieci anni dopo il varo della piccola barca a vela *Mamaroa*, avendo acquisito sufficiente esperienza in mare, mi sono sentito finalmente pronto a navigare verso il Grande Nord e ad affrontare l'ultima, decisiva sfida verso le isole Svalbard.

In questi tredici anni, dal 1971 al 1983, ho costruito i miei viaggi in mare durante le ferie e grazie a due periodi di aspettativa di sei mesi ciascuno concessimi dall'Alitalia, per cui lavoravo, ma continuando a esercitare la mia professione di comandante pilota. Sono convinto che questo tempo speso sul mare, utilizzando tutte le ferie disponibili e tutto il mio tempo libero tra i trentadue e i quarantaquattro anni, sia valso molto più di quello che avrei potuto vivere dopo molti anni, una volta in pensione.

La stella polare che mi ha guidato nello scrivere questo libro è stata l'Aeronautica Militare italiana, fondata nel 1923 come figlia della Marina Militare. In volo e in Accademia Aeronautica ho acquisito le conoscenze tecniche, la formazione di ufficiale, l'amor di patria e le ali per volare, perché la vela di una barca altro non è che l'ala di un aereo.

Devo all'arma azzurra tutto quello che sono poi diventato nella mia vita, che ritengo fortunata ma che definirei anche piuttosto anomala, per via dei tanti "cambiamenti di rotta" che ho dovuto affrontare, sem-

pre cercando di restare me stesso, sia in mare che nei miei rapporti con l'universo femminile, spesso identificato come “l'altra metà del cielo”.

Ultimo ostacolo da superare è stato scrivere questo libro a ottantasei primavere suonate, raccontando avvenimenti accaduti oltre cinquant'anni fa, ma seguendo il potente e fresco ricordo di quel tempo passato tra le onde.

*Mamaroa*, il nome di questa mia prima e unica barchetta a vela, non fa riferimento a un ipotetico atollo del Pacifico, come quello di Mururoa, tristemente noto per gli esperimenti nucleari francesi degli anni Cinquanta. Una famigliola me l'ha chiesto passeggiando su un molo d'estate, ma ho spiegato loro che il finale della parola, -roa, potrebbe sì ricordare un atollo del Pacifico in lingua maori, ma *Mamaroa* invece era nata più semplicemente dall'acronimo del nome di quattro amici: Massimo, Maurizio, Roberta e Angela, legati da vincoli matrimoniali, rispettivamente Massimo con Angela e Maurizio con Roberta.

*Mamaroa* è un Samourai strettamente di serie, firmato dal famoso architetto navale francese Michel Bigoin, armato a sloop e iscritto nella VI classe IOR di allora con il numero 711, lungo 24,28 piedi, cioè 7,33 metri, con 19,03 piedi al galleggiamento ed espressamente consigliato “*pour les régates et la petite navigation côtière*”. Nata al mare con la sua prima uscita nella primavera del 1971, ha vissuto per due anni con i quattro amici che l'anno battezzata, poi per altri undici, fino alla fine del 1983, con altri membri di equipaggio. Infine, dopo due cambi di proprietà, è tornata nel Grande Nord, in Svezia, acquistata da uno svedese di Malmö “solo perché era stata all'isola di Spitsbergen”, dove sogno che viva ancora, così come accade quando un grande amore finisce, ma noi sappiamo che esiste ancora da qualche parte, in questo caso sotto la bandiera della civilissima Svezia.

*Mamaroa* l'ho lasciata andare quando, dopo i due grandi viaggi,

compiuti inseguendo prima il sole tropicale verso ovest fino ai Caraibi nel 1974-75 e poi il sole di mezzanotte verso il Grande Nord nel 1980, ho intuito che la mia esperienza in mare era conclusa. Dopo altri tre anni passati tra le ultime piccole crociere estive nell'allora già affollatissimo Mediterraneo, nel 1984 è nata una mia seconda vita in montagna con gli sci da alpinismo, ma questa è un'altra storia.

Non mi sono mai considerato un marinaio, mi considero piuttosto un pilota di aeroplani prestato temporaneamente al mare. Ho trascorso oltre cinquant'anni della mia lunga vita tra le nuvole: a diciotto ero allievo pilota in Accademia Aeronautica, quindi pilota militare in un Gruppo di caccia intercettori, poi pilota civile all'Alitalia per vent'anni, quindi alla Partenavia, società che sarebbe confluita poi nel gruppo Alenia, oggi Leonardo, dove sono diventato collaudatore di produzione, consegnando gioiosamente i velivoli bimotori nuovi in volo in tutto il mondo. Infine ho volato per la società Vitrociset come pilota per la calibrazione dei sistemi elettronici di assistenza al volo in Europa, Africa e Medio Oriente e, dopo la pensione, come pilota di alianti fino a qualche anno fa.

Oggi, dopo oltre quindicimila ore di volo e nonostante qualche piccolo acciacco inevitabile alla mia età, mi sento nell'animo ancora un ragazzo, ma con una caratteristica che solo tardi si raggiunge talvolta nella vita, e che si chiama esperienza. Mi accingo quindi a scrivere con molta umiltà, ma con la solenne promessa di raccontarvi gli anni trascorsi a bordo di *Mamaroa* con il cuore in mano e senza omettere assolutamente nulla sulle mie qualità personali e sui miei numerosi difetti.

Spero che questo libro giovi a tutti coloro che sentono il richiamo del mare, lo stesso richiamo che io ho sentito nascere prepotentemente dentro di me oltre cinquant'anni fa, e che mi ha spalancato le porte verso infiniti orizzonti marini.

M.C.

# MEDITERRANEO

1971-1973



## **Nasce Mamaroa**

Era il 1967 quando mia moglie Angela e io diventammo grandi amici di Maurizio e Roberta, conosciuti una domenica d'inverno a Pescasseroli, piccola stazione sciistica in Abruzzo.

Passammo così tre anni allegri e spensierati, finché un giorno del 1970 a Roma, vicino al monumento al Bersagliere fuori Porta Pia, Maurizio mi chiese: «Che ne pensi se ci compriamo una barca a vela?». Era infatti accaduto che un suo amico, l'architetto navale Alberto Pozzetti, aveva deciso di acquistare un Samourai, un piccolo sloop del cantiere CNSO (Constructions Nautiques du Sud-Ouest), e ci chiedeva se volevamo comprarne uno anche noi. Avremmo acquistato solo lo scafo in vetroresina, con albero e vele comprese, per poi costruire gli interni presso il cantiere navale Bani & Cerulli di Porto Santo Stefano, comune di Monte Argentario. Il “business” consisteva nel mettere i due scafi sullo stesso vagone merci, risparmiando così il 50% sulle spese della spedizione ferroviaria dal cantiere francese a quello italiano. L'idea era buona, mi dissi che era giunto per me il momento di dare uno sguardo al mare, come mi ripromettevo di fare ogni volta che lo attraversavo sulle rotte dell'Alitalia in giro per il mondo, in più

ero appena diventato comandante pilota ed erano quindi aumentate un po' le mie entrate. Non avendo alcuna esperienza di barche a vela, a parte qualche bordo su piccole derive armate di sola randa in dotatione alla sezione nautica dell'Accademia Aeronautica, che avevo frequentato dal 1957 al 1961, decisi di fidarmi dell'architetto navale, che avevo nel frattempo conosciuto e che mi piaceva, e quindi dissi al mio amico Maurizio: «Ok, si può fare, andiamo avanti».

Fu una scelta particolarmente felice. Il nostro architetto, diventato amico comune, si occupò di progettare gli interni pressoché identici dei due Samourai senza costi aggiuntivi per noi. Era un uomo generoso e competente e seguì i lavori al posto nostro, visto che eravamo assolutamente digiuni in materia. Noi ci limitavamo a frequenti visite al cantiere e ci piaceva molto questa barca con le sue linee eleganti e armoniose, poiché, lo dice Kant, “bello è ciò che piace universalmente senza concetto”. Acquistammo anche il diritto di ormeggio a un gavittello installato dalla Capitaneria in un’insenatura protetta e contigua al porto, chiamata Pozzarello, dove il nostro architetto era proprietario di una minuscola villetta proprio di fronte alla spiaggia.

Giunse così, nella primavera del 1971, il momento del varo di *Mamaroa*, e Maurizio e io decidemmo di fare subito un’uscita fuori dal porto, senza avvertire il nostro architetto, per provare motore e vele. Dal cantiere la barchetta fu trasportata sul molo e calata in acqua senza vernice antivegetativa, perché nessuno ce l’aveva detto. Prima figuraccia.

Il motore partì prontamente e uscimmo dal porto con la sola randa e senza vento. Quando decidemmo di scegliere una vela da issare a prua, prendemmo un fiocco piccolino, perché si presentava più maneggevole. Me lo portai a prua, lo estrassi dal sacco, collegai il punto di scotta alle due scotte, fissai i garrocci alla sartia di prora e infine dalla

base dell'albero presi la drizza e issai la vela con orgogliosa sicurezza. Ma qualcosa non quadrava, le due scotte pendevano dall'alto... passò immancabilmente un peschereccio e qualcuno mi gridò in toscano: «Oh *grulli*, che l'avete montato al contrario!». Pensai con molta vergogna alla scena fantozziana, ammainai il fiocco e lo issai di nuovo, questa volta correttamente, Maurizio rideva divertito ma per me per quel giorno bastava così e rientrammo, senza gloria, in porto. Seconda figuraccia.

## Giro della Corsica

Si avvicinava intanto l'estate, avevamo progettato le ferie in agosto per fare il giro della Corsica con le nostre mogli e decidemmo quindi di munirci di patente nautica. Oltre cinquant'anni fa la nautica da diporto non era ancora diventata di massa e restava un'attività riservata a (relativamente) pochi. La patente la rilasciava a quei tempi il circolo nautico di Porto Santo Stefano e ci dovemmo iscrivere all'esame, che consisteva in una breve uscita di una mezz'oretta, senza alcun test attitudinale né teorico sulla condotta dell'imbarcazione, né sui segnali di navigazione, e senza nemmeno visita medica, accompagnati soltanto dal direttore del circolo. Comprammo un libretto per prepararci all'esame e ottenemmo, *sic et simpliciter*, la patente a vela con motore ausiliario oltre le sei miglia, che praticamente ci autorizzava ad andare dovunque in giro per il mondo.

Prima di partire per la Corsica dovemmo alare la barca per pulirla dalle teredini che avevano attaccato ferocemente lo scafo e dare due mani di antivegetativa, comprare un portolano, un elenco dei fari e qualche carta nautica, quindi partimmo. Il primo giorno di navigazione avevo dimenticato la cassetta degli attrezzi sotto la bussola, per

cui al tramonto avvistai Montecristo invece dell'isola d'Elba, dove eravamo diretti, ma nessuno a bordo se ne accorse. Tolsi allora furtivamente la massa metallica sotto la bussola e accostai sulla dritta per raggiungere in tarda serata il porto di Marina di Campo. Terza figuraccia.

Il giorno seguente lasciammo l'isola d'Elba diretti in Corsica, al porto di Bastia e, arrivati sotto costa, dopo aver virato a dritta verso il porto, mentre proseguivamo lungo costa con una piacevole brezza di mare pomeridiana, mura a dritta sotto randa e genoa, feci la quarta vergognosa azione dall'inizio della mia gloriosa carriera marinara. Avendo letto sul libretto per la patente nautica l'interessante azione per il recupero di un uomo in mare ed essendo tutti in costume da bagno, lasciai il timone e scivolai in acqua avendo calcolato che, se non mi avessero recuperato, avrei avuto sottovento una spiaggetta dove salvarmi a nuoto. Quarta e ultima figuraccia.

Accadde che, passato un primo momento di panico, l'equipaggio reagì e, ammainato il genoa e acceso il motore, vennero a recuperarmi. Quando dissi loro che avevo semplicemente testato un'azione prevista per il conseguimento della patente nautica, accadde il finimondo a bordo e riuscii a calmare le acque solo la sera, quando mi fu imposto di offrire due bottiglie di vino al ristorante, vino rosso della Corsica dal nome italiano vagamente buffo di La Sposata, con numerosi brindisi in onore delle due signore presenti. Ma questa barchetta cominciava già a divertirmi.

### Nasce un'intesa particolare tra me e *Mamaroa*

Il periplo della Corsica di quell'anno, compiuto in senso antiorario per avere vento più favorevole nel lato ovest dell'isola, fu un'occasione

gioiosa per cementare la nostra già salda amicizia e fu particolarmente utile anche a me, che incominciai ad avere fiducia nella barchetta, a guardare nuovamente e con ammirazione il mare a livello del mare, a utilizzare le carte nautiche rievocando gli studi fatti sui tavoli per la navigazione aerea in Accademia Aeronautica, a utilizzare il radiogoniometro Seafix a batterie acquistato a Londra insieme con la zattera autogonfiabile per quattro persone. Il tender gonfiabile in plastica, invece, fu comprato a Grosseto ed era sempre un'impresa riuscire a scendere a terra restando asciutti quando *Mamaroa* veniva lasciata alla ruota.

Dal 1971, mentre fervevano i lavori in cantiere, ero diventato cliente a Londra dei tanti negozi di articoli nautici, in numero impensabile rispetto a quelli di Roma. Acquistai tutto quello che poteva servire per la barca, avevo una lunga lista e scherzavo spesso in negozio con gli inglesi dicendo che anche noi italiani volevamo imparare a navigare. Una volta uno di loro mi rispose: «Ma voi navigate già da oltre 2000 anni, molti secoli prima di noi», invitandomi al pub dietro l'angolo, il loro senso dell'humor è proverbiale, *«to have a pint of beer»*.

Per anni non mancai mai di visitare il Salone Nautico di Londra a novembre: viaggiando con Alitalia avevo il mio posto in cabina di pilotaggio se ero fuori servizio o, se in servizio, spesso ci fermavamo a Londra per la notte o per la sosta di un giorno. Era un periodo d'oro per l'Alitalia, che aveva appena acquistato ben trentadue DC-9-30, con i quali aveva invaso le rotte di tutta Europa e del Mediterraneo. Entrai così in confidenza con il pubblico inglese appassionato di nautica da diporto, un pubblico vasto e competente, formatosi all'ombra della più potente marineria del mondo, che poteva vantarsi di dire orgogliosamente: “*Britain rules the waves*”, “la Gran Bretagna comanda sulle onde”. Chi non ricorda *Dunkirk*, il celebre film uscito circa set-

tant'anni dopo la Seconda guerra mondiale, in ricordo e riconoscenza dei civili-diportisti-guerrieri inglesi? Dalle coste dell'Inghilterra affacciate sul canale della Manica essi partirono in centinaia con immenso coraggio, armati soltanto di determinazione sulle loro barchette a vela o a motore, per salvare i tanti soldati inglesi e francesi lasciati su quelle spiagge e incalzati dalle armate tedesche vittoriose. Quasi tutti risposero all'invito via radio di Winston Churchill: «Andiamo a prenderli e portiamoceli a casa!».

Tornati a Fiumicino dal periplo della Corsica, feci due navigazioni invernali con amici napoletani assolutamente all'oscuro, ma un po' meno di me, di cose di mare. In quattro giorni a novembre andammo da Fiumicino a Santa Teresa di Gallura in Sardegna e ritorno, con due notti in mare in condizioni decisamente invernali, notti più lunghe del giorno e tanto freddo. Utilizzammo il mio Seafix per la navigazione e carte aeronautiche dell'Alitalia che, essendo a piccola scala, i napoletani commentavano tra di loro: «*'A Sardegna è vicina, guarda cumm'è azzeccata all'Italia!*». Il piccolo vantaggio tecnico che avevo su di loro era che facevano tutto quello che chiedevo, anche turni di guardia al timone ogni due ore di notte. «Avvertitemi se vedete luci, e svegliatemi se avete qualunque minimo dubbio», mi chiamarono una volta per via dei traghetti notturni da Civitavecchia diretti a Olbia e viceversa, ma per il resto si arrangiarono bene tra di loro: i napoletani sono gente di mare per nascita e DNA, e sono anche molto svegli.

La seconda navigazione invernale la feci da Fiumicino a Napoli via Ponza, Ventotene, Ischia e Procida, ormeggiando a Napoli presso il Reale Yacht Club Canottieri Savoia, dove eravamo stati invitati per qualche giorno, che si trova di fronte al Castel dell'Ovo e davanti all'Hotel Excelsior, a cinque stelle. Oggi è irriconoscibile rispetto a

com'era più di cinquant'anni fa a causa dell'edonismo galoppante dei tempi attuali, che lo ha completamente stravolto. All'andata vennero con me due dei tre napoletani della Sardegna, mentre al ritorno lungo costa Napoli-Formia-Fiumicino ne rimase uno solo. E a Formia giunse, segretamente in treno da Roma, Annette, in qualità di "Dama Bianca" – ricordate Fausto Coppi? – per fare la tratta da Formia a Fiumicino e ormai sulla via di conquistare per molti anni il mio cuore.

### **Porto Santo Stefano-Baleari a/r**

Attraversare il mare dalla Sardegna alle Baleari può essere pericoloso perché il maestrale, soffiando per molti giorni dalla valle del Rodano fino alle lontane coste dell'Africa settentrionale, può formare un mare al traverso molto agitato o grosso causato dal, per me misterioso, *fetch*, che si manifesta quando il vento soffia forte per più giorni nella stessa direzione e su un'estesa superficie di mare. La mia piccola collezione di libri sulla navigazione in mare mi chiarì il significato della parola "*fetch*", ma crescevano anche le mie perplessità, soprattutto quando un mio amico pilota, esperto in regate di triangolo, un giorno mi disse: «Ma se andando alle Baleari perdi una crocetta o una sartia per il maltempo, che fai?». Tornai sui libri, che mi dissero: una barca che naviga oltre cento miglia nautiche dalla costa deve avere a bordo materiale di rispetto in caso di avarie, perché se il meteo cambia all'improvviso non c'è tempo per guadagnare un ridosso o un porto. Acquistai subito il materiale che poteva occorrermi, ma restavo perplesso su come intervenire, ad esempio, per sostituire una sartia alta, operazione col balsigo pressoché impossibile su una barchetta con il mare grosso. Tornai nuovamente sui libri: se non puoi fare diversamente, inverti la rotta,

riduci la tela e cerca un riparo sulla costa. Anche se ci vorrà tempo le partie, ora sopravento, sosterranno l'albero.

Mi preparai alla crociera estiva, che fu l'ultima insieme con Angela. Mi ero accordato con i nostri amici comproprietari di lasciare a loro *Mamaroa* in agosto per fare giretti nell'arcipelago Toscano con i figli, mentre io presi accordi con un mio conoscente, un avvocato romano, per andare insieme alle Baleari e ritorno in luglio; lui sarebbe venuto con la fidanzata tedesca, hostess dell'Alitalia, che non conoscevo. Partimmo dall'Argentario una mattina piena di sole. Angela era contenta come al solito, ma mi lanciò uno sguardo di condanna quando la hostess, che veniva da Amburgo, si tolse il reggiseno del suo già ridottissimo bikini. In effetti l'Alitalia, trovandosi a corto di ragazze italiane che parlassero bene le lingue straniere, pensò di internazionalizzarsi ulteriormente e duecentocinquanta ragazze dell'Unione Europea piombarono in Italia nel 1970 seminando il panico in molte italiche famiglie, tra le quali purtroppo anche la mia.

Andammo direttamente fino a Stintino, sull'estremità nordovest della Sardegna, con piacevoli veleggiate e lì ci ormeggiammo nel porto peschereccio del villaggio. Il meteo delle Baleari già prevedeva l'arrivo imminente di una settimana di maestrale, ma non dissi niente e passammo una giornata di riposo facendo il bagno alla famosa spiaggia La Pelosa, allora frequentata solo da ragazzi e ragazze sarde piuttosto scandalizzate, erano altri tempi, dalla presenza della hostess amburghese.

Sulla carta nautica avevo individuato una rotta, praticabile solo di giorno e chiamata passaggio delle Bisce, che consentiva di evitare la circumnavigazione dell'isola dell'Asinara e di fare rotta direttamente per Menorca, distante circa 200 miglia, con il suo fantastico porto naturale di Mahón, famoso tra l'altro per essere stato per secoli oggetto

del desiderio di varie potenze europee, oltre che per l'invenzione della maionese, dal francese arcaico *mahonnaise*.

Partimmo l'indomani mattina e ci concentrarremo sull'attraversamento del passo delle Bisce, che consisteva nel seguire a motore un allineamento a prua sugli scogli realizzato da due paletti da tenere allineati in modo da vederne uno solo, controllando con la coda dell'occhio l'altro allineamento posto sulla destra del primo, raggiunto il quale bastava virare a sinistra e mantenerlo allineato in poppa per uscire in acque libere. Il passo non si può traversare di notte, e neanche di giorno se c'è parecchio vento da est o da ovest: lo si capisce per gli scogli visibili a dritta e a sinistra, che in caso di risacca lo renderebbero molto pericoloso.

Mettemmo subito in rotta per Mahón, inizialmente c'era un leggero vento da sud, ma dopo un paio d'ore virò in prua e quindi si stabilì da maestro, cominciando a rinfrescare. Il mio piano era di partire con vento al traverso da dritta in aumento per arrivare a Mahón, restare in porto il tempo necessario al passaggio della burrasca e poi ritornare prendendo la coda della perturbazione. La buona sorte mi accompagnò con un'inebriante traversata che ci fece entrare in porto a Mahón il giorno seguente al tramonto, dopo una memorabile galoppata con fiocco e due mani di terzaroli alla randa. *Mamaroa* si comportò come un purosangue, avevamo visto in cantiere quant'era bella, con la sua opera immersa piatta e pulita che la faceva sbandare molto poco e procedere velocissima: trentatré ore durò la traversata, fate voi il conto della velocità.

Alla barra ci alternavamo, ogni due ore circa, io con l'avvocato e Angela con l'amburghese, così da lasciare anche a loro l'ebbrezza di stare al timone. Nel buio totale della notte, lo spettacolo del cielo stellato mi ricordava la famosa frase di Kant: "Due cose riempiono l'animo di ammirazione e venerazione sempre nuova e crescente, quanto

più spesso e più a lungo la riflessione si occupa di esse: il cielo stellato sopra di me e la coscienza morale dentro di me”.

La deriva di *Mamaroa* pesa circa il 50% del dislocamento totale di 1500 chili e, insieme con la stabilità di forma del progetto e una velatura proporzionata al vento, riduce di molto l'inclinazione della barca, aumentando così il comfort dell'equipaggio. Non eravamo interessati alle competizioni e quindi mantenemmo una rotta al traverso del maestrale, più comoda rispetto a un'andatura più aggressiva da regata, con più tela a riva. Le onde erano molto alte ma con una lunghezza tra le creste di almeno un centinaio di metri e senza frangenti, il vento costante e stimato da maestro forza 7-8, dico stimato poiché non avevamo a bordo strumenti da regata ma solo un segnavento in testa d'albero che ci dava la direzione di provenienza del vento apparente, somma vettoriale del vento reale e di quello prodotto dall'avanzamento della barca.

Arrivati felicemente, andammo a cena contenti di stare seduti intorno a un tavolo immobile, anche se fuori il maestrale si accaniva contro le alte scogliere dell'isola. Angela e io ci concedemmo una notte in una camera del porto, anche per lasciare un po' di privacy ai nostri due ardenti amici, che restarono a bordo. Il mattino seguente andammo a vedere il mare attraversando un sentiero tra campi coltivati, fino a contemplarlo dall'alto delle scogliere a strapiombo sulla costa nord dell'isola. Impressionante fu la visione del dispiegamento delle forze della natura, il mare era poderoso e bianco di schiuma che rigava le onde. C'era nei pressi un anziano contadino, con un cappellaccio fermato con una fettuccia sotto la gola perché non volasse via, al quale chiesi quanti giorni sarebbe durato il maestrale. E lui, prima di rispondermi, si tolse il cappellaccio e lo pose sul cuore, poi s'inchinò leggermente, guardò qualche secondo verso il mare e mi disse: «*Dos-tres días, señor*».

Le previsioni del vecchio contadino combaciavano perfettamente con le previsioni meteo, per cui, dopo un pomeriggio trascorso a passeggiare nella cittadina vicina al porto, decidemmo di cenare a bordo e partire l'indomani all'alba, il vento cominciava a perdere la violenza del giorno prima anche se soffiava ancora forte.

La traversata durò qualche ora in più dell'andata, per cui avvistammo la costa della Sardegna in tempo per effettuare con il sestante, che mi ero portato dietro, alcune altezze di sole che mi consentirono di calcolare la latitudine ed entrare al tramonto nel porto di Alghero, un tempo avamposto della Catalogna spagnola. Lì sostammo un paio di giorni, gustando i famosi vini bianchi del luogo, che già conoscevo perché facevo scalo ad Alghero con il *Viscount*, turboelica inglese quadrimotore dell'Alitalia, poi sostituito con il glorioso DC-9, bireattore americano sul quale avrei volato per dieci anni. I vini locali, prodotti dalle aziende vinicole sarde dopo le riforme agrarie degli anni Trenta, convinsero l'amburghese e l'avvocato a concludere felicemente la loro vacanza in quella terra di Sardegna così bella e unica. Angela e io riattraversammo il passaggio delle Bisce e rientrammo al



Uso del sestante.

Pozzarello, dove avevamo affittato una casetta per trascorrervi l'estate con le figlie, mentre io andavo e venivo da Roma per i voli, nel periodo di lavoro più intenso della stagione.

### Una separazione dolorosa

La storia della separazione da mia moglie Angela è inscindibile dalla vita di *Mamaroa*, trattandosi di una vicenda che ha sullo sfondo il mare. Avrei forse potuto resistere, con un immenso sforzo, e non deragliare, continuando a vivere la dimensione familiare che avevo davanti e dedicandomi a crescere le mie due figlie, ma non ce l'ho fatta.

Il 1972 è stato l'anno delle decisioni non più revocabili, non tanto per *Mamaroa* quanto per me. Era comparsa nella mia vita Annette, la "Dama Bianca" che avevo ospitato l'anno prima su *Mamaroa* da Formia a Roma, conosciuta in volo, parigina di fede repubblicana, per distinguerla dall'altra metà dei francesi, che sono di fede cattolica. Spesso, quando in una coppia solida si inserisce una terza persona, non succede nulla di irrimediabile. Ma se la coppia non è sufficientemente solida, poiché nel mio caso c'era stato un matrimonio imposto quando eravamo davvero troppo giovani per un passo così importante, l'unione può tramontare. Mi assumo tutte le responsabilità per questa triste vicenda, che assocerei al famoso quarto movimento della VI Sinfonia "Pastorale" di Beethoven, quando una tempesta si abbatte sui campi e poi viene assorbita dal ritorno alla serena e bucolica vita quotidiana, che nel mio caso, però, non ci fu.

Quando si è giovani non si ha l'esperienza per riflettere sulle conseguenze, ma si agisce soltanto sulla base di quanto grida il cuore, quando grida più forte di tutti e di tutto. Incoscientemente non pensai

alle mie due piccole figlie, Claudia e Sara che, nonostante i miei sforzi per tenermele vicino, pagarono un duro prezzo, e io con loro, per la separazione.

Anche Angela non meritava il tramonto della nostra unione. Bellissima, ventotto anni, totalmente dedicata alla famiglia e alle figlie, fedele, mi raccontava spesso dei corteggiamenti ricevuti, ma concludeva sempre: «Non valgono un'unghia di te». Brava nuotatrice, scendeva con le bombole a quaranta metri come se stesse passeggiando nei giardinetti sotto casa; una volta le passai il fucile, allora era ancora permesso, per un colpo sicuro in una tana di grossi saraghi, lei mirò ma non sparò e quando risalimmo in barca mi disse: «Non ho potuto sparare, perché mi guardava!». Sciavamo e viaggiavamo insieme quando con il grado di primo ufficiale volavo per servizio in India, Thailandia, Venezuela, o più semplicemente in Europa, lasciando le bambine ai nonni paterni, a Napoli. Ma purtroppo, e lo dico con grande dolore, tutto questo non è bastato, sono stato egoista. Dirò anche, ma non per discolparmi, che c'era stato il Maggio francese del 1968, che parlava tanto di libertà nelle relazioni ma non si preoccupava molto, in fondo, dei figli dei genitori separati.

Decisi quindi di seguire la prepotente chiamata del cuore, ma giurai a me stesso che, per quanto possibile, sarei rimasto vicino alle mie figlie. In questo ebbi la grazia di constatare che nessuna delle due donne pose veti alla mia frequentazione delle bambine, dimostrando entrambe grande disponibilità, e ciò non fece che aumentare i miei già immensi complessi di colpa. Egoismo? Certamente sì, ma devo anche confessarvi che per carattere non sono mai tornato indietro sulle decisioni prese. Ciò può essere anche dovuto alla mia formazione di pilota di aeroplani: la mente deve essere sempre avanti quando sei su un aereo commerciale che viaggia a 900 km/h, o su un caccia intercettore

in alta quota a Mach 2,2, cioè a oltre 2500 km/h, più del doppio della velocità del suono. Guai se la mente resta indietro!

La mia decisione fu rapida e improvvisa. Un mattino del novembre 1972 uscii di casa in divisa ma non andai in volo. Presi una camera in affitto al centro di Roma e ci abitai fino al maggio del 1973, quando raggiungemmo l'accordo per una separazione consensuale. Ottentutala, andai a vivere con Annette, che abitava poco distante.

## Un capodanno speciale

Quell'inverno del 1972 segnò un giro di boa nella mia vita, anche se poi ce ne sarebbero stati molti altri. Per prima cosa informai Maurizio e Roberta della mia decisione e la loro reazione fu affettuosa sia verso di me che verso Angela. Accettarono il nuovo corso con equilibrio, continuando a frequentare entrambi, perché la loro amicizia era sincera e totale, a differenza di tanti che in situazioni simili prendono le parti dell'uno o dell'altra. Annette e io, che formalmente, su consiglio del mio avvocato, vivevamo a Roma in due indirizzi diversi, in pratica quando eravamo liberi dal volo stavamo sempre in barca a Porto Santo Stefano, ormeggiati all'interno del porto perché il gavitello al Pozzarello era utilizzabile solo in estate.

Mi misi in testa che *Mamaroa* doveva diventare una barca-casa, e facemmo con Annette una vita da zingari dentro quella cabina grande come il vano di un ascensore ma alta solo 1,35 metri, leggendo e cucinando quando pioveva, ma anche uscendo per andare a vedere un piccolo circo equestre di quelli che girano in inverno per i paesini della Maremma, oppure per una lunga passeggiata davanti al mare, oppure per un bel film a Grosseto, che conoscevo perché per cinque anni avevo servito come pilota militare nella base aerea proprio adiacente alla città.



### **IL VIAGGIO, I LUOGHI, IL PROTAGONISTA**

Inquadra il QR code e scopri tutti i contenuti inediti della spedizione a Spitsbergen: il videoalbum, l'intervista, gli articoli e gli approfondimenti sull'arcipelago e sui sistemi di navigazione dell'epoca.