

PLAYMEN®

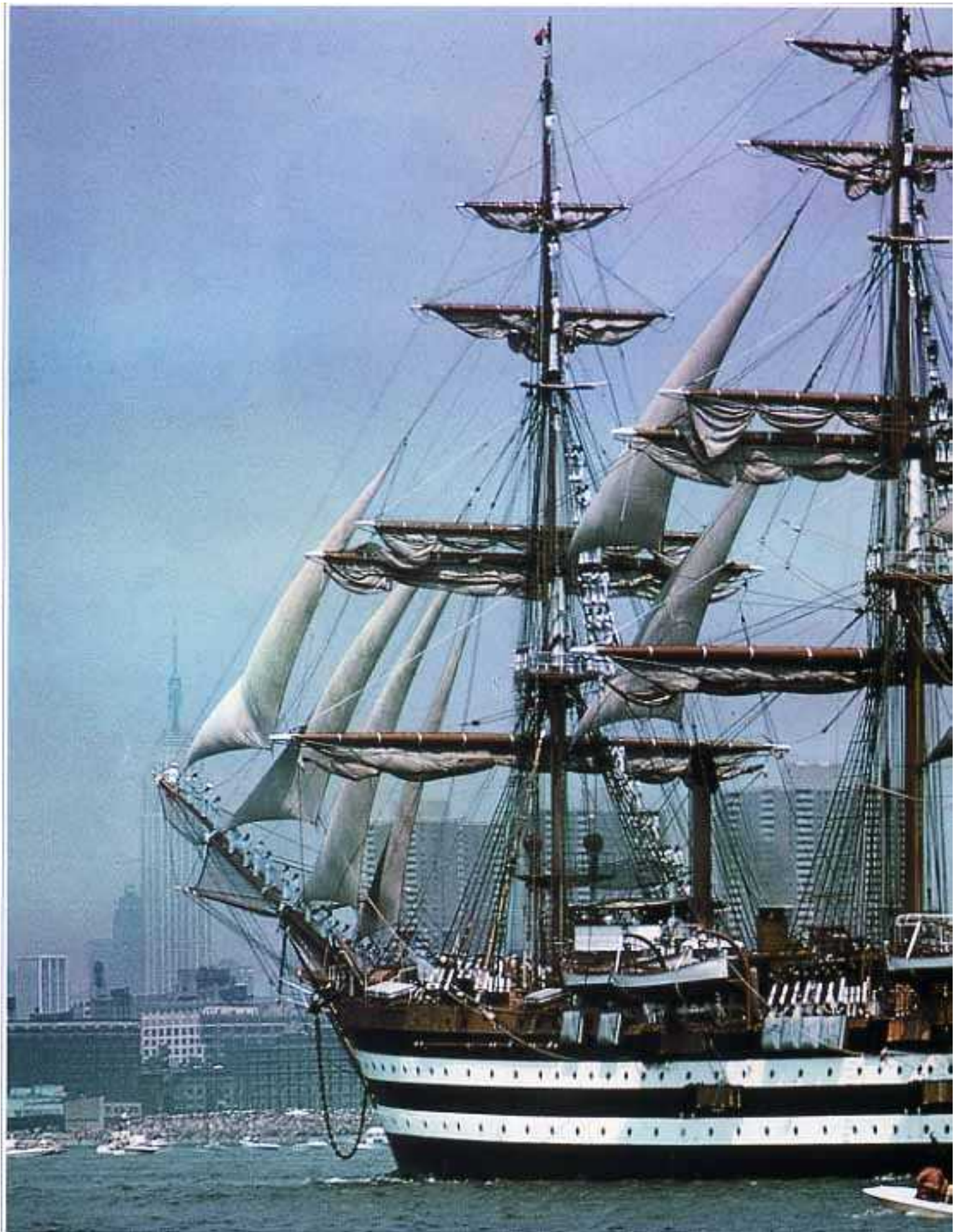
Cristina
**LA LOREN"
PROIBITA
DI ITALIA '90**

ESCLUSIVO
**ERICA
JONG**
Si confessa

**CLAUSESTON
SECONDO
DAMU
BELLEZZA**

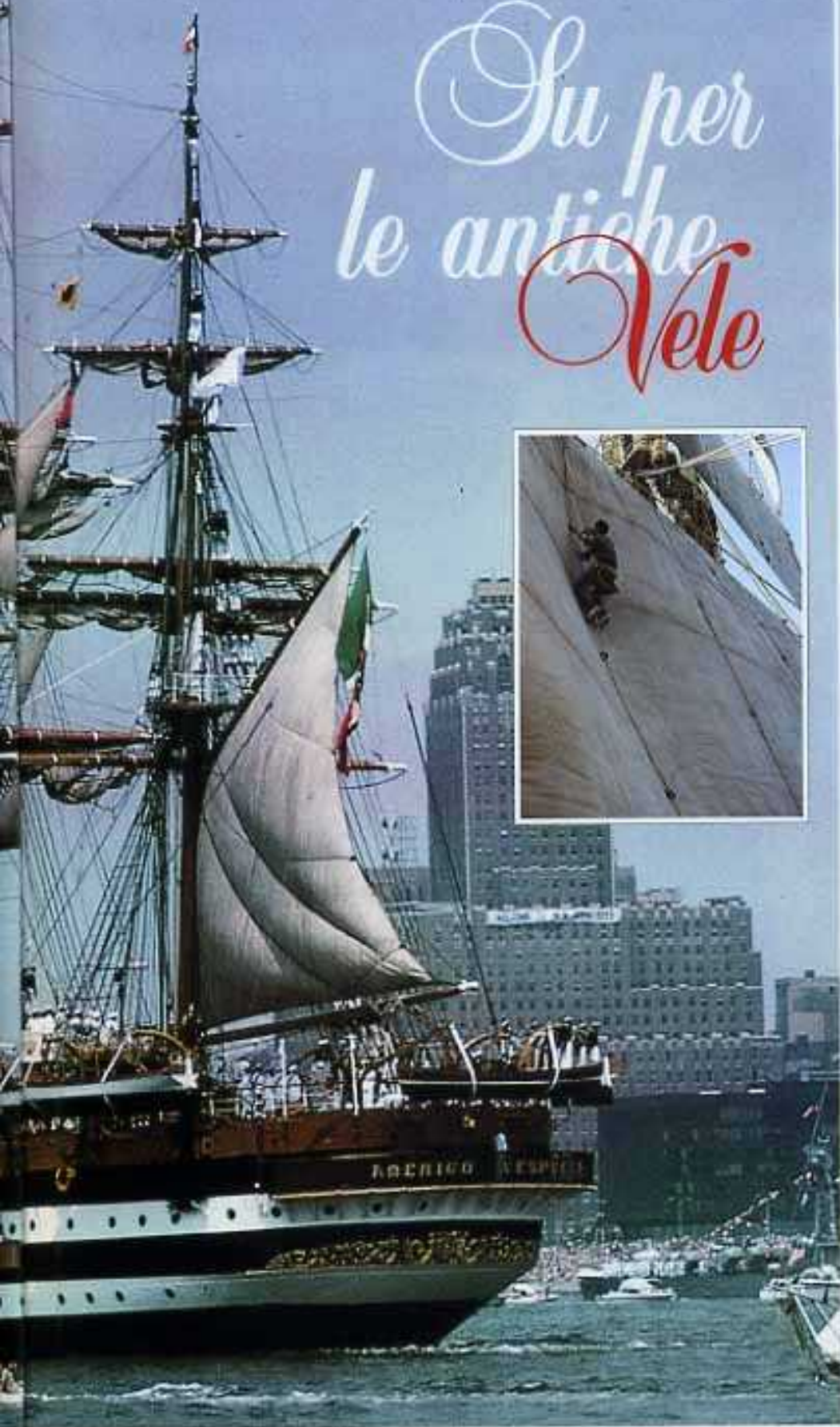
**ANNI '90
PREPARIAMOCI A
SOPRAVVIVERE**





RITORNO AL PASSATO

Su per le antiche Vele



Una traversata a vela è come un "match" con il mare.

Jacek Palkiewicz, navigatore solitario, racconta l'esaltante esperienza di capitano di lungo corso sui meravigliosi velieri dei nostri antenati.

testo e foto di JACEK PALKIEWICZ

Playmen 3/90

Si rombo di due "F-14" rompe improvvisamente l'atmosfera di pace a bordo dell'"Amerigo Vespucci", dove un gruppo di uomini sta parlando di casa e di barche,

di famiglia e di vento.

Il fiabesco fascino orientale di Istanbul, si esalta con i colori del tramonto, mentre all'imboccatura del Corno d'Oro si muove maestosa una portaerei americana.

Il contrasto è evidente: qui le vele bianche frustate dal vento, lì la propulsione nucleare, fanno avanzare i due scafi. Uno è dipinto di nero con due fasce bianche e modanature d'oro, ripassate ogni anno, l'altro un brillio di metalli dove non si vede alcun intervento dell'uomo.

C'è una bella differenza, che offre l'occasione per una domanda provocatoria: "Ha ancora senso una nave a vela in una marina da guerra?"

Sul "Vespucci" si divertono se fai una domanda così, perché è un modo per parlare degli uomini, senza i quali sono inutili anche le macchine.

"Il mare lo devi sentire, il vento ti deve investire o sfiorare, devi prendere gli spruzzi mentre sei al timone. Solo quando sei capace di tutto questo, hai acquistato sufficiente sensibilità per sederti davanti al computer. La tua esperienza ti permetterà di reagire, il tuo spirito di sacrificio sarà abbastanza allenato per non temere più le forze della natura: né l'imprevisto", spiega, con tutto l'entusiasmo del vero marinaio, il comandante Dalmazio Sauro.

Il "Titanic" navigava tranquillamente quando è affondato di colpo dopo la collisione con un iceberg. L'"Andrea Doria" è colata a picco nonostante i più moderni apparecchi nautici e radar, dopo che lo "Stockholm" ne ha squarciato la fiancata.

Gli strumenti moderni possono elimi-

*Su per
lo antiche
Vele*

Oggi in tutto il mondo navigano 30 velieri, che servono come scuole per i futuri ufficiali delle marine di 22 paesi. Anche le donne possono accedere ai corsi; la nave scuola "Eugene Eugénides" ospita ben 50 allievi. Le lezioni a bordo durano 24 ore e non ammettono distrazioni. Il lavoro alle vele rafforza la rapidità dei riflessi; quello sui pennoni, sospesi ad alcune decine di metri dall'acqua, con rollio e beccheggio, sviluppa coraggio, resistenza alla fatica, volontà.





nare la fatica, annullare molti fattori di rischio, ma l'uomo resta comunque il primo artefice della navigazione.

Non si può essere buon comandante, se non si è buon marinaio.

Questo lo impari vivendo per giorni, per mesi sulla nave, che non deve avere segreti. Basta poco perché il vento ti spinga su una secca, o le onde riempiano d'acqua lo scafo o strappino gli uomini dal ponte.

È già successo, il fondo dell'oceano è un museo particolare dove giacciono galere, feluche, giunche, clipper, petroliere e portaerei. Spesso hanno trascinato con sé anche gli uomini, gente che sapeva il mestiere, pur non ignorandone i pericoli.

Nonostante i rischi, il mare mi ha sempre affascinato, ma soprattutto sono stato attirato dalle navi a vela perché, come diceva Alan Villiers, uno degli ultimi caphornieri: "Una traversata a vela è come una lotta".

Ho navigato sui bastimenti a vele quadre, dove i ragazzi diventano uomini, imparano la disciplina e il lavoro di squadra, formano il carattere in maniera indelebile e non cambieranno più, anche se resteranno a terra. Anch'io ho conosciuto lunghi giorni di fatica, soffrendo freddo e sonno, mal di mare e paura, arrivando a momenti di odio in cui decidevo di abbandonare per sempre le bianche piramidi, che mi avevano tanto affascinato.

Quando passa la tempesta e arriva un'alba radiosa, esplode la gioia per la vita che ricomincia, con in più la ferocezza di aver superato una grande prova. Così dimentichi tutto, fino alla prossima volta.

Magari ti identifichi con uno dei personaggi dell'impareggiabile Conrad che, volutamente, ha trascurato le lotte, le paure e i sacrifici descrivendo la vita del marinaio nei suoi aspetti più esaltanti.

Ancora oggi chi sceglie questa scuola, trova su un bastimento a vela semplici tavole di legno, chiodi, stoppa, catrame, tela, cime e cavi. Quando c'è vento si cazzano le scotte e via.

Avanti con Dio e con la rosa dei venti.

I pericoli possono essere tanti: scogli, correnti, nebbia, vele strappate, pompe di senti-

na rotte, difficoltà di trovare al buio le drizze o i bracci, lance di salvataggio portate via dalla furia del mare.

Un allievo stanchissimo, semiassiderato, sconvolto dal rollio e beccheggio, si distende finalmente nell'amaca asciutta. Si addormenta e... in quel momento gli arriva il fischio del nostromo che lo richiama in coperta. Ancora stordito dalla mancanza di sonno, non si accorge neppure di arrampicarsi al buio sulle griselle.

Pare follia andare lassù, forse lo è. Ma lui ci va. Arrivato sul pennone di controvelaccio deve affrontare due mondi: sopra di lui lampi, tuoni e nuvole pesanti, sotto il mare che urla con le sue montagne d'acqua, tra la sarabanda del vento, che si lamenta nell'intrico dei cavi, con mille toni.

Un compagno urla: "Corrado, aiutami!"

Il furioso sbattere della vela, su un pennone pericolosamente inclinato, ostacola il lavoro. Gli allievi ufficiali che lottano con la vela devono sbrigarsi a raccoglierla, altrimenti l'immenso pallone bianco, rigido come lamiera, finirà a pezzi.

"Dammi una mano per legare il matafione!"

Tutto il mondo di Corrado è limitato a quello stupido matafione, uno spezzone di cavetto che deve passare intorno alla vela per fissarla al pennone. Adesso conta solo questo e il ragazzo dimentica qualsiasi altra cosa. Deve aiutare il compagno, poggiate come lui con i piedi sul marciapiede e col petto sul pennone, il vento fa di tutto per strappare questi uomini dalla loro precaria posizione e farli volare nell'oceano. Nessuno di loro pensa al pericolo.

Lottano a lungo, le mani nude rosse di sangue, contro la massa bianca che vibra e non si arrende. Ci vogliono nervi saldi, forza e tanto coraggio prima di riuscire ad afferrare quella tela sbattuta dalla tempesta.

Questa è la loro vittoria!

Sul mare infuriato? Sull'uragano? Sulle forze della natura? No! Molto di più. È la vittoria su loro stessi. Anche il timoniere passa un brutto momento.

Le onde assassine arrivano, spazzando via tutto ciò che

non è stato solidamente fissato.

Gli spruzzi salati colpiscono il viso come spine.

La nausea riempie la gola, lo stomaco tra i denti, la nave si

questo.

Se uno guarda solo l'aspetto pratico ed economico, liquida la faccenda con un secco "non conviene". Infatti, non conviene davvero mantenere

queste navi a vela, con altissimi costi che non reggono il confronto, rispetto alle navi a motore. Non conviene in ogni caso, salvo se si tiene conto del fattore umano, perché ai-



precipita tra i flutti e balza come un cavallo.

Il giovane attaccato con le unghie e con i denti al timone, trattiene il respiro quando tonnellate d'acqua si rovesciano sulla nave e su di lui.

Proprio in quel momento all'orecchio del timoniere arriva l'ordine: "La rotta per 150! Via così!". E l'allievo va così.

La rosa dei venti balla davanti agli occhi, ma lui sa che la bussola deve indicare 150. E il resto? La tempesta, le onde, la vita, la morte, non contano.

150, via così, conta solo



Su per le antiche Vele

L'«Amerigo Vespucci», della Marina Militare italiana, è l'unico al mondo che ricorda i vascelli dei secoli scorsi. 140 allievi dell'Accademia Navale di Livorno, ogni anno prendono parte alla crociera d'istruzione. Inoltre ci sono 350 marinai di equipaggio fisso. Tutte le vele dei «Vespucci» sono confezionate con tela olona (di canapa) e durano al massimo tre anni. La più grande flotta di velieri appartiene all'Unione Sovietica, 6 in tutto. La Polonia ne possiede 3. Italia, Danimarca, Giappone e Norvegia, 2.



lora prendi un ragazzo, dieci, cento li mandi per mare e ne fai gli uomini. Veri.

Ed ecco che saltano tutti i calcoli, perché per fare un uomo non c'è prezzo.

I computer non servono quanto il carattere, la volontà e la forza. Servono anche altre cose, se è per questo, e cioè la collaborazione, lo spirito di sacrificio e la cosa più importante di tutte: amare il mare. Bisogna andarci per scelta, non esserci mandati, non si resisterebbe a lungo. Allora qual è la magia che trasforma questi uomini, qual è la molla che li spinge? Si deve vedere un bastimento a vele spiegate per capirlo. Sentire lo scoppio delle vele gonfiate dal vento, posare i piedi sul legno spazzolato per anni ogni giorno fino a conoscerne ogni tavola.

Si deve restare, "dentro" sempre un po' bambini, per aver voglia di ammirare, anche con il mal di mare, che prende prima o poi tutti, il balzo dei delfini o la spuma candida aperta dalla prua, l'alba nebbiosa o il tramonto romantico. Poco importano, allora, le vesciche sulle mani o la schiena a pezzi o gli occhi che bruciano per il salsò. Ancora si deve provare l'orgoglio di scendere a terra, con le divise immacolate e il nome prestigioso sul berretto, per dimenticare in un attimo tutta la durezza di questa vita. Ho avuto sempre una particolare simpatia per un personaggio che è il vero cuore della nave: il nostromo. Non si può parlare separatamente di lui e della nave. Così anche sul "Vespucci" il servizio di Mario Garuti è intrecciato indissolubilmente con la storia del veliero scuola.

Il nostromo è sempre stato la figura preferita degli scrittori di mare e il protagonista di molti film d'avventura. E, come nei tempi antichi, questa persona di alta qualità professionale, importantissima a bordo, costituisce l'anello di congiunzione fra lo stato maggiore e i marinai. E per di più è il braccio destro, se non entrambe le braccia, del comandante.

In tutte le marine del mondo viene considerato "albero maestro" per il capitano. Sul "Vespucci" in maniera particolare, poiché il comandante viene imbarcato soltanto per





un anno, l'esperienza del nostromo è spesso molto utile. Esiste ancora un'altra categoria di gente di mare, una vera "nobiltà" formata da quelli che hanno doppiato il leggendario Capo Horn, e sono i marinai con tre diritti in più degli altri: sputare controvento, fischiare in coperta e portare l'orecchino al lobo sinistro.

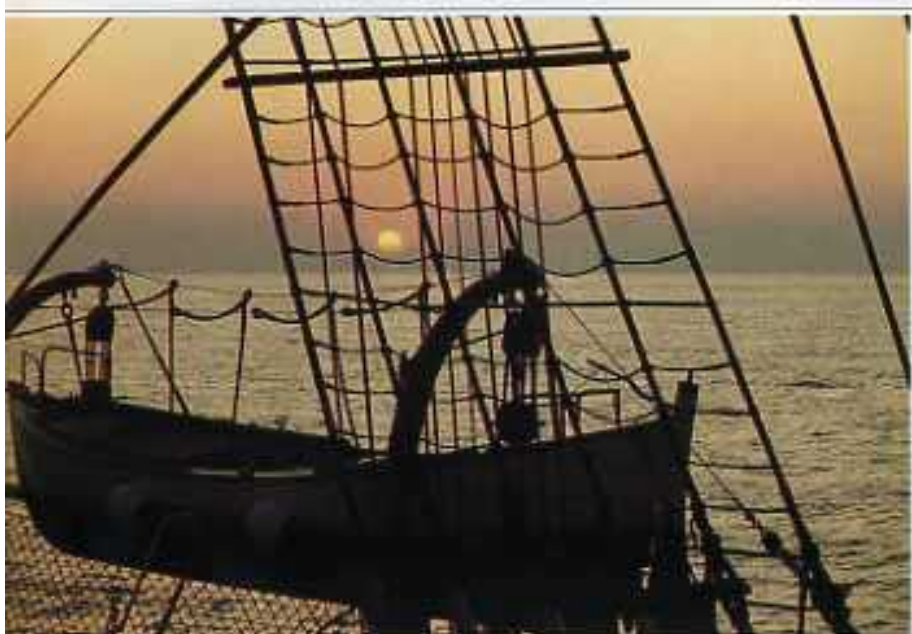
I diritti acquisiti per aver superato una rotta che ha fatto innumerevoli vittime, ha terrorizzato nei secoli ciurme intere, ha provato fino a dove può giungere il coraggio contrapposto alla disperazione, l'abilità contro la furia degli elementi, la fortuna contro il caso.

Rare, a quelle latitudini, le bonacce; sempre gelidi i venti, i "cinquanta ululanti", che imperversano a contrastare il passaggio. Nel 1909 la "Susanne" è rimasta in quelle acque per 99 giorni, 90 dei quali di tempesta, prima di poter doppiare il Capo, affrontando ogni giorno come se fosse l'ultimo e sempre riuscendo ad emergere dalle ondate paurose. E tutte le altre? Quante si sono perse? Solo nel 1905-43 sono affondate e per 15 di queste non ci sono stati superstiti.

Degli eroismi che si compiono in mare, spesso non restano neppure i testimoni, o solo sei sugli ottanta allievi del "Pamir", la nave scuola tedesca affondata in Atlantico nel 1957, con tutta la sua gioventù, per lo spostamento improvviso del carico, suscitando aspre polemiche mettendo addirittura in discussione l'utilità delle ultime cattedrali galleggianti. Poi, il buon senso ha prevalso e la preparazione meticolosa dei futuri ufficiali è continuata perché, se è vero che il mare non perdona, è altrettanto vero che bisogna sapere come prenderlo, niente al improvviso, meno di tutto l'esperienza.

Allora, mio caro provocatore, ora hai capito perché c'è ancora la veia nella marina moderna?

JACEK PALKIEWICZ



Il "Kruzenstern" (4 alberi, scafo nero con strisce bianche) sovietico, costruito nel 1926, è l'ultimo di serie di velieri da carico chiamati "Windjammer". Su questa barca trovano posto 70 marinai, 200 allievi e 8 insegnanti.

*Su per
lo antico
Vele*