

MARIO GIANNONI

L'ultima poesia sul mare

NOTERELLE DI VELA

A CURA DI

GIANFRANCO VANAGOLLI



C.O.N.I.

F.I.V.

CENTRO VELICO ELBANO
RIO MARINA

PRESENTAZIONE

Lo aspettavamo all'angolo tra la cancellata dell'officina della Ferromin e il breve declivio che si apriva davanti alla bottega dove "Barbinetto" costruiva le sue "scunere" in miniatura.

Da lì potevamo scorgerlo quando, superato il palazzo di Pausania del Micino, imboccava il rettifilo de la via di Rio che portava dritto dritto alle Scuole Elementari "Guglielmo Marconi".

- "Madonna, com'ariccia stamani!".

Ho buoni motivi di ritenere che nessuno tra gli alunni delle altre classi si sia sognato una volta di piazzarsi accanto all'alberone dell'officina, pronto ad accogliere il maestro con quell'"ariccia" affettuosamente beffardo.

In realtà quell'espressione marina gli si addiceva.

Per noi, infatti, la corvetta che doppiava l'"Isola" in velocità, sollevando spruzzi screziati e candidi, "aricciava".

Nel precederlo verso la scuola ci sforzavamo d'imitarne il modo di camminare, che non era estraneo alla similitudine: testa e spalle protese in avanti, passo su passo, su e giù, a suggerire il tuffo di una prua.

L'aula era uno stanzone con due finestre che davano sulla via sottostante.

Ci arrivava distinto il tonfo del maglio, mentre i lampi delle saldatrici stampavano in indaco sulle pareti i reticoli in ferro e vetro del capannone dell'officina.

Ai lampi pareva animarsi il mondo colorato e vario che correva lungo i muri.

Spennellando di sera, ritto su una scala, egli aveva dipinto per

noi "bamboli", a tempera sul bianco dell'intonaco, animali e case, uo-
mini e alberi, paesaggi estranei e familiari in una sorta di allegro,
grande polittico.

In alto, sopra la cattedra, c'era un igloo.

Un orso polare e un Esquimese impellicciato (e un pinguino?) cal-
cavano in quei pressi la banchisa.

La "Tore" campeggiava nel bel mezzo della parete di fondo, pro-
prio a picco della stufa a legna.

La "Tore" era importante ai nostri occhi per due motivi.

Innanzitutto perchè quando le fascine della stufa prendevano a
friggere e a scoppiettare non c'era uno tra noi che non alzasse il ca-
po a fissare il dipinto.

Attendevamo che da una invisibile crepa tra gli spalti d'acqua-
rello prendessero ad alitare fiocchi di fumo. La nostra fantasia bam-
bina avrebbe sentito allora il rombo del cannone e visto feluche tur-
che in crociera, ignorando la stretta connessione che esisteva tra
la crepa, la canna fumaria rotta in quel punto e il fumo.

"Spara, spara!", urlavamo.

Lui guardava come noi quegli sbuffi leggeri. Poi, magari, acca-
tastando da un lato coni e piramidi di legno, risuscitava Grassera e
Volterraio e Giove e Barbarossa e Turchi favoleggiati.

La "Tore", infine, era un test della sua e della nostra "riesag-
gine".

Noi dicevamo:

"So' stato su la tore".

Lui diceva:

"L'orologio de la tore era fermo".

Non avrebbe potuto esserci legame più forte tra un maestro riese e alunni riesi.

Ritornato a scuola dopo forse un mese di assenza, lo accogliamo con dei regali: un pacchetto di Macedonia, caramelle e cioccolatini.

Avevamo temuto - "è malato, povero Mario", sentivamo dire a casa - una sostituzione. Un nuovo maestro non ci avrebbe parlato del "Paisan". Gli sarebbe stato iggoto l'armo vincitore a Livorno sui "gozzi" di Co rea e dell'Ovo sodo.

Grazie per essere tornato, volevano dire i doni.

In tanti modi si può dire "ariccia".

Abituati ad uscire di scuola e ad arrampicarci sulle miniere o sul Serone, "frombole" in mano e "ferini" in tasca, eravamo scresciuti in generosa rozzezza. A dirimere le controversie erano senz'altro chiamati piedi e mani. Ma senza cattiveria, ché, dopo esserci pestati ben bene, ci scoprivamo più amici di prima.

Talvolta il match - specie se tra due "campioni" - nasceva a parole in classe, prima del suo effettivo svolgimento per strada. Lui seguiva con attenzione il sempre lungo e variopinto scambio di promesse, che si concludeva con il fatidico "T'aspetto fori". Non ci rimproverava.

Qualche minuto prima che suonasse la campanella, in bella calligrafia e a grandi caratteri, scriveva a più colori sulla lavagna:

"OGGI, ALLE ORE 12.30, ALL'ALBERONE DELL'OFFICINA, INCONTRO DI PUGILATO TRA.....".

Altri tempi, certo.

Accadeva ancora che il sabato sera, sulle "panicciate", i cazzotti fulminassero per niente: quasi una necessaria appendice al "trussù"

pomeridiano.

I bimbi emulavano i grandi, pur senza conoscere il vino: tutto qui.

Del resto passare dal "Cavalier particolonna" - ma si giocava anche "al lupo", "a cera cera", "alla bella insalatina", "a pallinelle": tutta roba da vicinato - alla sassaiola, era cosa da niente. Ginocchia spellate, teste rotte, contusioni varie erano pane quotidiano per il medico condotto.

Gli "incontri" all'alberone dell'officina facevano dunque parte di una realtà più vasta, che permeava di sé il modo di vivere di gente non cattiva, né abietta, ma soltanto povera.

Assistevamo a lezione che avevano sempre qualcosa di suggestivo. In attesa dell'aneddoto, eravamo capaci di ascoltare, stando buoni, anche un ora di arida aritmetica.

Sarebbe comparso, poi - idealmente, che chissà dov'era, povero Alfio! - l'"Ascaro" con il suo mondo di scherzi giocati agli amici. Avrebbero preso posto tra noi i velisti e i vogatori del passato.

Inutile, evidentemente, cercare nel suo metodo di insegnamento il segno d'una qualche falsariga teorica piena di "ismi" moderni. Il metodo per lui si identificava nel più vecchio e nel più nuovo dei concetti pedagogici: l'esprit de finesse.

A quel concetto obbediva peraltro, in qualche modo, la sua vocazione a ricondurre le cose libresche ad una dimensione locale.

Così la guerra ultima dalla vastità dei suoi fronti passava d'un colpo, scorporata dal testo di storia, ad un episodio esemplare che aveva interessato il Riese o, al più l'Elba, e che ancora chiamava in causa nomi ben noti di persone e di luoghi.

Così non c'era discorso pittorico che non passasse attraverso i

suoi quadri - pieni di luce, già allora vòlti a comprendere e ad acquisire la rusticana grazia macchiaiola dei Livornesi eredi di Fattori - dei quali apprendevamo la genesi o meglio l'occasione spostandoci anche noi da Luisi d'Angelo al Fiammingo in un pomeriggio d'Estate.

Così non c'era discorso sportivo che per qualche via non venisse a cadere qui, all'ombra della Torre o del Campanile di Santa Barbara.

Dalla "Serie A" - allora gli idoli della Domenica erano Boniperti, Charles, Cervato, Sivori, Rosetta, Lorenzi - si giungeva a chissà quali antiche Divisioni nostrane e riaffioravano i nomi di "Coscèa", "Righino", "Ameleto".

Da Loi, Lopopolo, D'Agata, Mitri fatalmente si giungeva a parlare d'un emigrato che in America, passato dopo varie vicende dal pugilato al katch, aveva conquistato di quella disumana specialità il titolo mondiale: Joe Parelly, per tutti, qui, il "Perallini".

Da una sola vela, dipinta o schizzata o fotografata su un giornale, arrivavamo dritti a un mondo vivo e presente e pur ricco di antichissime radici, senza tributare necessariamente omaggi alla fantasia: infatti se il colosso Joe era immaginabile solo tra le luci e i grattacieli di una Laguardiana New York, "Fastidio" e "Barbinetto" avevano per cornice naturale l'"Isola" e i "Voltoni" e rappresentavano l'ieri di "Righino" e di Millo, a loro volta padri e nonni di velisti, di vele e di scafi.

Se fino a questo punto ho parlato di Mario Giannoni Maestro elementare, facendo appello ai miei ricordi d'infanzia, non ho agito solo per amore di rievocazione. Mi ha spinto a insistere in ricordi tanto lontani, infatti, soprattutto la volontà di verificare quanto, già allora, ci fosse in cuor suo del libro, scritto solo molti anni più

tardi.

Parlo di cuore, certo; ch  niente pu  autorizzare me od altri a pensare ad un disegno narrativo organico da lui, a quei giorni, in qualche modo coltivato.

Inutile, quindi, cercar di identificare nel favoleggiare di ieri il libro di oggi, anche restando dell'ambito dei primi quindici capitoli, quelli pi  strettamente autobiografici.

Ci , per , non deve indurci a escludere tout court l'esistenza di un riscontro - non riduibile a termini di diretta corrispondenza e, tuttavia, reale - tra il narrare del Maestro e il successivo comporre dello scrittore. C'era, fin da allora, da parte sua, l'esigenza di approdare al racconto; esigenza a livello di attitudine, di disponibilit : tale l'essere di un germoglio predisposto, per sua natura, a di venire pianta.

Cos  noi - e per noi intendo i ragazzi di allora, prossimi alla Licenza Elementare: tant'acqua   passata sotto i ponti! - abbiamo avvertito, primi, quella segreta, impalpabile, aurorale disponibilit .

Erano personaggi "narrati" tanto il "Ciatto", il Mar  morto prima che noi nascessimo, quanto Oreste "della Teresa", scomparso solo pochi giorni f .

Li coinvolgeva un'unica vasta vicenda, quella, appunto, lievemente illustrata, giorno dopo giorno, da colui che era solito salire in cattedra "aricciando".

Ecco, gi  una sorta di filo conduttore si dipanava; un filo dai capi non ben definiti, ma che legava, nel suo prendere forma, uomini e cose, vivi e morti, episodi suscitatori di riso e accadimenti bui.

Ecco, nasceva una cornice; si delineavano i contorni di un mondo

tutto sentimento e profondamente amato, dove era lecito entrare vanificando le barriere del tempo.

In esso conivevano i brigantini del "Cinese" e del Cartini, il "Conte Rosso" del Cignoni, la "Heila" di "Righino" e la "Rosella" di Mendes. E vi si incastonavano, sullo stesso piano atemporale, uomini di mare d'identica ideale giovinezza: "Barbinetto", "Bucazucche", "Giuseppino Mezzaguardia", Beppe di Tebaldo, Leonardo, Angiolino Guidetti, zi' Vincenzo; tutti volti al volgere dei giorni e posti in quella sorta di marinaresco Empireo.

Il mondo che tanto accoglieva era, ovviamente, una proiezione quasi metafisica della gente, dell'idioma, delle case, del mare di Rio; una proiezione a cui un illustre figlio di questa terra, Luigi Berti, aveva già aperosamente cominciato a dar corpo fissandola in versi scolpiti, d'una doloroso e sotterranea dolcezza.

Anche al Berti, difatti, gente e idioma e case e mare di Rio apparivano come un tutt'uno sorretto da una sostanziale o mai alienata omogeneità culturale, dalla quale attingere a piene mani i motivi profondi della propria ed altrui vocazione marinara.

Del resto, se l'Autore di Lettera ai castelli d'Agave e di Elegia Elbana (le opere poetiche sue prime, date alle stampe tra il 1953 ed il 1955: altrettante sicure introduzioni a Le torri dei giorni ed alla trilogia narrativa compresa da Storie di Rio, Tramonto sull'Elba e La Società del Garofano Rosso) aveva frequentato l'Istituto Nautico di Genova, abbracciando quindi, anche se per poco, la vita del mare e se Mario Giannoni si era trovato in qualche modo "sarpante" su un Rimorchiatore; tra i banchi, in grembiule nero e fiocco azzurro sedevano - non i primi, non gli ultimi - tanti futuri aspi-

ranti marinai.

Soltanto una forte, ben caratterizzata cultura, infatti, poteva essere capace di spingere schiere di giovani nelle braccia del Prof. Domenico Spanò, Preside dell'Istituto Nautico "Cappellini" di Livorno.

Ai miei tempi confluivano in Piazza Giovane Italia, ogni mattina, Maurizio, Mario e Ilvanio Guidetti, Pietruccio Martarella, Oreste Cignoni, Edilio Nardelli, Giuseppino Mazzei, Alberto Vanagolli, Maurizio Lelli, Giorgio Canovaro, Romolino Todella, Umberto Taddei, Mario Maghelli, Loredano Canovaro, Luciano Gori, Pier Augusto Giannoni, Marcelino Gori, Valdo Carletti ed altri che mi duole di non ricordare.

L'ultima poesia sul mare nasce, dunque, non all'inizio e alla fine di una parabola speculativa a se stante e ben datata, ma in un solco esistenziale il cui tracciato reca il segno indelebile dell'opera, del lavoro, dei sentimenti, dell'esperienza, dei dolori, delle gioie di tutta una popolazione.

L'ultima poesia sul mare nasce, direi, per partogenesi e non si ammantava compendosi, fedele alla sua origine, di apporti letterari o pretestuosamente libreschi: è un fiore sbocciato al sole, di quelli che colorano le coste e che tanto poco somigliano ai loro fratelli di serra.

Mario Giannoni, a differenza del Berti prosatore, non conosce gli spigolosi umori della Letteratura contemporanea Inglese e Nord-Americana; non sa di Gadda; non "mastica" Hemingway. I suoi brevi "slanci" marini non si apparentano con le fantastiche "fughe" azzurre di Raffaello Brignetti, attento lettore di Vittorio Giovanni Rossi, antico discepolo del grande Ungaretti: squisitamente e inimitabilmente "insulare" per nascita, per vocazione, per amore.

Laddove Berti è forte e virilmente inelegante:

- "Ebbene, c'era uno dei nostri che diceva che chi ha inventato il laccone ha inventato la donna, un po' confondendo la stessa elegante e suggestiva forma, l'una creata dall'uomo e l'altra da Dio, tutte e due capaci di suggerire i sogni. Tutt'e due, perché tutt'e due vivevano dello stesso soffio, ma quello della nave era un respiro alitato tra cielo e acqua, le stesse acque solitarie della creazione. La nave a vela più della donna, forse per grazia divina, era maggiormente partecipe dell'infinita esistenza pànica e più viveva degli immutabili elementi naturali, del moto eterno dei venti e dell'onda, e per quanto del legno più duro aveva il senso vitale della volontà che l'aveva costruita, che la guidava, nello scafo agile e snello, nell'immensa velatura plasmata nello stesso slancio del volo del gabbiano, altra opera umana e perfetta" (1);

e Brignetti è lirico e immaginoso:

- "La nave imbarcò levate di schiuma; orzava. Tuttavia si sostenevano angolazioni scelte di vele, accorgimenti, tentativi coordinati, ripieghi che erano nati da un possibile inventato o adattato lungamente, componenti metriche, perfino ricami: dal fregio di prua a un intaglio sullo specchio di poppa la goletta era ornata. La bambina e l'uomo vedevano i nodi, una delle arti, consistenti in volte delle manovre, delle sagole e cime e dei cavi, le più svelte, nette e ragionevoli, perchè erano nodi marini, immediati a intrecciarsi o a sciogliersi, se si voleva, ma, da soli, stretti e insolubili; e le manovre stesse con una presa, un apporto e un nome, e come da quante appuntavano la velatura si alternassero le resistenze, gli incitamenti, negli angoli in cima alle due rande, di penna, nelle redance, nelle drizze dei fiocchi, nei bozzelli, nelle mure; gli appigli ai quali si congiungevano le trame fra l'attrezzatura aerea e l'opera della nave, rastremati e sperimentati, in moduli avuti combaciando lo scopo, la figura, aderenza e tenuta, coraggio e dolcezza; udivano il rumore dell'acqua come un fiume, la carena passante, la murata, benché scesa, appropriata; a udire vedevano la compattezza gentile del corpo della nave radicata di quercia, di nervata acacia, di castagno, di ulivo, alberata di pino, fasciata e inserita di olmo, di frassino bianco, di abete, di ci

(1) L. BERTI, Tramonto sull'Elba, Milano, Ceschina, 1962, pp.141-142.

liegio, di cedro; per ogni legame una materia sua propria; i caposal-
di di prua e di poppa, la chiglia il disteso raccordo, i gomiti dei
madieri stellari, le ordinate, a ossatura, i bagli, i tavolati del pon-
te, le mastre degli alberi, le gole e gli scalmi; e, in aria, le dra-
glie diagonali e le coppie dagli strepiti vani ma che potevano essere
avvertiti con l'occhio, delle briglie, delle pennole; geometrie e fat-
tezze di cui essi scorgevano e sentivano la dote partecipe, anche nei
piccoli abbellimenti, nei fiori, negli intarsi sulla ruota, nelle ra-
mificazioni, nei simboli, nei cordami modellati nel legno, non occor-
renti e però in settori ove non ostacolavano la fluidità dell'azione,
che era primaria, o nelle duglie, nelle impiombature affusolate, in de-
corazioni e in colori; gesti di una condotta appassionata oltre che
intrepida, di fatica e di dignità, di sangue da non essere mai umilia-
to e che avevano accompagnato la nave che si formava, lungo il mare,
mettendo vele e ritrovando continuamente le stelle, i soli, i riferi-
menti, le lune, i dromi. All'occhio e all'orecchio attento si svelava
ciò che in assegnamento e nell'ordine perseguito, in estro, in linguag-
gio era stato nella misura umana soggetta ma non indegna di una illo-
gicità alta come quella dell'acqua, del vario mare." (2);

Giannoni è familiare:

- "Beppe di Tebaldo che dormiva a bordo, 'da basso' a prua, si era
alzato quella mattina di buon umore, e, stiracchiandosi le membra, era
salito sul ponte.

Le prime luci dell'alba illuminavano la 'Tecla', che, ormeggiata
nel porticciolo di Marina, a Piombino, era da due giorni con il cari-
co già fatto in attesa di salpare per l'Elba.

Da due giorni, però, il mare era una tavola ed il vento era spa-
rito completamente.

Alzando gli occhi Beppe aveva visto il segnamento sull'albero che
sventolava in direzione dell'Elba, che si era messo un grecaletto qua-
le di meglio non si poteva desiderare.

Beppe non perse tempo a scendere a terra per chiamare 'Bucazuc-
che' che dormiva nell'abitazione del figliolo.

- Oh Gigi! Gigi!

Quando seppe del vento, 'Bucazucche' si vestì in un attimo e rag-
giunse Beppe che lo attendeva giù in strada.

(2) R. BRIGNETTI, La spiaggia d'oro, Milano, Rizzoli, 1971, pp. 95-97.

- Era l'ora, porca miseria. Andiamo!

Giunti a bordo e visto che il vento che si era levato li avrebbe portati in poppa a Rio, si recarono subito a ritirare un maialino da una vicina stalla, destinato ad Achille "dei maiali", detto così perché li commerciava. Avevano deciso di imbarcarlo all'ultimo momento, ma non fu facile portarlo a bordo."

Del resto, lontano per mille ragioni da tutta la complessa problematica stilistica dei conterranei, egli non si atteggia imprudentemente a romanziere, non getta sfide ai maestri della letteratura marinaresca: umilmente si dichiara estensore di note, di appunti; non teme - perchè non lo attende - il rigoroso vaglio critico dei Varanini e dei Bo.

Ed è proprio nella dichiarata umiltà, nella assoluta estraneità al mondo letterario che L'ultima poesia sul mare trova una sua ragione d'essere.

E' incontestabile il fatto che in una ideale biblioteca elbana, accanto a tanti nomi celebrati, quello di Mario Giannoni ha un suo posto preciso.

Nessuno potrebbe, oggi, pretendere di accostarsi al mondo della marineria velica riese - e non solo riese -, senza cercar di cogliere sulle labbra dei protagonisti, prima di intraprendere ogni altra indagine, il nodo che in loro legava e viaggi e navi e terre forestiere in un unico sentimento di odio-amore.

Così "Barbinetto", strapazzando spietatamente lingua, metrica e sintassi:

"Chi mi loda Orosei

vada pur via.

A me non mi addiletta
a tal soggetto.

D'Estate c'è una grande malattia;
d'Inverno, sempre il temporale intorno.

Io non tornerei più in quella spiaggia indegna,
nemmeno se il Re mi regalasse
tutta la Sardegna";

lasciava a noi del suo mondo un documento di grande valore.

Così, domani, chi vorrà studiare dell'Elba gli aspetti non meramente "statistici", non potrà prescindere da L'ultima poesia sul mare: preziosa ampolla di spiriti isolani.

Siamo dunque giunti, per un cammino non breve, eppure inevitabile, al libro "scritto"; al libro, cioè, non più allo stato di embrione o di idea.

Ci siamo giunti, anzi, penetrandolo d'un colpo; quasi a risalire da una parte al tutto, ché tanto voleva il criterio base di un'analisi allargata a più voci e intesa a sondare un contesto degno di menzione e ignoto, forse, a qualcuno.

Ma ora è il momento di rivolgere la nostra attenzione al tralasciato "tutto", all'insieme, al coro di capitoli di cui ognuno di noi è, in qualche modo, parte.

Dobbiamo subito rilevare che i ventisette capitoli che dividono il Libro sono saldamente legati tra loro; non, però, per stretta successione cronologica e neanche per continuità narrativa, ma per omogeneità di disegno. Simili a elementi di un quadro - dove il cielo non è uguale, né simile ai monti; dove l'erba non è la casa; ma dove tut-

to, pure, concorre a formare un solo paesaggio - essi riescono a fondersi in un unico quid armonico ed equilibrato.

Da La casa dei ricordi a La sagra di San Rocco, da Zi' Vincenzo a I due Giuseppe si riscontra una omogeneità compositiva pienamente raggiunta, perchè coscientemente perseguita. E mi piace insistere su un concetto di "lettura" pittorica dell'Opera, visto che ad Essa, a mio avviso, è possibile accostarsi come a un prodotto ascrivibile all'ambito delle arti figurative.

Non a caso mi sovengono, ora, certe storie di Santi dipinte lungo le navate delle Basiliche. In città, in campagna, in mare, tra briganti, tra belve, tra altri servi di Dio, tra beneficiati, si svolge la umana vicenda del Santo che mai viene meno al fine didascalico-edificante di cui è permeata e in cui, in arte, vive. Mutano scene, situazioni, date e personaggi, ma ciò che non muta è l'"aura" che pervade l'insieme: il mistico cemento della Grazia trionfante.

Ecco, da quel sacro al nostro profano, per quanto ci riguarda, non c'è più d'un passo: il cemento è nell'unico amore che abbraccia gli episodi narrati, dal primo all'estremo. In sott'ordine a ciò stanno le preoccupazioni cronologiche, che pure ci sono; e quelle, diremo, architettoniche, d'impianto.

La successione dei fatti, appunto, non è mortificata: senza tener conto di essa almeno la seconda parte del libro (Capitoli XVI-XXVII) risulterebbe inimmaginabile. Poveri inizi e traguardi raggiunti meritavano di essere offerti correttamente distribuiti nel tempo, se non altro per ben illustrare nell'ordine speranze, progetti, delusioni, gioie, vittorie. Dalla Sezione della Lega Navale ai Corsi "Olimpia" al Campionato italiano del '66, le puntualizzazioni cronologiche sono, in

fatti, frequenti. Esse scandiscono un ventennio di attività velica praticamente ininterrotta, in cui tutti gli atleti sono chiamati - di diritto e per giustizia - a riconoscersi con precisione e senza possibilità di equivoci.

Millo Muti, Mario Guelfi, Noemio Cignoni, Lelio Giannoni, Marcelino Gori e gli altri del Club non ignorano che se il Libro è stato scritto per tutti, essi lo hanno meritato in modo particolare. E ciò sapeva, prima di ogni altro, anche chi le pagine del Libro ha riempito.

Le preoccupazioni "architettoniche" si sono felicemente risolte in una formula inusitata, ma valida. Probabilmente un unico grande Saggio comprendente, senza soluzione di continuità, tutto il tema svolto, avrebbe condotto il lettore alla ricerca di una trama, di un filo strettamente logico e di momenti di alterna dinamicità propri di un certo tipo di narrativa. In una parola, il lettore sarebbe stato, suo malgrado, deviato dallo spirito vero e primo dell'Opera.

Alla nutrita suddivisione in capitoli, dobbiamo, infatti, oltreché l'agilità del Lavoro nel suo insieme, la combinazione che ci permette, schiusa la porta sull'anima dell'impianto, di ritrovare, dopo ogni pausa, non la cosa appena lasciata, ma qualche cosa di essa, a garanzia non di una trama, ma di un sapiente filo conduttore.

A tale legge fortunata si assoggetta mirabilmente tutto il Libro, che è un nodo solo, ritorto secondi i suoi debiti versi, e non per caso. In tanto opportuna frammentarietà risaltano - lo avrebbe permesso una struttura narrativa formalmente unitaria? - voci e riflessioni che colorano gli episodi senza saper d'espedito.

Il dialogo tra "Barbinetto" e lo Scotti è un piccolo capolavoro.

La frase (anzi, l'accorata invocazione):

-"Scrivi! e manda i soldi!"

è una pennellata di notevole efficacia bozzettistica; e non sembra troppo prosaico quel "manda i soldi!!": le famiglie dei lavoratori, anche di quelli del mare, hanno sempre atteso in ansia la "busta" (con o senza "serpo").

Lo stereotipato "a domanda rispondi" che ha per scenario la bottega di Millo, ci parla non solo del vecchio derivista, ma d'atmosfera riese.

Anche le rare riflessioni sono tutt'altro che superflue. Con esse possiamo talvolta concordare e tal'altra dissentire; mai giocare a rimpiazzino. Esse, comunque, hanno un peso del tutto apolitico: la patria, la guerra, il passato, sono per l'Autore altrettanti oggetti di meditazione rapida e sentimentale, inevitabilmente velati di amaro, proiettati, come sono, negli anni della perduta giovinezza.

Del mondo - e sono tentato di dire "del secolo" - al nostro antico Insegnante importa davvero un solo argomento: la vela; la vela riese con le sue tradizioni e la sua attualità. Per essa Egli si improvvisa scrittore, diventa cronista; per essa è capace di aprirsi e trasmettere i suoi stati d'animo, i risentimenti, quanto gli ha bruciato dentro di ingiusto e di non meritato, di sofferto e di conquistato.

Qui si conclude il mio compito di editore. Sia considerata questa fatica non come l'ultimo omaggio dovuto a un defunto, ma come un sincero tributo di affetto a un Amico vivo.

Mario Giannoni infatti è ancora tra noi, perchè tra noi ha desiderato ardentemente di restare; tra la sua gente, sublimata in un palpito di vele.

Mi piace, ora, in silenzio, raccolto nel religioso momento del ricordo, ascoltare la sua voce ripetere:

- "Io sono lì, con loro, sempre, per tutta la vita; con loro, perchè in quelle vele vive ancora l'ultimo palpito di poesia sul mare".

Rio Marina, 20 maggio 1976

Cap. I /

LA CASA DEI RICORDI

Nei miei ricordi d'infanzia, così lontani nel tempo, ritrovo spesso la vela, la cui poesia e il cui fascino mi sono sempre stati compagni nella vita.

Abitavo, durante il periodo estivo, in una casa di campagna, a metà strada fra Rio Marina e Cavo.

Era una grande casa a due piani ben sistemata, con due ampie cantine a pianterreno, il forno dove mia madre cuoceva un pane tanto buono e due piccole vasche sul ciglio della strada, proprio a fianco del viale d'ingresso. Quando le vasche erano piene - l'acqua bisognava portarcela con un carro botte - erano il mio mare, dove giocavo con piccole barche a vela, di quelle che si comprano nei negozi, con alberi sproporzionati e che si abbattono facilmente.

Compagno dei miei giochi era allora un gattino battezzato "Nostromo", perchè seguiva sempre le evoluzioni delle mie barchette. Quando mi venne l'idea di imbarcarlo come marinaio su una barca più grossa, l'inevitabile bagno che fece me lo rese nemico, sì da farlo fuggire più veloce del vento non appena mi vedeva.

Il mare vero, però, era lì, davanti alla casa, immenso nella mia immaginazione di fanciullo, anche se limitato dalla costa elbana e dal tratto che va da Piombino a Punta Ala.

Oggi la casa è quasi abbandonata. Ha perduto tutte le persiane; le finestre, prive anche di alcuni infissi, sembrano grandi occhi vuoti; larghe crepe appaiono sui muri; il viale è ricoperto dalle piante lasciate crescere liberamente.

Su tutto è sceso come un velo di tristezza e di abbandono; su tutto, ma non sui ricordi, sempre così vivi.

Mi rivedo, ancora ragazzo, su quella strada assolata che attraversava la miniera e che bruciava i miei piedi nudi; perchè allora, per noi ragazzi, togliersi le scarpe e camminare scalzi era una gran gioia.

Sulla spiaggia, poi, di sabbia nera ferrigna, bisognava correre e bagnarsi subito i piedi, tanto era il calore quando il sole era alto.

A picco sulla spiaggia c'è un promontorio e lì era il mio rifugio.

Stavo ore ed ore nascosto lassù, da dove il mare si dominava da un'altezza di più di cinquanta metri, a fissare i velieri che solcavano quel tratto di mare, in mezzo al quale, come messi a far la guardia, stavano gli isolotti di Palmaiola e di Cerboli. Quelle vele, grandi e di forme differenti, esercitavano su me un forte fascino ed io rimanevo a guardarle incantato.

Sapevano di altri tempi, di terre lontane, di viaggi misteriosi, di ciurme lanciate all'abbordaggio, di terribili uragani superati da uomini con sulle labbra una preghiera, di giorni e giorni senza vento passati in ozio con il desiderio struggente di una casa lontana.

Nell'estate il mare era sempre in bonaccia ed i velieri stavano a lungo fermi in attesa del vento; né era difficile che la notte li sorprendesse in una zona e la prima luce dell'alba li ritrovasse nello stesso posto, se non addirittura più indietro, a causa della corrente contraria.

Altri invece sparivano con la brezza del mattino e quando non li ritrovavo più, provavo una grande delusione, come se mi avessero tolto qualcosa di caro.

Un giorno avevo scovato in un cassetto un vecchio binocolo arrugginito, mancante di un vetro e funzionante da un solo occhio.

Lo avevo lucidato fino a consumarlo e quando con trepidazione lo avevo provato ed avevo visto i velieri più vicini, era stata una grande scoperta ed una gioia immensa.

Mi sembrò poi di toccare il cielo con un dito quando mio padre, che doveva leggermi negli occhi i desideri, me ne regalò uno nuovo, anche se non troppo potente.

Che gioia!

Ora vedevo bene quelle novi, le numerose vele, gli uomini che si muovevano a bordo e quando scendevano sulla lancia e a forza di remi cercavano di trascinare la nave verso una zona dove c'era un po' di vento.

È quale spettacolo, quando il vento c'era davvero, vedere i bordeggi e con che sincronia le navi giravano su se stesse, mentre i lunghi pennoni si muovevano tutti ad un tempo, come mossi da una mano sola.

Nelle "sere a veglia", ascoltavo divertito i grandi parlare con mio padre e fare progetti per il mio avvenire.

- Farò il capitano di velieri mi dicevo, e sentivo che nessuna forza al mondo mi avrebbe distolto dalla mia idea.

Cap. II /

LA NEBBIA

Una domenica mattina mio padre mi svegliò più presto del solito.

- Vieni a vedere - disse - che nebbia!

La nebbia l'avevo davanti agli occhi che mi stropicciavo, poichè quelle del mattino erano le ore in cui dormivo più volentieri.

Mi alzai, comunque, ed andai verso la strada.

Vedevo davanti a me fino a circa cinquanta metri e poi più nulla.

Una massa compatta di nubi aveva inghiottito ogni cosa.

Corsi al mio osservatorio ed uno scenario fantastico mi si presentò davanti agli occhi.

Il mare era sparito, sostituito da una distesa di nubi che si teneva bassa, in mezzo alla quale spuntava la torre di Palmaiola. Era davvero un paesaggio irreale, ed il faro di Palmaiola che appariva e spariva, sembrava costruito sulle nubi.

Quello che però mi impressionò di più fu il silenzio sovrano che regnava intorno, rotto ad intervalli regolari da una campana a cui facevano ecc suoni di sirene e "tufe".

A tratti, come se una mano invisibile facesse uno squarcio nella nebbia, apparivano gli alberi di un veliero o un pezzo di costa o di Cerboli, l'altro isolotto in mezzo al canale di Piombino.

Mia madre mi portò la colazione all'osservatorio, rimproverandomi perchè non avevo risposto ai suoi richiami: non li avevo uditi. Mangiai in furia e rimasi ancora lì, rapito da quella visione.

Quanto tempo? Non so.

Il sole che si alzava dietro l'Argentario fugò, poi, poco a poco, la nebbia. Riapparvero tutta la costa, Piombino, i due isolotti ed il

mare; il mio mare sul quale, con le vele inutili in quel momento per la totale assenza di vento, erano alcuni velieri.

Proprio dritta davanti al mio sguardo, una piccola tartana, con la vela che sembrava inchiodata, si avvicinava verso Rio. A prua ed a poppa due uomini con i lunghi remi vogavano lentamente.

La riconobbi subito, perchè a quell'epoca tutta la merce che da Piombino arrivava al paese, veniva trasportata da cinque o sei piccole barche, tartane o cutter, che aspettavano lo scirocco per mollarsi da Rio ed il grecale per il ritorno, e spesso, a metà canale, per il cambiamento improvviso del vento, erano costrette a lunghi bordeggi.

Ricordo che noi ragazzi seguivamo spesso quei bordi, parteggiando per l'una o l'altra barca e per vedere che entrava prima in porto e con il miglior bordo.

C'erano fra quei bastimentini di trenta-cinquanta tonnellate, la "Marietta", il "Non me lo credevo" detto anche il "Pellaio", la "Speranza", il "Rivanetto", il "Sempre su" e la "Tecla".

Padroni di questi bastimenti erano "Nenne", "la Strega", "Ughetto", Pilade, "Ciccio", il Trambusti e "Bucazucche" che era anche il proprietario di alcuni di essi.

Solo molto tempo dopo seppi che il nome di questo bravo padrone era Gigi e che possedeva alcune barche addette al trasporto dei passeggeri per il postale, insieme ad un altro padrone, Aristide.

"Bucazucche" lo ricorderò sempre con simpatia, perchè fu proprio da lui che mio padre noleggiò un'estate una piccola lancia per me: la mia prima barca vera.

Cap. III /

BUCAZUCCHE

Beppe di Tebaldo che dormiva a bordo, "da basso" a prua, si era alzato quella mattina di buon umore, e, stiracchiandosi le membra, era salito sul ponte.

Le prime luci dell'alba illuminavano la "Tecla", che, ormeggiata nel porticciolo di Marina, a Piombino, era da due giorni con il carico già fatto in attesa di salpare per l'Elba.

Da due giorni, però, il mare era una tavola ed il vento era sparito completamente.

Alzando gli occhi Beppe aveva visto il segnamento sull'albero che sventolava in direzione dell'Elba, ch  si era messo un grecaletto quale di meglio non si poteva desiderare.

Beppe non perse tempo a scendere a terra per chiamare "Buczucche" che dormiva dal figliolo.

- Oh Gigi! Gigi!!

Quando seppe del vento, "Buczucche" si vestì in un attimo e raggiunse Beppe che lo attendeva gi  in strada.

- Era l'ora, porca miseria. Andiamo!

Giunti a bordo e visto che il vento che si era levato li avrebbe portati in poppa a Rio, si recarono subito a ritirare un maialino da una vicina stalla, destinato ad Achille "dei maiali", detto cos  perch  li commerciava. Avevano deciso di imbarcarlo all'ultimo momento, ma non fu facile portarlo a bordo.

Comunque, quando ci riuscirono, alzata la vela, la "Tecla" si mosse lentamente, aiutata da un remo che "Buczucche" aveva armato a pop

pa per facilitarne l'uscita dal porticciolo, che aveva l'imboccatura molto stretta.

Toltasi di sottovento alla Rocchetta, la "Tecla" sentì subito il vento che in quel momento riceveva al lasco, si inchinò leggermente e prese a correre.

"Bucazucche", che stava al timone, si accese la pipa, mentre Beppe scendeva "da basso" per preparare la "capponata", una colazione tipica dei marinai elbani, composta di gallette, pomodori, tonno o tonnina.

La giornata era magnifica, il mare calmo e sui fianchi della "Tecla" si udiva lo sciabordio del mare. Solo in direzione di Rio una lieve caligine offuscava la vista di parte della costa.

Fino a Palmaiola la navigazione fu tranquilla.

Beppe portò su la "capponata", che, con Gigi, mangiò di gusto.

Mangiando, guardavano un po' preoccupati la caligine che sembrava spandersi ed il vento che era un po' calato.

Dalla stiva aperta, legato ad una zampa e stando sopra alcune balke, il maialino li guardava.

I suoi occhietti fissavano "Bucazucche", che sbottò:

- Lo vedi? Vuol essere invitato anche lui a colazione.

Il maialino li continuava a guardare tenendo il muso sull'orlo della stiva. Le orecchie erano dritte come se ascoltasse qualcosa. Di mostrava una certa inquietudine.

Passata Palmaiola, il vento cessò improvvisamente. Poco dopo una fitta nube di nebbia avvolse la "Tecla" e inghiottì l'isolotto.

- Speriamo di non fare brutti incontri - disse "Bucazucche"; - non abbiamo né sirena, né "tufa".

- Non le abbiamo? -, chiese Beppe, rimanendo a bocca aperta.

- Le hanno prese quelli del "Pellaio" che sono andati a Castiglione. Chi si immaginava questa nebbia?!

Intanto la campana di Palmaiola cominciava a far sentire i suoi rintocchi, che in mezzo a quel nebbione, fattosi veramente fitto, avevano un qualcosa di lugubre.

- Ascolta! - disse Beppe trattenendo il respiro.

Lontano, verso il Cavo, si sentiva la sirena di un piroscafo ad intervalli regolari.

- Dal suono - disse "Buczucche" - sembra abbastanza grosso.

- Se almeno la corrente ci levasse dalla sua rotta.

- La corrente ci allontana, ma ci porta anche al largo.

Per un po' nessuno dei due fiatò più, mentre i rintocchi della campana continuavano ad intervalli regolari.

- E' proprio grosso - disse "Buczucche" - senti?

Il suono della sirena si stava facendo sempre più forte; i due fecero il punto fra Palmaiola e la posizione presunta della nave.

- Non c'è che dire - aggiunse Beppe - siamo proprio sulla sua rotta. Non c'è a bordo un secchio; qualcosa da battere?

- Il "bugliolo", ma è di legno.

La tolda della "Tecla" fu passata al setaccio, alla ricerca di qualcosa che potesse far rumore.

Ad un tratto Beppe, vedendo gli occhietti del maiale che lo fissavano:

- Il maiale - gridò; e rise, rise a tal punto che "Buczucche" pensò fosse impazzito.

- Il maiale - ripeté - che c'entra il... - S'interruppe. Aveva

afferrato l'idea.

- Il maiale, miseria cane; hai ragione.

Beppe intanto aveva afferrato il malcapitato animale per un orecchio; e, rivolto a "Buczucche":

- Conta fino a sessanta - disse.

Alcuni grugniti tremendi lacerarono l'aria, seguiti da brontolii, appena Beppe mollò l'orecchio del maiale che aveva torto con forza.

Ora il piroscafo era proprio vicino, ma l'inusitata sirena, suonata ad intervalli regolari, ebbe il suo effetto.

- Cambia rotta - gridò "Buczucche" - cambia rotta! Siamo salvi.

La sirena del piroscafo si sentiva ora verso poppa, mentre i grugniti del maialino continuavano regolarmente a lacerare l'aria.

Finalmente la nebbia sparì e la costa elbana apparve vicinissima.

Dopo poco entrò anche il maestrale e la "Tecla", con la vela gonfia, fu presto a Rio.

Quando sul molo i facchini cominciarono lo scarico, il povero maialino, preso per primo e scaraventato sul molo senza tanti complimenti, fece udire ancora i suoi grugniti.

- Maledizione - urlò "Buczucche" - un po' di rispetto per quella bestia.

- Gigi! O che ti prende oggi? - disse il Bussagli, che era il facchino più vecchio - Dopo tutto è un maiale!

- Maiali siete voi! Quella bestia ci ha salvato la vita!

E sceso a terra, si avviò verso la Capitaneria indignato, fra lo stupore dei presenti che non capivano.

Beppe pensava intanto che quella povera bestia li aveva salvati; e che nella vita accadevano proprio delle cose incomprensibili.

Cap. IV /

LA SERENATA DEI GRILLI

Né quello di "Bucazucche" fu l'unico maiale che ebbe a che fare con le tartane ed i cutter riesi, ché un'altra avventura capitò ad altri marinai che con il "Falco", al comando di Ubaldo "Mangiatopi", erano andati vicino a Talamone a caricare fieno e qualche balla di farina di castagne per Porto Azzurro.

La storia me la raccontò Mario Leonardi, un giorno che, fuori della sua Agenzia, insieme a Bruno Bertolini e al Tani, gli addetti allo sbarco dei passeggeri dai postali della Navigazione Toscana, ricordavano l'episodio di "Bucazucche" e del maiale-sirena.

Vicino alla spiaggia dove caricavano il fieno - prese a dire Mario - c'erano una capanna ed un recinto dove Filippo, un loro conoscente, teneva alcuni maiali.

- Da tempo avevano deciso di portargliene via uno e poi di fargli sapere dall'Elba che il maiale si era trasferito da quelle parti. Ma poiché Filippo aveva il sonno leggero e conosceva i suoi "polli" ed il maiale sicuramente avrebbe fatto più baccanò di un terremoto, la cosa veniva sempre rimandata.

Fu la farina dolce che fece venire a Ubaldo un'idea luminosa.

Di notte, dopo aver aperto uno dei sacchi; riempita una conca di farina, con gli altri si avvicinò al trògolo.

Scelto tra i suini quello che pareva il più grasso, gli pose sotto il muso il recipiente.

Chi di noi, ragazzo, non è rimasto qualche volta con la bocca impastata, impedito quasi di parlare, per aver "ingozzato", d'un colpo,

una mezza cartata di quella rustica leccornia?

E così fu per il maiale, che faggitò in un fiato una zolla di al
meno tra chili.

- Il maiale rimase come murato nella bocca - continuò Bruno che
aveva partecipato al ratto - né, per quanto si dibattesse, potè emet-
tere un grugnito mentre lo trasportavamo a bordo.

- E poi? - chiesi a Bruno, che aveva interrotto il racconto.

- Il "Falco" salpò di notte ed il viaggio fu rallegrato da una
serenata. Nel fieno che avevamo caricato doveva esserci tutta una tri-
bù di grilli, che iniziò un concerto che non finiva mai.

Bruno interruppe ancora il racconto; si passò una mano sugli oc-
chi e stette par un po' in silenzio.

Riviveva in quel momento l'episodio avvenuto tanti anni prima,
quando ancora era poco più di un ragazzo.

- E Filippo non se ne accorse? - chiesi, infine?

- Filippo - riprese Bruno - si seppe che cercò a lungo il maiale.
Sospettava di noi, ma non riusciva a rendersi conto di come fossimo
riusciti a trafugarlo senza alcun rumore.

Gli facemmo sapere poi che la preda era stata venduta ad Achille
e lo invitammo a venire all'Elba per ritirare il denaro della vendita,
purchè ci pagasse una cena. Accettò volentieri.

Quando infine gli raccontammo della zolla di farina dolce, per
primo ne rise come un matto, e la cosa finì con una mangiata ed una
bevuta che costrinsero Ubaldo a letto per più giorni.

Cap. V /

LA SAGRA DI SAN ROCCO

Tranne che per qualche situazione particolare, le mie vacanze venivano interrotte per due o tre giorni a partire dal 16 Agosto per la festività di San Rocco, Patrono di Rio Marina.

Si assisteva allora ad un vero esodo dalle campagne, ché la festa cominciava il 15, giorno della Madonna e, quando c'era di mezzo la domenica, continuava per tre giorni.

Tutti ritornavano in paese, perchè San Rocco era la più bella festa di Rio; una vera sagra paesana che si concludeva con la processione del Santo per le vie del paese addobbate, ed in mare, seguito da tutte le imbarcazioni parate a festa. E la sera spettacolo pirotecnico di prima scelta, tradizione, questa, mai venuta meno fino ad oggi.

La manifestazione però che più interessava e faceva passare in secondo piano le altre, era la grande regata a cui partecipavano tutti i canotti, o quasi, che si trovavano sulla spiaggia.

La regata a vela era veramente l'anima della festa, e proprio per la regata la festa cominciava una settimana prima.

Chi possedeva un canotto si sentiva in dovere di partecipare alla regata, che poi comprendeva due o tre categorie di barche.

Una settimana prima si pitturavano le imbarcazioni più per averle lucenti che per necessità, dato che i Riesi hanno sempre tenuto le barche come in vetrina.

Intorno a quelle più note, c'era sempre il solito gruppo di ammiratori. Essi commentavano, lodavano, e spesso, volendosi rendere utili, facevano più danno che bene.

Chi aveva già vinto, sperava in una riconferma. Il campione parlava dall'alto del suo prestigio ascoltato a bocca aperta dai ragazzi che speravano, un giorno, di emularlo.

Chi aveva avuto sfortuna, sperava che quella fosse la volta buona; e chi non aveva mai vinto spostava l'albero, allungava il bastone di prua, alzava i bordi, faceva cioè tutte quelle modifiche ritenute adatte per ottenere finalmente un'affermazione.

Parecchie "tragedie" e liti avvenivano allora nelle famiglie.

Il nailon e il dracon non erano conosciuti, e pur di avere vele nuove e fiocchi o "pellacconi", come si diceva, più grandi, venivano sacrificate le lenzuola del corredo della moglie.

Quelle di coloro che non avevano mai vinto, stavano poi un mese e più senza parlare al proprio marito ed a rimpiangere le lenzuola perdute; le altre, quelle dei vincitori, si sarebbero sacrificate la più bella camicia di seta pur di farne vele o qualcos'altro.

Anche per me, quelli, erano giorni indimenticabili.

Mi aggiravo dalla mattina alla sera fra quei canotti, di ognuno dei quali conoscevo "vita e miracoli".

Le barche avevano ognuna il proprio nome, ma erano più conosciute con il nome o il nomignolo del proprietario.

C'erano l'"Uvidia", corruzione del nome Ovidio; la "Coriolana", la "Marucchitta", la "Diomira"; e poi la "Mergellina" di Dante, spesso vincitrice; la "Beppina" del Paggini e lo "Scillì" del Soldani.

Il nome di quest'ultima, costruita da un viareggino che si trovava a Rio, era quello del romantico poeta inglese morto nella baia di Lerici, vittima della passione per lo sport nautico, Percy Bysshe Shèlley; ma per il popolino era lo "Scillì".

Io me ne stavo spesso intorno alla "Stella Maris" di Valentino, che allora mi sembrava la più bella: così "aggallettata", e dal nome tanto suggestivo. Con questa barca feci le mie prime esperienze e, figlio ingrato e degenero, rivedendola da grande, trovai che lo scassato barcone degli ormeggiatori la superava in bellezza.

Che regate! Che passione, allora!

Vecchi e cari canotti dei miei ricordi giovanili!

Ad uno ad uno vi ho visto scomparire.

Cap. VI /

LA MIA PRIMA BARCA

Ritornato in campagna dopo San Rocco, pieno di entusiasmo, senza pensarci su tanto, presi la decisione di costruirmi un chiattino per darmi alle abbrezze della vela.

Per due giorni i miei genitori mi videro buttar giù disegni e fare calcoli su dei fogli di quaderno, e per quanto insistessero non riuscirono a tirarmi fuori di bocca nemmeno una parola.

- Sono disegni - rispondevo invariabilmente.

Avevo visto in cantina delle lunghe tavole, che sembravano messe lì proprio per me; ma per non andare incontro a spiacevoli conseguenze, pensai che era meglio chiedere il permesso.

- Cosa ne devi fare? - chiese mio padre.

- Così, niente!

- Come niente? Se le vuoi, avrai qualche progetto. Se è niente, lasciale dove sono, allora.

- Devo costruirmi un chiattino...

- Tu?

Mio padre rise divertito.

- E va bene! prendile pure. Abbiamo in famiglia un costruttore navale.

Il suo sarcasmo in un primo momento mi urtò terribilmente; due idee combattevano in me: abbandonare tutto o dimostrare che non mi si poteva prendere in giro tanto facilmente.

E quest'ultima idea prevalse.

Scelta una tavola per la chiglia, ne segai un'altra in due parti

per farci i "diritti" di prua e di poppa; e, con le altre, le staminate a L inchiodate e senza nessun incastro.

Lavorai accanitamente, perchè i primi di settembre si ritornava in paese. A metà lavoro, quando provai a spostare l'ossatura della mia futura barca, la trovai pesantissima.

- Come farò - mi chiesi - a portarla giù, sulla spiaggia, quando sarà finita? Qualcuno mi aiuterà - conclusi, e continuai il lavoro.

Da alcune cassette di sapone ottenni il legno per il fasciame ed i banchi.

Una sera che il contadino aveva il carretto libero, aiutato da lui e dal figlio, portai il mio capolavoro sulla spiaggia.

Lì continuai l'opera.

Consumai stucco e pece in tal quantità, che con la metà ci si sarebbe calafatato un bastimento. Vi addossai pittura a strati senza stirla; e quando la barca fu pronta, vi misi la vela.

Mia madre, sempre comprensiva, mi aiutò a cucire due tele che avevo in precedenza tagliate a triangolo.

Finalmente giunse il giorno da me tanto atteso.

Avevo scelto per il varo una Domenica, perchè mio padre scendeva anche lui al mare.

Era tanta la mia presunzione, che non pensai affatto a fare prima qualche prova: la barca, la mia barca, era là, vicina alla "battigia", pronta per il varo; con i suoi colori impossibili, perchè ricavati da vari barattoli, con le vele di tela e sacco.

Quando la famiglia fu tutta riunita, aiutato nel varo, saltai a bordo, misi il timone e la barca si staccò dalla riva.

Era una bella giornata di sole e da terra spirava una lieve brezza.

Per un po' tutto filò liscio, poi sentii le mie gambe e qualcosa di altro bagnarsi.

- Un'altra stuccatina - mi dissi - ma nessuno deve accorgersene.

Poi, improvvisa, la tragedia!

L'acqua cominciò a entrare da tutte le parti ed in pochi tempo mi giunse alla gola, mentre la barca affondava.

Sentii che sulla spiaggia ridevano come matti, mentre io nuotavo furiosamente verso terra.

Quando vi giunsi, piansi così accoratamente che nessuno osò dirmi qualcosa.

Per una settimana non volli più scendere sulla spiaggia, e passai giorni e giorni chiuso in me stesso, standomene silenzioso ed appartato.

La domenica successiva tutta la famiglia ritornò sulla spiaggia, e mia sorella mi avvertì che era nel mio interesse scendere giù con gli altri.

Ed aveva ragione.

Sulla spiaggia un sandolino nuovissimo, costruito nel cantierino del Mazzei, mi attendeva.

Mio padre non aveva perduto tempo, visto il mio grande dolore, ed il lunedì successivo al ... disastro navale ne aveva commissionato uno.

Guardai mio padre: sorrideva. Corsi verso di lui e gli gettai le braccia al collo e piansi. Ma questa volta erano lacrime di gioia.

Cap. VII /

ZI' VINCENZO

Al cadere delle prime foglie, anziché ritornare a Volterra nel Collegio degli Scolopi, dove avevo frequentato le prime classi del Ginnasio, mio padre mi portò nella vicina Portoferraio dove da qualche anno funzionava il medesimo tipo di scuola.

Andammo da una famiglia originaria del mio paese ed il senso di sgomento e di disagio che si prova quando si conoscono persone ed ambienti nuovi, fu subito superato perchè alle pareti della sala che ci aveva accolti, vidi tre o quattro quadri senza cornice, dove erano di pinti altrettanti bastimenti.

Mi alzai per guardarli meglio, ed il capo di casa, Zi' Vincenzo, un caro vecchio che ricordo con tanto affetto, visto il mio interesse, si alzò per farmi vedere altre navi, mentre mio padre rimaneva con le donne della famiglia per trattare la mia retta.

Zi' Vincenzo mi mostrò un'altra diecina di dipinti e ciò bastò per rendermi subito piacevole il mio nuovo soggiorno.

Fu lì che appresi le prime nozioni di arte marinara e le caratteristiche di ogni bastimento.

Zi' Vincenzo aveva navigato per circa sessant'anni sulle navi a vela, ed era uno degli ultimi capitani riesi appartenenti a quel gruppo di bravi marinai che avevano circumnavigato più volte il mondo.

Nei ritagli di tempo, quando avevo già svolto i miei compiti, Zi' Vincenzo mi raccontava le avventure alle quali era andato incontro nei suoi numerosi viaggi.

Aveva navigato quasi tutti i tipi di bastimento: dalla "Scunera"

al "Vergasecca", dal brigantino al "barcobestia"; e conosceva talmente bene il Mediterraneo, l'Africa e le Americhe che io, prendendo lo Atlante, seguivo costa costa tutte le località che mi diceva, citando mi anche i piccoli porti, le cale ed i promontori che l'Atlante non riportava.

Dopo avermi parlato dei bastimenti tipo, mi spiegava la differenza fra una "scunera" e una "vergasecca", fra un "barcobestia" ed un "ovari"; ed i nomi che imparavo erano proprio quelli marinareschi: sicché, ad esempio, il parrochetto, da allora, anch'io l'ho sempre chiamato "barì".

Nella nuova casa dove abitavo c'era una piccola stanza con un finestrone che dava sul mare, proprio di fronte al ponte Hennin, dove piroscafi di otto-dodicimila tonnellate scaricavano il carbone per gli altiforni.

Da quella piccola stanza uscivamo ogni giorno con la fantasia a vagare per il mondo.

Quelle quattro pareti sparivano e velieri d'ogni tipo, terre lontane, oceani immensi ci sommergevano con il loro fascino.

Imparai così tutti i segreti delle varie navi: ogni tipo di alberatura e tutte le manovre mi divennero familiari.

Un giorno giunsero a Portoferraio le navi-scuola "Colombo" e "Vespucci", per una consuetudine che vuole che a fine crociera, prima di rientrare all'Accademia, gli allievi sostino a Portoferraio.

Il Comandante, che doveva fare un'esercitazione di vela, oltre alle autorità del luogo, invitò ad assistervi anche gli alunni del Ginnasio con i loro professori.

Un po' per la vacanza inattesa, un po' per la novità salimmo a

bordo con tanto entusiasmo da sembrare tigrotti di Mompracem all'abbordaggio di qualche nave.

Sul cassero di poppa, muti per lo spettacolo insolito ed affascinante, osservavamo gli allievi che, al suono di brevi fischi, salivano sulle sartie e si portavano ai posti di manovra.

Senza volerlo, indicavo ad alcuni compagni i nomi delle vele, quando il Preside mi interruppe dicendo:

- Non fare tanto il saccente e non raccontare balle.

Per fortuna un ufficiale che era vicino a noi e che aveva seguito il nostro dialogo, intervenne:

- Sono tutt'altro che balle, professore; il suo allievo è veramente un conoscitore di navi a vela.

Invitato, passai allora al setaccio la "Vespucci", dicendo il nome di tutti gli alberi, delle vele e delle manovre con sicurezza.

Per me fu un vero trionfo ed una bella soddisfazione.

Ma quando lo seppe Zi' Vincenzo... Quel caro vecchio pianse di gioia e di commozione per la buona figura fatta dal suo allievo.

Cap. VIII /

IL "SAN LUIGI"

Zi' Vincenzo mi parlava spesso delle navi che aveva comandato, e un giorno mi parlò del "San Luigi".

- Non c'era in tutto il Mediterraneo un bastimento più bello e più veloce, e nessun altro gli aveva mai messo la prua davanti.

Raccontando, si trasformava. Le rughe sul suo volto si spianavano, gli occhi gli risplendevano, la voce prendeva un altro tono. A tat ti interrompeva il suo racconto, e rimaneva come assorto, mentre ricercava nel tempo ricordi così lontani.

- Il "San Luigi" era un brigantino dall'alta alberatura e dalla linea slanciata, ed avevo avuto la fortuna di comandarlo appena uscito dal cantiere.

Un giorno uscii da Palermo per Barcellona. Mentre salpavo, da un altro brigantino riese una voce mi salutò:

- Zi' Vincè, t'aspetto a Barcellona!

- Aspetterai me - risposi - caro Zi' Nanni; quando arriverai tu, io sarò già da tre giorni sulla via del ritorno.

- Scommettiamo una cena!

- D'accordo! E per tutto l'equipaggio.

- Ci allontanammo fra le grida dei marinai che si lanciavano frizze e motti e presto fummo in alto mare.

Per due giorni fummo soli fra mare e cielo. Il primo giorno intorno a noi volteggiavano i gabbiani che mandavano grida che sembravano scrosci di risa umane; il secondo giorno solo rumore ad accompagnarci: lo sciacquio dell'acqua contro i bordi ed il cigolìo di qualche

bozzello.

Avevo però l'impressione che il "San Luigi" camminasse meno del solito; comunque, poi, non ci feci più caso.

Alle prime luci del terzo giorno - continuò Zi' Vincenzo - scorgemmo una vela che si avvicinava a noi a vista d'occhio.

Quando fu vicina, riconobbi la "Nostra Signora" di Zi' Nanni che sembrava venirci addosso e che, giunta a portata di voce, pur essendo sotto vento, si mantenne per un po' al nostro fianco, mentre il suo equipaggio insolentiva il mio, muto per lo stupore.

- Zi' Vincè - urlava Zi' Nanni - intanto vado ad ordinare gli antipasti ed a far buttar giù la pasta. Non tardare molto, ché altrimenti la trovi troppo cotta!

Uno scroscio di risa seguì le parole di Zi' Nanni, mentre la "Nostra Signora", al gran lasco, si allontanava da noi.

Sentivo ancora nelle orecchie quelle risate, e ti giuro che più che la scommessa persa, quello che mi rimaneva sullo stomaco era il fatto di aver visto per la prima volta il mio "San Luigi" battuto da un'altra barca.

Zi' Vincenzo rimase per un po' pensieroso ed io non osavo disturbare il suo silenzio.

- Quella notte non dormii per niente - riprese infine - ed appena fu giorno, chiamato il Nostromo, gli chiesi se a Palermo avesse fatto qualche modifica agli alberi.

- Ho tesato di un palmo lo strallo di prua - mi rispose. Capii subito!

Mollato lo strallo e ripresa l'alberetto di maestra la sua posizione solita, il "San Luigi" sembrò volare.

Riprendere in poco tempo la "Nostra Signora", abbordarla per renderle pan per focaccia ed arrivare a Barcellona due giorni prima, fu tutt'uno.

E ti garantisco che non mangiai mai con così grande appetito come quella volta - concluse Zi' Vincenzo.

Caro buon vecchio capitano!

Quante volte, ripensando a quel tuo racconto, ho creduto che tu mi avessi dato a bere una gran bugia, ché mi sembrava impossibile che lo spostamento così lieve di un alberetto potesse fare simili miracoli.

Quante volte l'ho creduto! Finchè un giorno dovetti darti ragione, quando anch'io provai di persona quanta importanza avesse lo spostamento verso prua o verso poppa di un albero.

E quando agli allievi del mio Centro parlo dell'importanza di centrare una barca o di spostare un albero, ricordo sempre te e racconto il tuo episodio, rendendoti così giustizia, anche se a distanza di tempo.

Ancora oggi ti chiedo scusa, mio buon vecchio amico. E quando ritorno a Portoferraio e vedo che una palma indica il luogo dove sorgeva la tua, la nostra casa, mi sento prendere dal pianto.

Perchè la tua casa non c'è più; non c'è più il ponte Hemmin con quei grossi vapori, ché la guerra non tiene conto se un buon vecchio sta nella sua casetta a vivere di ricordi ed a riposarsi di una lunga vita operosa.

Uno scoppio di bombe frantumò i muri, polverizzò ogni cosa, seppellì tutto sotto un cumulo di macerie.

Io non c'ero, allora; ero lontano, e quando lo seppi ne provai

sgomento e dolore.

Avrei voluto essere lì anch'io, a frugare fra quelle macerie per ritrovare il tuo sostante di cui mi spiegavi il funzionamento, e quella tua grande medaglia che tu mi mostravi quando, da ragazzo cattivo come oro, ti chiamavo Padrone di tartane e di "lacconi".

Perchè quella medaglia racchiudeva nel bagliore del suo metallo tutta la luce del sole che aveva illuminato la tua lunga vita passata sul mare.

Cap. IX /

BARCHE E TIPI D'ALTRI TEMPI

San Rocco era veramente una tradizione che si tramandava nel tempo e che godeva del consenso generale, perchè nelle piccole barche a vela rivivevano per i vecchi marinai i ricordi della lontana giovinezza.

Ormai la grande vela era al tramonto. Dei grossi bastimenti erano rimasti due brigantini a palo, il "Teodoro" e il "Giovannino", che qualche volta venivano nella rada di Rio, facevano alcuno bordi intanto che il Cartini o il "Cinese", i due capitani, scendevano a terra, e poi, con tutte le vele a riva, riprendevano il largo.

Le loro visite si fecero sempre più rare, finchè anch'essi non si videro più.

Al loro posto passavano la "Nina", la "Foco", il "Bolzaneto", il "Palmaiola" ed altri minori pirescafi dell'"Ilva", che salutavano passando a pochi metri dall'"Isola", lo scoglio che chiudeva il piccolo porto, da dove le mogli dei marinai, rispondendo al saluto, gridavano ai mariti:

- Scrivi! e manda i soldi!

Alle "Viste", intanto, luogo di riunione dei vecchi, si intrecciavano i soliti commenti di chi aveva navigato a vela e che non voleva annoverare nel numero dei veri marinai che navigava ora a vapore.

Scomparsi erano anche i "laccioni", piccoli bastimenti di 50/60 tonnellate che trasportavano il minerale di ferro agli altiforni, e che nelle feste paesane ingaggiarono regate indimenticabili sul percorso Rio - Palmaiola e ritorno.

C'erano ora i canotti che continuavano una tradizione ormai lontana nel tempo, e fra questi alcuni divenuti famosi per le continue vittorie.

La tradizione voleva anche che la barca vittoriosa fosse trasportata a braccia per le vie del paese e lasciata imbandierata sulla piazza a dispetto di chi aveva perduto.

Gli sconfitti, d'altra parte, nemmeno si sognavano di recarle qualche danno, troppo rispettosi come erano delle barche. Quando vincevano loro tutt'al più tenevano esposta la barca un giorno di più dell'avversario.

La "Mergellina" di Dante, con al timone "Bello", fu quella che per lungo tempo dettò legge.

Il segreto dei suoi successi stava, oltre che nella barca e nel timoniere, anche nelle vele che aveva. Era l'unica con vela a tartana, alla quale si aggiungeva la freccia e l'uccellino, un piccolo fiocco alzato al di sopra del fiocco grande.

Se il vento era forte, "Bello" ammainava le due vele in più, ma quando il vento calava, cosa che avveniva spesso per San Rocco, con tutte quelle vele, la "Mergellina" arrivava prima con largo margine.

Scomparve anche la "Mergellina", ma non scomparvero davvero le regate, forse rese ora più equilibrate.

Fra le barche piccole, lo "Scillì" e la "Beppina" erano le eterne rivali.

La "Beppina" aveva per equipaggio l'Allori detto il "Ciatto" e "Righino", che dovevano poi diventare acerrimi e cavallereschi rivali nelle prime derive. Terzo membro dell'equipaggio era Giovanni detto "Panchetta", generalmente addetto a tener l'equilibrio della barca e ad ag

gottare".

Sullo "Scillì", con al timone il Soldani, c'erano Bruno Bertolini, il Lessi e, a volte, Tripoli.

Nessuna barca aveva però equipaggi fissi, ché i marittimi si alternavano sulle barche a seconda del turno d'imbarco.

Spesso a determinare la vittoria era il vento, continuo ed eguale per tutti se di scirocco, estroso ed a zone se di maestrale, che, a volte, favoriva chi era nelle ultime posizioni.

Fu questo particolare che falsò i risultati di certe regate, creando strascichi e discussioni a non finire.

Altri tipi caratteristici di quell'epoca erano alcuni capitani di rimorchiatori che trainavano le chiatte cariche di minerale da Rio a Piombino o a Portoferraio, e che armando le lance dei loro vaporette, alcune delle quali veramente eleganti, scendevano volentieri in gara per San Rocco.

C'era tra questi Oreste della "Teresa" - la "Teresa" era il rimorchiatore più elegante, lucidato come un mobile -, bravissimo Padrone, che timonò in seguito una delle prime derive riesi, la "Nemica", e che allora, regatando con la sua lancina, era sempre in mezzo alle altre barche meritandosi il nomignolo di "Fastidio", perchè fastidio dava a tutti cercando di metter sotto lo "scolo" delle proprie vele qualunque tipo di imbarcazione.

C'erano i due eterni rivali, i due Giusoppe, sui quali ritornaremo; e c'era il Soldani dello "Scillì", più noto come "Mario l'infermiere", che con uguale abilità curava i feriti e manovrava il suo "Scillì", spesso vittorioso.

Che regate indimenticabili! E che entusiasmo!

Come quando Bruno e "Panchetta" vinsero, con un canotto, una deriva di sei metri.

Cap. X /

I DUE GIUSEPPE

Quelli che per lungo tempo ebbero una parte di primo piano nella vita marinara e velica di Rio furono Giuseppe Arnaldi e Giuseppe Carletti, più noti come "Barbinetto", l'uno e "Mezzaguardia", l'altro.

Da ragazzo ne sentivo parlare come di due acerrimi avversari, sempre in urto tra loro e sempre in cerca di motivi per litigare; ma forse c'era dell'esagerazione su quanto si diceva.

Avevano il comando di due fra i più bei rimorchiatori dell'"Ilva" ed era interessante osservarli quando l'uno faceva manovra, mentre l'altro era già in porto.

- Chi te l'ha messo quel timone in mano? - urlava l'uno.

- Chi t'ha dato quei Fogli da Padrone? - rispondeva l'altro.

E bisognava trattenerli perchè non venissero alle mani.

Uno lo conobbi perchè mio padre ne aveva grande stima, specie come esperto di pesca.

Ogni volta, infatti, che qualche conoscente o qualche "pezzo grosso" della Società Mineraria veniva all'Elba, era a lui, a "Mezzaguardia", che si rivolgeva mio padre, facendo sempre buona figura.

Poteva sembrare burbero, ed era invece un gran brav'uomo; di lui conserverò sempre un buon ricordo e per l'amicizia che mi mostrava e per i buoni consigli che mi dava sulla pesca e sulla vela.

La conoscenza dell'altro fu più movimentata.

Un giorno che dovevo rientrare a Portoferraio, dopo una breve vacanza, mio padre disse:

- Domani non partirai con la corriera; te ne andrai alle undici

per mare: farai una bella gita.

La cosa mi entusiasmò e quando salii a bordo, presso a poco come un ammiraglio sale su una corazzata, l'Arnaldi, che era ad attendermi, mi guardò in un modo che mi sentii subito retrocedere a marò semplice.

Fino a Capo Pero "Barbinetto" non si occupò di me, indaffarato com'era nella manovra di prendere le chiatte; ma passato il Capo delle Viti, divenni oggetto delle sue attenzioni.

Fatto apparecchiare un tavolo in coperta, mi fece sedere, mentre il cuoco portava la pasta asciutta. Me ne dette un piatto con il quale quattro persone si sarebbero sfamate comodamente.

Allora io ero molto disappetente e feci osservare che era troppa.

- Mangia! - mi disse "Barbinetto", fulminandomi - Sei capace di andare dal tu' babbo a dirgli che ti ho fatto morì di fame.

Obiettai timidamente che non avrei detto proprio nulla; ma Giuseppe non mi rispose.

Seguitava ad osservarmi in silenzio, mentre sentivo la pasta che mi andava su e giù, anzi più su che giù.

- Mangia - riprese Giuseppe, fissandomi come se volesse mangiarmi lui.

Io guardava in giro per cercare un aiuto che, quando meno me lo aspettavo, giunse da un piccolo bastimento a vela diretto verso Porto ferraio.

- Comandante! - gridò il marinaio che in quel momento era al timone - che facciamo? - ed indicò il bastimento immobile.

Era una giornata come ce ne sono di luglio - ed eravamo di aprile - e sul mare, calmissimo, non una bava di vento.

- Lo rimorchiamo? - insistette il marinaio.

- No! - rispose Giuseppe, con un tono di voce che pareva un muggi-
to - peggio per loro!

- Francesco!

Il marinaio al timone si affacciò dalla plancia.

- Metti la prua su quel bastimento. Gliene voglio dire quattro!

Il rimorchiatore cambiò rotta, ma dopo pochi istanti si riudì la
voce di Giuseppe:

- Francesco, lascia perdere! Peggio per lui.

Approfittando del fatto che ero rimasto solo, cominciai a getta-
re forchettate di pasta in mare a più non posso, fermandomi quando vi
di ritornare Giuseppe.

Come vide il piatto quasi vuoto, immaginò cosa doveva essere ac-
caduto. Mi fulminò con lo sguardo; ma il pensiero del bastimento era
più forte.

- Francesco! Rimetti la prua sul bastimento.

E a me:

- C'è da vedere che quelli vadano in Capitaneria a dire che non
li abbiamo presi. Francesco!

Mi alzai e andai verso prua per assistere all'incontro, anzi allo
scontro.

- Io non so chi ve li dà i Fogli - urlava Giuseppe a quelli del
bastimento, mentre dalla chiatta passavano un cavo a rimorchio - Non
l'avete visto che oggi non era giornata di vento?

E brontolò fino a Portoferraio.

Quando vi giungemmo si era calmato, ed aiutandomi a scendere mi
fissò un momento e mi congedò con un:

- Salutami tuo padre e... studia, ché al mondo ci sono troppi

ignoranti, a cominciare da me.

In regata i due Giuseppe si cercavano, si "ingaggiavano", se ne dicevano di tutti i colori; anche se le loro imbarcazioni erano di categorie differenti.

Poi una barca di Piombino, il "Palombino", di Scotti, prese a partecipare alle regate riesi e "Barbinetto" lasciò perdere "Mezzaguardia" per dedicarsi al nuovo arrivato, suo vecchio amico-nemico, che spesso gliene suonò nelle regate di San Rocco.

Ricordo che noi ragazzi andavamo sempre ad aspettarlo al suo arrivo, perchè il ritornello era sempre il solito.

- Tu ormeggia la barca - diceva al suo prodiere - che io vado a far reclamo.

E partiva in quarta, seguito da tutti noi, ansiosi di vedere come andavano a finire le cose.

Come incontrava il suo avversario, il saluto era sempre uguale:

- Hai vinto! E va bene! Ma la faccia del "camminatore" non ce l'hai!

Una sera, a un tavolo del bar, proprio sotto le finestre della mia casa, assistevo con mia sorella ad un dialogo divertentissimo.

"Barbinetto" e Scotti, il "Monchino", seduti uno di fronte all'altro, da più di un'ora discutevano circondati da un discreto numero di persone.

- Siamo amici? - chiedeva Giuseppe?

- Sì - rispondeva il monco.

- Ti ho pagato da bere?

- Sì.

- Allora lo ammetti che hai vogato?

- No!
- Porca!... Non mi sono spiegato.
- E pazientemente ricominciava:
- Ti ho pagato da bere?
- Sì.
- Ne vuoi dell'altro?
- No, grazie.
- Siamo amici?
- Certo.
- Abbiamo bevuto insieme?
- Sì.
- Allora, lo vuoi dire che hai vogato?

- No che non ho vogato; ho vinto regolarmente.
- Ma sei duro! porca miseria! devi ammettere che hai vogato!

Il dialogo sarebbe continuato ancora chissà quanto, se non fosse intervenuto l'"Africano", che, con la sua voce strascicata e cadenzata disse:

- Giuseppe, te le hanno suonate un'altra volta.

Il ceffone che volò lo sentirono a cento metri di distanza.

Un attimo di sgomento seguì tra i presenti; poi Giuseppe, prendendo l'"Africano" per un braccio, lo invitò a bere con lui. Sicuramente l'"Africano" pensò che se uno schiaffo portava ad un bicchiere di vino, era quella una cura alla quale si sarebbe sottoposto volentieri.

& & &

Dei due, il primo ad andarsene fu Giuseppe Carletti, che ebbe

amareggiati gli ultimi anni di vita dalla perdita in guerra del figlio: doloroso tributo pagato da questo bravo Padrone a cui mi legava un grande affetto.

L'altro visse molto più a lungo e divenimmo amici.

Aveva stima di quel ragazzino che un giorno lontano aveva portato a Portoferraio ed al quale aveva raccomandato di studiare.

E su di lui, conoscendolo meglio, compresi che molto si era detto di ingiusto.

Fino agli ultimi anni rimase un entusiasta, appassionato amatore della vela, sì da regatare un giorno su una "V", una deriva da alievi; lui, che aveva ottantaquattro anni.

Quando anch'egli ci lasciò, mi accorsi che avevo perduto due cari amici, che mi avevano insegnato tante cose.

Con loro era una generazione che se ne era andata, quella che a noi ragazzi era apparsa come leggendaria. Una generazione che ci aveva lasciato tanti ricordi e tanta onestà come regaggio; chè nella vita è difficile, fra le bufere che imperversano, mantenersi onesti e laboriosi, esempi di estrema rettitudine per la famiglia, come erano stati loro.

Cap. XI /

LA PRIMA "SCUFFIA"

Un pomeriggio ero venuto in paese in bicicletta per alcune commissioni. Le avevo sbrigate in breve tempo, anche perchè, passando dagli "Spiazzi", avevo veduto Valentino passare con il sacco delle vele.

La sua barca era allora quella che riscuoteva le mie simpatie.

Quando scesi giù tra i canotti mi avvicinai alla "Stella Maris", alla quale Valentino aveva già issato il fiocco, e chiesi se potevo essere utile in qualche cosa.

- Porta la tonda in bottega - mi disse; e quando già stavo per prenderla:

- Aspetta! - soggiunse - sei tu! Lascia stare, faccio da me.

Capii il perchè del suo brusco contrordine.

Valentino era l'operario addeyto alle pompe che mandavano l'acqua alle laverie di miniera, e, con la posizione di mio padre, non se la sentiva di farmi fare dei servizi.

- Lo faccio volentieri - ripresi, con la speranza che cambiasse idea - mi piacciono le barche a vela, specialmente questa.

- Ti piacerebbe fare anche qualche bordo, eh? - riprese Valentino.

- Certo! Mi piacerebbe molto.

- Allora fai presto.

Ripresi la tenda e di corsa la portai nel magazzino delle pompe; poi mi detti da fare, ma era tanta la mia impazienza che davo più noi che utilità.

Avevo una paura matta che arrivasse qualcuno a soffiarmi il posto, e non vedevo l'ora che si varasse la barca.

Quando fu pronta, alcuni operai addetti ai magazzini della Società Mineraria ci aiutarono a vararla, ed appena in mare vi saltai su con tale foga da dare una ginocchiata in un banco ed una testata alla boma da vedere le stelle.

Trattenni a stento l'urlo di dolore, mordendomi le labbra per non farmi scorgere, perchè Valentino non cambiasse idea.

Ci mettemmo alla via, e solo quando uscimmo dal porto, mi sentii tranquillo.

- Guarda il fiocco; non guardare in terra.

- E' che avevo paura che qualcuno mi levasse il posto - risposi.

Valentino rise e cazzò di più la scotta. Io feci altrettanto con il fiocco e la "Stella Maris" si piegò sotto il Maestrале.

Com'era bello vedere la costa che si allontanava poco a poco; e che musica quello sciabordìo, che noi ragazzi chiamavamo con parola dialettale "aricciame", contro i bordi!

Forse fu in quella occasione che a quel ragazzo di molti anni fà la vela entrò nel sangue.

Intanto il maestrале pian piano aumentava d'intensità e la barca si inclinava sempre più. Poichè entrava l'acqua a bordo, dovetti dar mano alla Sàssola per "aggottare".

Eravamo sotto la Ripa Bianca, quando Valentino disse che conveniva virare di bordo e rientrare. Confesso che cominciavo ad avere paura, visto che le raffiche di vento aumentavano.

I canotti non avevano coperta nè casso d'aria e sapevo che capo volgendosi la barca, con quei sacchetti di sabbia a bordo, poteva af

fondare. In una regata il "Ciatto" era rimasto in mare a lungo, tenendo la "Beppina" per la cima dell'albero perchè non affondasse; in attesa dei soccorsi.

Però avrei voluto arrivare fino a Rio Albano.

Sapevo che mia madre e mia sorella a quell'ora erano scese sulla spiaggia.

- Arriviamo fino a Rio Albano? - chiesi a Valentino con voce incerta.

- Ti entusiasmi, eh? - mi rispose - Va bene! Continuiamo ancora un po'.

Allora non esistevano strozzascotte; il fiocco era grande quasi come una vela da "S" e la scotta mi bruciava le mani. Né c'era da darle volta, perchè il maestrale, che veniva a raffiche, ci costringeva a un continuo molla e tira.

A Rio Albano ci giungemmo "sparati".

Già vedevo mia madre sulla spiaggia, mia sorella in acqua che faceva il bagno e, attraccata al pontile, una chiatte già quasi carica di minerale.

- Attento che giriamo! - disse Valentino.

Una raffica più violenta ci colse di sorpresa. La scotta della randa che Valentino aveva fissato ad un nottolino si imbrogliò: la "Stella Maris" sbandò paurosamente. Il bugliolo stava per finire in mare sottovento ed io allungai il braccio per riprenderlo.

Mi ritrovai in mare senza accorgermene e, mentre ritornavo su, sentii sul capo qualcosa che dolcemente mi respingeva a fondo.

Ero finito proprio sotto il centro del grande fiocco, e dovetti nuotare un po' sott'acqua per togliermi da lì.

Quando ritornai a galla, sentii Valentino che urlava, cercando disperatamente di raddrizzare la barca. Mentre nuotavo per aiutarlo e la "Stella Maris" stava per affondare, in un attimo vidi, senza sapere come, tutta la scena d'intorno.

Il Miele, capitano della chiatta, saltato sulla lancia vogava disperatamente verso di noi. Sul pontile gli operai, lasciato il lavoro, ci gridavano parole di incoraggiamento.

Non vedevo mia madre, perchè parte della visuale della spiaggia era coperta dalla chiatta, ma scorgevo mia sorella che arrancava verso di noi con bracciate furiose.

Anche se aveva qualche anno meno di me, Maria nuotava più veloce. Questo fatto non mi era mai andato giù; in quel momento, però, tutto era buono.

Come Dio volle il Miele ci raggiunse e, afferrata la "Stella Maris" per l'albero, cercò di raddrizzarla, mentre il marinaio che era con lui tentava di gettare i sacchetti fuori bordo.

Dopo molti sforzi Valentino ed io, che eravamo aggrappati allo specchio di poppa della lancia, essendoci un po' riposati, ci affrettammo ad ammainare le vele. Con gran fatica ci riuscimmo e, finalmente, presa a rimorchio la "Stella Maris" che galleggiava a pelo d'acqua, riuscimmo a portarla a riva.

Subito ci si affollarono intorno gli operai della caricazione e mentre Valentino spiegava come ci eravamo rovesciati, mia madre, che aveva ancora dipinto sul volto lo spavento, mi condusse subito a casa per cambiarmi i vestiti. La sua preoccupazione riguardava ora mio padre, al quale temeva che le notizie gli giungessero falsate.

Oggi, quando ci si rovescia, se non ci sono danni, si raddrizza

la barca ed in un attimo si riprende la regata; ma a quell'epoca, con quei grossi canotti, zeppi di vele e di sabbia a bordo, come zavorra, rovesciarsi costituiva un pericolo.

Benché mia madre non volesse saperne, volli ritornare a Rio a prendere la bicicletta e con un'auto di passaggio, insieme a Valentino, che era venuto su dopo aver sistemato la barca, ritornai in paese.

In macchina, mentre Valentino spiegava alla autista cosa ci era accaduto, mi trattenevo a fatica dal ridere, perchè mia madre aveva costretto Valentino, che non voleva assolutamente saperne, ad indossare un paio di pantaloni di mio padre, dentro ai quali stava tre volte.

A Rio andai in ufficio da mio padre e gli raccontai ogni cosa.

Mi aspettavo una delle sue solite paternali, e mi stupì molto non sentirmene fare.

Mi chiese solo se stavo bene e concluse col dirmi che nella vita tutto serve, anche rovesciarsi in barca a vela.

Cap. XII /

IL PRIMO IMBARCO

Un anno che a scuola non ero andato troppo bene - due materie da riparare - mio padre mi disse:

- Visto che non hai voglia di studiare, ti ho fatto fare il "Libretto". Domani ti imbarcherai. Così trarrai da te le conclusioni su quanto sia dura la vita del mare.

Io abbassai il capo, facendo la faccia di circostanza di chi è pentito, ma in cuore mio pensavo già ai viaggi, al mare: a quello che era sempre stato il mio sogno.

Vedendomi così contrito, mio padre ebbe un attimo di esitazione, sì che temetti cambiasse idea.

La nave che mi attendeva era un rimorchiatore d'alto mare, il "Lampo", addetto al trasporto dei natanti carichi di minerale, ma che, in quel periodo, faceva la spola tra Portoferraio e Livorno con una chiattina a nafta.

Il capitano era Angiolino Guidetti, un vecchio amico. La sua abitazione, a Portoferraio, era sullo stesso pianerottolo dove io abitavo e da lui era stato deciso che avrei dovuto andare a stare in un primo momento.

Era un gran brav'uomo e da lui appresi tante nozioni che completarono la mia cultura marinaresca iniziata con zi' Vincenzo.

Dell'equipaggio ho presenti più di ogni altro Leonardo e Beppe di Tebaldo, due bravi marinai che mi insegnarono tante cose e che ricordo volentieri.

Del primo ero stato un accanito tifoso nelle regate a remi di

San Rocco. Era uno dei migliori vogatori che abbia mai conosciuto ed i suoi successi non si contavano. Anche quando, già anziano, scendeva in mare nelle regate sui "gozzi", altra manifestazione importante che tuttora continua, la vittoria era già ipotecata da lui.

Dall'altro avevo saputo la storia di "Bucazucche" e del maiàle, e gli ero grato per le tante cose che da lui apprendevo.

In navigazione generalmente stavo al timone, oppure facevo qualche altra cosa più per non annoiarmi che per voglia di fare. I viaggi comunque si rivelarono buoni per me, nel senso che si navigava poco e si stava molto in porto.

Siccome a bordo non avevo mansioni precise, quando eravamo attraccati a banchina - e si stava in porto anche una settimana - la mattina, dopo la colazione, scendevo a terra e me ne andavo a fare il bagno. Ritornavo a bordo per i pasti; qualche volta pranzavo fuori e la sera rientravo tardi, perchè spesso andavo al cinema.

Feci altri viaggi per Livorno senza annoiarmi più in navigazione: mi ero comprato un album da disegno e mi divertivo a far schizzi o sulle varie parti del rimorchiatore o su qualcuno dell'equipaggio che più mi interessava.

A volte me ne stavo sulla plancia ad osservare minuziosamente la costa, quando passavamo vicini: e vedevo Vada, Castiglioncello, Rosignano; e, quando entravamo in porto, le grosse navi all'ancora fuori della diga o quelle all'ormeggio.

Avevo imparato tante cose a bordo, e per alcune su cui avevo ragionato, ero arrivato ad eseguirle meglio dei marinai.

In questi ultimi, che erano premurosissimi con me e che appena mi vedevano far qualcosa correvano a farla loro per non gravarmi di

lavoro, avevo notato un certo cambiamento. Si erano accorti, alcuni, che, con tutta la loro esperienza, in qualche piccola cosa avevano preso da me dei punti.

Un giorno mi chiamò Angiolino, il comandante, e me lo disse.

- Cosa ci devo fare? - risposi - Pensavo di dover fare così, ed ho avuto ragione.

- Sì, e questo è il male!

- Come il male? Far bene è male?

- Tu hai fatto bene, ma vedi... Questa gente ^è naviga da tanti anni ed ha esperienza. Tu sei giovane, addirittura un ragazzo. Un giorno capirai cosa si prova a vedersi superare in qualche cosa da chi è più giovane.

E' difficile dopo aver fatto per tanti anni una cosa, ed esser convinti che meglio di così non si fa, adattarsi all'idea di vedersi superare da un pivello.

- Che devo fare, allora? - Gli chiesi.

- Se credi di farlo, quando saremo in navigazione, le ceneri, in vece di buttarle sottovento, buttale sopravvento.

- Ma così ritornano tutte a bordo!

- Appunto.

- Come appunto?! Non capisco!

- Dai retta a me e fai così.

Un giorno che eravamo in navigazione, passato da poco lo secchio di Vada, tirai su le ceneri.

Era un lavoro, quello, che non facevo troppo volentieri, perchè il grosso secchio era veramente pesante.

Non mi ero mai voluto dare per vinto, ma confesso che facevo u-

na gran fatica a tirarlo su. Dopo che lo ebbi messo sulla coperta, mi portai verso il bordo del rimorchiatore.

Osservai Beppe, Leonardo ed altri che con la coda dell'occhio seguivano i miei movimenti. Ero sopravvento - quel giorno era anche vento fresco - ed appena inclinaì un po' il secchio, mi venne una nube di sporcizia addosso.

Mi si strinsero tutti intorno gridando:

- Lo vedi? Bisogna dar retta a chi ne sa di più.

- Dai qui, che lo faccio io!

- Lascia a me - diceva un altro.

Ripulirono me e la tolda e ritornammo tutti amici, di buon umore, ora che avevano potuto dimostrarmi che io ero ancora agli inizi di quella carriera, che non ho mai proseguito, e che loro erano i maestri.

- Che ti dicevo? - mi disse dopo Angiolino - Ora sono contenti.

Da quel giorno, a bordo, cominciò per me una vera pacchia.

In navigazione, stavo al timone finchè ne avevo voglia; dopo mi stendevo in cuccetta, leggevo dei libri che mi ero portato a bordo, disegnavo, scrivevo, studiavo.

Ciò durò poco meno di tre mesi.

Quando sbarcai mi presentai agli esami di riparazione, ai quali mio padre pensava che nemmeno andassi, convinto che l'anno ormai fosse perduto.

A bordo, al contrario, avevo studiato davvero. Gli esami li superai facilmente.

- Hai capito la differenza che c'è - diceva mio padre - fra la vita di bordo e lo starsene invece dietro una scrivania?

- Sì - rispondevo.

- Hai visto con i tuoi occhi?

Ed hai navigato d'Estate! Ma tu sapessi quanto è brutto d'inverno, con il mare grosso, con la pioggia, con il vento che ti sferza il volto, con il freddo che ti gela le mani!

Che differenza - continuava mio padre - starsene invece con la stufa accanto, dietro a un tavolo, a scrivere in un bel tepore, mentre fuori si scatena il mondo.

- Sì - dissi-hai ragione.

E d'imbarco non si parlò più.

Conservai per tanto tempo il "Libretto", ed ogni volta che si parlava di mare:

- Ho navigato anch'io - dicevo. E quando, non ci credevano, tiravo fuori il mio "Libretto" che intanto era rimasto a bordo per undici mesi e dieci giorni, sicchè la mia navigazione risultava tale.

Poi un giorno il Libretto mi fu richiesto dalla Capitaneria, e poichè erano trascorsi troppi anni da quell'imbarco, me lo tolsero. Fu come se mi avessero strappato qualcosa di me stesso, della mia anima, qualcosa a cui tenevo più di tutto.

Oggi mi consolo, guardando a casa un altro "Libretto".

E' quello del mio ragazzo, valido derivista nelle "S", ora ufficiale della Marina Mercantile.

Ci sono già più di tre anni di navigazione "a lungo corso", non in un tratto breve come da Portoferraio a Livorno, ma dall'Europa all'America. Tre anni trascorsi in altri mari, fra genti e terre che io conosco solo sui libri.

Però ricordo ancora il mio "Libretto", perchè allora era il primo passo **completo** di un sogno come tanti altri spesso affiorati nella vita e svaniti così, nel nulla.

Cap. XIII /

LE "CIABATTINE"

Poichè in ogni sport si cerca sempre di migliorare il mezzo per raggiungere velocità maggiori e mète più ambite, anche a Rio si desiderò una barca che avesse maggiori caratteristiche da regata e fosse unicamente da competizione.

I canotti erano nati per tutt'altri usi: servivano per la pesca, per diporto o per le spiaggiate, quando, di domenica, le famiglie che ne possedevano uno, caricavano viveri, pentole e cuscini e partivano verso qualche spiaggia solitaria dove trascorrere l'intera giornata.

Si faceva il bagno, ci si arrostita al sole, si mangiava pane e sabbia o formiche, come dicevano i maligni, e, a sera, stanchi ma contenti, si rientrava al paese fra i canti dei giovani al suono di chitarre e mandolini.

Una tradizione, questa, che ancora oggi continua, anche se limitata al pomeriggio e con i transistors che hanno sostituito i mandolini e il motivo "beat" che ha soppiantato lo stornello.

Nacquero dunque delle barche basse, slanciate, adatte alla corsa. Furono battezzate "ciabattine", e non nel senso dispregiativo di ciabatta, ma in quanto avevano una forma bassa e larga.

Forse il primo a costruirne una fu Giacomo Taddei, vecchio e bravo costruttore, il cui lavoro piacque tanto al direttore degli Altiforni di Portoferraio che volle la barca per sé, dandone in cambio al Taddei una di quasi otto metri, l'"Ondina".

L'esempio fu seguito dagli altri, tanto che ad un certo momento, nelle Sagre di San Rocco, a fianco dei tradizionali conotti si trovò

una nuova categoria, quella appunto delle "ciabattine", derive di circa cinque metri e mezzo, somiglianti alle "U", anche se molto più basse.

Non erano molte, per la verità, e perchè costavano salate e perchè il marinaio riese, che ha sempre guardato al pratico, trovava che il canotto serviva ad una più vasta gamma di usi.

Le "ciabattine" rappresentavano un lusso, e solo chi se la sentiva di affrontare un grosso sacrificio finanziario dava loro la preferenza.

Un paio di "ciabattine", la "Heila" e la "Danais", nacquero nel la bottega di Giuseppina Mazzei.

Giuseppino, a quell'epoca, non possedeva ancora il cantierino dal quale sarebbero poi uscite tante belle barche. Tuttavia quella bottega era già il luogo di riunione di quanti amavano lo sport velico.

Là convenivano timonieri, equipaggi; e l'argomento era sempre lo stesso: la vela.

Là trovavi Enrico Gori, detto "Righino", il timoniere per eccellenza; ed altri, di cui spesso si parla in queste pagine; là, ragazzo sempre assetato di notizie, passavo le mie ore libere.

Alla vela debbo riconoscenza anche perchè mi fece conoscere Giuseppino e "Righino", due cari amici, della cui confidenza mi son sempre sentito onorato e la stima per i quali era, ed è ancora oggi, veramente grande.

La bottega del Mazzei si trovava al "Sasso", e quello che avveniva lì accadeva anche in un'altra bottega, situata al "Secco" o "Ca^{stello}", dove altri bravi costruttori e timonieri si riunivano quoti

Fra quelli c'erano Lelio Buoncrisiani, costruttore, con Gigetto Giannoni, della "Nemica"; Paolino Malerbi, che costruì la "Bice"; il "Ciatto", così chiamavano Giovanni Allori; Oreste "della Teresa" ed altri, altrettanto bravi quanto quelli del "Sasso".

Ancora non era del tutto dimenticata l'antica rivalità che aveva diviso il paese in contrade nemiche fra loro, e se a sassate non ci si prendeva più - solo i ragazzi continuavano la tradizione - tuttavia ci si squadrava ancora vicendevolmente con il fare di chi è convinto della propria superiorità sugli altri.

Vecchie ruggini, qualche sconfitta non ben digerita, risentimenti che covavano sotto la cenere, malcelati da sorrisi forzati, sbottarono ad un tratto. Ed il paese fu ancora diviso da rivalità accanite.

"Heila" o "Nemica".

"Danais" o "Nemica" o "Bice".

"Righino" o il "Ciatto"!

Compromessi non ce n'erano: o si era per una parte o per l'altra.

La Domenica, quando scendeva in mare una delle barche e facendo evoluzioni giungeva "sparata" fino a un metro dal molo per strappare il brivido o l'ammirazione alla folla variopinta che, uscita dalla Messa, si sparpagliava sugli "Spiazzi", si potevano vedere uomini felici in volto o lividi, a seconda dell'imbarcazione che compiva le evoluzioni o del timoniere che si esibiva.

In fondo, però, avevano tutti paura, e se scendeva in mare una barca, le altre rimanevano sulla spiaggia.

Ma si giunse poi al caso opposto, con abbondanza di scontri di-

retti o indiretti. Stranamente, comunque, alla vittoria di una seguiva sempre il ritiro dell'altra, per avaria o per qualche altro motivo.

Si arrivò anche a scontri con barche di Piombino e con la "Ferrigna" di Portoferraio, finchè la "Danais" le sistemò tutte, dimostrandosi la migliore.

Naturalmente sul molo il tifo saliva alle stelle ("stelle" che qualcuno vide anche per i cazzotti volati nelle quotidiane, ed in maggior numero festive, baruffe).

I ragazzi cantavano al passaggio della barca preferita, adattando al caso versi di canzonette allora in voga.

Se cantava un gruppo:

"Quando la "Heila" entra nel porto,
sembra tutta una cassa da morto";

un altro rispondeva:

"Se la "Heila" al timone ha "Righino",
sembra tutta un vaporino".

Al posto della "Heila", è chiaro, i ragazzi alternavano i nomi delle altre barche, dicendone bene o male a seconda delle loro simpatie.

Quello delle "Ciabattine" fu il periodo più bello e denso di passione per la vela riese; e fu anche quello che in un certo senso segnò la fine di un'epoca. Già si sentiva nell'aria odore di avvenimenti gravi.

Di quei timonieri, a Rio, ne son rimasti pochi.

Molti sono emigrati, qualcuno non è più su questa terra; e chi è rimasto non è difficile vederlo guardare dall'alto degli "Spiazzi"

sottostanti derivo del Centro Velico Elbano.

Essi hanno gli occhi fissi ad un punto lontano.

Chissà! Alla ricerca, forse, degli avversari di una volta o del

io di panno o di un colpo di vento o di un'età volata troppo pre-

sulle bianche ali delle loro "ciabattine".

Cap. XIV /

VENTO DI BUFERA

Già da qualche anno le regate non erano più quelle di una volta. E non per colpa nostra.

Alla guerra d'Africa, dopo breve tempo, aveva fatto seguito quella di Spagna.

I richiami si susseguivano ai richiami, sicchè, per carenza di concorrenti, organizzare una regata era sempre più difficile.

Andai anch'io militare, e ricordo che, nelle gare dipartimentali, mi trovai indeciso se scegliere l'atletica leggera - che era lo sport dove avevo avuto i maggiori successi - o se regatare sui banchi della Marina, quelli con due alberetti a vele al terzo.

Feci l'una e l'altra cosa, e poi di vela non si parlò più.

La guerra era ormai sulle nostre teste: esaltazioni, scoraggiamenti, riflessioni; tutto ci veniva davanti. Ed in quei momenti in cui il mondo veniva sconvolto, non c'era più posto per lo sport attivo e per lo svago.

C'è in mezzo al canale di Piombino un isolotto di cui ho già parlato, Palmaiola, un tempo nido sicuro di pirati.

Quante volte aveva visto le nostre barche andare su e giù ed incontrarsi tra loro.

Aveva visto i "lacconi" gareggiare "a la morte".

Aveva visto passare le prime derive dalla stazza approssimativa, chè allora c'era libertà di vela, di zavorra, di equipaggio, di tutto.

Palmaiola era stata un po' il nostro nume protettore, il nostro punto di riferimento.

Guardavamo con un senso di sicurezza a quel grosso faro sospeso come un nido fra cielo e mare, intorno al quale volteggiavano i gabbiani, alle cui grida si univano talvolta, in una sinfonia di note inimitabili, il vento e il cupo rimbombo dei marosi che schiaffeggiavano gli scogli.

Palmaiola non vedeva più, ora, le nostre vele. Intorno c'erano al tre barche, di color grigio, mimetizzate, mentre tuonava il cannone.

La guerra arrivò anche a Piombino, a Portoferraio. Queste città ne sentirono a lungo bruciare le ferite; specialmente Portoferraio, che vide la sua industria completamente distrutta.

Noi non c'eravamo: tutti lontani a fare il nostro dovere; e quasi tutti in mare, ad ingaggiare una nuova battaglia più dura, più difficile, più bella, chè il premio non era la solita coppa o la solita medaglia, ma un premio più ambito: in gioco non c'era il nostro onore, ma quello più alto di tutti, quello della patria.

Ritornando a casa, durante le brevi licenze, spesso si apprendeva che qualcuno non sarebbe più ritornato.

Uno fu l'Allori, il "Ciatto"; quello che ricordo di aver preso come esempio, da ragazzo, perchè vedevo come il più capace, il più battagliero.

Seppi che era rimasto sotto un nugolo di bombe: intorno a lui era sparito tutto, in un attimo di terrore e di dolore.

La guerra durò molto più a lungo di quanto pensassimo.

Come se non ne avessimo avuto già abbastanza, dopo la resa dell'8 settembre, quando, ritornati all'Elba, cercavamo di riorganizzarci - e non per le regate, ma per la nostra stessa esistenza - una altra rapida ventata di bufera si abbattè su di noi.

Truppe di colore sbarcarono a Marina di Campo e si sparsero per tutta l'Isola, portando distruzioni, disonore nelle famiglie e ancora dolori, lutti.

Mai come in quel momento la vita umana ebbe un valore così basso!

Mai come in quel momento ci sentimmo calpestati, meschini.

Di regate non si parlava più, e se al paese c'era ancora qualche barca, qualche piccolo bastimento, veniva mitragliato e spedito a fondo.

Quando i mercenari se ne andarono, ricominciò la lenta ricostruzione, morale, prima di tutto, perchè dentro di noi eravamo svuotati. Non sapevamo più cosa fare, ci sentivamo ingannati, non sapevamo più a chi credere: eravamo come tanti automi.

I nostri ideali, le nostre speranze, tutto quello che era stato per noi di esempio, tutto ciò che ci era stato insegnato: tutto svanito come nebbia al sole dell'incomprensione, dell'inganno.

Ed in quei giorni, in quei giorni così tristi, pensammo che non ci saremmo più risollepati e che di barche non ne avremmo parlato ma più.

Cap. XV /

LA LENTA RIPRESA

Quando il cannone cessò di tuonare, pensieri di altra indole erano in ognuno di noi perchè si potesse pensar subito alla vela.

Anche all'Elba era passata la guerra: breve e furiosa come le raffiche del maestrale. Sul mare c'erano solo dragamine intenti a liberare l'acqua dai banchi di mine e pochi canotti adibiti al trasporto passeggeri per il continente, a forza di remi e quando il tempo lo permetteva.

La "Danaïs" giaceva sventrata a Portoferraio; la "Nemica" era scomparsa; altre barche che avevano suscitato tanti entusiasmi, sparite.

Quando al "vento di bufera" seguirono brezze più serene, ci ritrovammo e ci contammo.

Mettemmo su, in pochi, una Sezione della Lega Navale; ed in breve tempo raggiungemmo un discreto numero di soci: più di duecento.

Alcuni erano vecchi nostalgici della vela; molti, i più, erano i ragazzi di un tempo fattisi adulti.

Non avevamo una sede. Ne trovammo una, provvisoria, alla periferia del paese: una grande stanza costruita in tempo di guerra, che non si sapeva esattamente di chi fosse.

Ne prendemmo comunque possesso. Sui muri bianchi io stesso dipinsi barche di ogni tipo, e, visto che era il momento dei balli, cominciammo a improvvisare serate danzanti per poter organizzare, con gli incassi, nuove regate veliche.

Erano nati nel contempo alcuni canotti di quattro metri con de-

riva, che riproposero fra loro le battaglie di un tempo.

Il "Paisan" di Noemio e i "Duo fratelli" di Lelio Giannoni furono due acerrimi, seppur leali, rivali; a contrastarli c'erano la "Rosamaria" di Millo, la "Rosella" di Mendes, un bravo timoniere che cessò di regatare troppo presto, ed il "Luigi" del povero Silvietti.

Il caro Sergio, che timonò poi una delle prime "S" riosi, l'"Emi", stroncato da un male terribile, ci lasciò ancora giovanissimo. Anche in sua memoria ci rimettemmo a lavorare senza risparmio, chè gli atleti scomparsi si ricordano e si onorano rinnovando le ansie e le soddisfazioni che ci avevano reso loro fratelli.

Da Piombino venivano ora barche più grosse, anch'esse con deriva, a continuare il duello di una volta.

Erano il "Via col vento", il "Nibbio", l'"Intrepido". Timonieri il Miele, un Riese trasferito a Piombino; il capitano Testi e Bianchi; altre volte Bertilacchi e Tabani.

Con le prime comparse delle derive piombinese - la "Dianora", una "U" 5,50 e le "S" 4,50 "Euriana" del Tafi, "Simonetta" dello Zinali, "Luana" e qualche altra con alla testa dei timonieri il buon Razzetto - scomparve poco a poco la Sezione della Lega Navale.

Lo stanzone ci fu tolto. Privi di sedie, senza poter più organizzare le nostre feste, senza più fondi, rimasti in pochi sparimmo senza accorgercene, in silenzio.

A chi aveva istituito la sezione va il merito di aver, nei momenti difficili del dopoguerra, riattivata la tradizione velica a Rio, ridestati i vecchi entusiasmi, ripresa l'attività agonistica sul mare.

In tal periodo, che durò quattro anni, si svolsero molte regate

Di grande aiuto mi furono Giuseppino Mazzei, che con il suo cantiere no rimediava a tante nostre deficienze; Mario Soldani, il non dimenticato timoniere dello "Scillì"; e Dublino, detto il "Norvegino", più bravo però nell'organizzare feste da ballo che regate.

Allora si andava un po' alla buona; le regole sul mare erano quelle semplici di una volta. Tuttavia, quando comparvero le prime "S", per tenerci aggiornati, comprammo il volume La regata e la sua legge, chè l'antica fievolezza e le rivalità erano riaffiorate.

& & & & &

Trascorse del tempo, finchè un altro gruppo di appassionati creò il Centro Velico Elbano. Esso, per il primo anno, si appoggiò a quello di Piombino, già in possesso di alcune derive e con più esperienza del nuovo tipo adottato, la "S".

I primi soci, con in frutti di un'autotassazione, costruirono la prima deriva nazionale "S", che ebbe il nome augurale di "Elba", la nostra terra.

Il guidone ebbe i vecchi colori bianco e azzurro, con l'Isola ricamata in oro.

Anno di fondazione: 1956.

Fra le figure più in vista del nuovo sodalizio, c'erano Ilio Sanguinetti, primo presidente, ed Amilcare Taddei, ex Nostromo della Marina Militare, che urlava sempre ed aveva un cuor d'oro.

Amilcare ai suoi tempi doveva aver guidato qualche nave all'assalto, perchè nei rinfreschi che seguivano le premiazioni delle regate urlava invariabilmente:

-- Ciuma! All'assalto!!

Sicchè i poveri pasticcini venivano fatti fuori in un "amen".

Alla deriva "Elba" seguirono l'"Ombra" di Noemio, la "Daila" di Millo, il più sconcertante derivista di questa classe; la "Maristella 1^" di Lelio e l'"Emi", acquistata in Liguria, detentrica del titolo italiano per il 1956.

Con queste barche - a cui seguirono tre derive "V" per allievi: quella di Pietruccio, che continuò poi nei "Finn"; quella di Marcello, nipote di Giuseppe "Barbinetto"; e quella di Mario Mellini, passato poi agli "Snipes" e che voleva sempre ventarello - il Centro Velico Elbano, con al timone il Sanguinetti e Amilcare, mise il naso fuor di finestra ed affrontò i campioni della categoria.

Cap. XVI /

LA CLASSE "S"

Anche per il nostro Club avevamo scelto le derive nazionali "S":
i motivi della preferenza erano stati molti.

In primis perchè la "S" era una classe adatta alle nostre possi-
bilità finanziarie, al sorgere del C.V.E. non troppo solide.

Si trattava, inoltre, di una classe a restrizione, approvata
dalla F.I.V.: le barche potevamo costruircele, tanto che le "S" esi-
stenti erano state tutte costruite da artigiani che, nella maggior
parte dei casi, ne erano anche i timonieri.

A Rio avevamo dei carpentieri e dei maestri d'ascia veramente in
gamba che conservavano la fama di chi, un tempo, costruiva bastimen-
ti di 300/500 tonnellate in quella via che ancora oggi porta il nome
di via dei Costruttori.

Molti a Rio erano in grado di costruirsi un canotto, ma quelli
più capaci erano Giuseppino Mazzei, Gigetto Giannoni e Millo Muti, tut-
ti con una buona esperienza di derive.

Gigetto costruì l' "Elba", la nostra prima "S", e la gloriosa "Ma-
ristella"; il Mazzei, l' "Ombra", che fu un grosso sbaglio vendere,
l' "Aldebaran" e la "Paola"; Millo, la "Daila", a cui seguirono la
"Morgana" e la "Cinzia".

L' "Emi", come già detto, fu acquistata in Liguria.

Quando quest'ultima arrivò da noi, la guardammo con interesse,
ne studiammo le linee, dato che ora la barca campionessa d'Italia
1956.

Tuttavia non la prendemmo a modello, perchè proprio in quell'an

no la F.I.V. decise di ridurre i coefficienti di velatura e tanto la "Emi" quanto la Piombinese "Luana", anch'essa laureatasi campionessa di Italia, nel 1957, non resero più come in passato.

In ogni caso il motivo più valido che ci aveva indirizzato verso queste barche, nelle quali poi abbiamo sempre creduto, fu certo quello che ci spingeva a tener conto dei Clubs vicini e ad uniformarci a loro, per non sottostare, nelle competizioni, a lunghe e gravose trasferte.

A Piombino c'erano le "S"; altre "S" erano a Follonica e a Livorno. Quindi il nostro Club, nato appoggiandosi a Piombino, fu portato per forza di cose a preferire tale classe.

Quando, appena usciti dal nostro guscio, ci incontrammo con i campioni, eravamo soltanto dei pivelli.

Come marinai eravamo senz'altro alla pari degli altri: il mare lo avevamo nel sangue; sul mare avevamo trascorso la nostra giovinezza; anche chi non era marinaio, del mare conosceva tutto o quasi.

I canotti, però, erano tutt'altra cosa; troppo diversi da queste barchette tutte uguali che, se si rovesciavano, subito si raddrizzavano e riprendevano la corsa.

Bisognava ricominciare da capo.

Ricordo che ad una delle prime selezioni a cui partecipammo, nell'osservare dal palco della giuria le derive al passaggio della boa che chiudeva il primo triangolo del percorso, vidi che si erano già frazionate e avanzavano a gruppi. E così fu per alcune selezioni.

Nel primo gruppo c'erano tutti i campioni, le barche che andavano per la maggiore, i timonieri che vantavano notevole esperienza e che già avevano conquistato il titolo di campione d'Italia. Nel se-

condo c'erano i rincalzi e, talvolta, forse per sbaglio, qualche no nostra barca. Nel terzo c'eravamo noi, tutti insieme.

In coda non durammo però a lungo, chè già l'anno seguente giungemmo a passare nel gruppo di mezzo, mentre qualche nostra barca - come l'"Ombra" di Noemio o la "Maristella" di Lelio - era transitata nel primo.

I due timonieri citati faranno poi sempre parte della élite di questa classe.

Nel primo gruppo, come detto, c'erano i campioni. Alcuni di essi meritano di essere ricordati.

& & & & &

Uno dei primi che conobbi fu Bientinesi, con il quale mi ritrovai anche al 1° Corso Istruttori a Genova.

La sua barca, il "Pampèro", era tra le migliori e lui stesso uno dei più bravi "manici". Era stato campione italiano degli "Snipes" nel 1941, ed aveva una lunga esperienza sui due tipi di barche. Mi fu subito simpatico e divenimmo amici. Oggi non regata più sulle "S", e ci vediamo più raramente; ma quando ci incontriamo ritrovo sempre un caro amico, alla cui amicizia tengo moltissimo.

C'era inoltre la "Dina" dei Mazzantini, che ebbe un momento particolare di fortuna o per la bravura dell'equipaggio o per demerito altrui.

I Mazzantini vinsero il titolo italiano per due anni consecutivi: nel 1958 e nel 1959; nel 1960 finirono al posto d'onore.

I Mazzantini, per la verità, non li conobbi bene. Me ne dispiace, perchè erano veramente bravi e li ammiravo molto. Ma di uno che fu anche loro prodiere, Garfagnoli, campione italiano negli "Snipes"

nel '41, fui e sono tuttora amico.

Garfagnoli è una delle figure più simpatiche e più battagliere che abbia mai incontrato. Parlare con lui è sempre un piacere, ch  ha una chiacchiera invidiabile e quando parte nessuno lo ferma pi .

Tante volte ci   stato amico ed alleato nelle riunioni dei Comitati, alle quali ci ritroviamo sempre battaglieri pi  che in mare e dalle quali ci partiamo sempre pi  amici.

Bientinesi, Garfagnoli e i Mazzantini sono di Antignano, il Club al quale danno vita i Visibelli, cari amici anch'essi, e dei quali uno, Franco,   sicuramente, oltre che fra i pi  competenti nelle giuria, quello di noi che possiede una certa invidiabile eleganza, da vero yachtman, mantenuta anche quando usciamo dalle barche-giuria conciatu "alle sette piet ".

Altro bravo concorrente   l'apuaano Cecchieri, oggi nostro valido Segretario di classe.

Il nostro primo incontro con lui, a Lerici, fu caratterizzato da uno scontro per colpa di una squalifica; scontro di breve durata, per , ch  Cecchieri lo apprezzammo subito. Quando a Imperia vinse il Titolo italiano, fummo i primi noi ad esserne lieti.

Il pi  illustre rappresentante di Follonica, prima del Mondiale, era allora Ricceri, con la sua "Cristina"; un altro signore della vela, secondo ai campionati italiani del 1956.

Un giorno, a Portoferraio, in una regata in cui Presidente di Giuria era Bertel , Presidente allora anche del Comitato Regionale Toscano, il buon Ricceri guidava la corsa e poteva gi  considerarsi sicuro vincitore.

Girando la boa che precedeva quella d'arrivo, un colpo di mare fece

ondeggiare contemporaneamente, l'una verso l'altra, la barca e la boa, e la bandiera con il suo drappo sfiorò la testa di Ricceri, che Bertelà squalificò.

Anche nella protesta che seguì la squalifica, che significò la perdita di una vittoria sudata, Ricceri fu signore: signorile nell'esposizione, signorile nell'accettare un giudizio ingiusto, visto che non c'era stato dolo da parte sua; ma giusto, chè così dettava il regolamento.

Anche lui oggi non corre più. E' però uno dei più validi organizzatori del Club di Follonica, insieme al validissimo Casanovi; né ha mutato quel suo modo di fare, che sembra talvolta indicare rassegnazione e che, invece, suscita stima in chi lo conosce ed ancor più lo fa apprezzare per quella sua correttezza e lealtà che tante volte mostrò in mare, al timone della sua bella "Cristina".

Contrapposto a lui è il Bernardeschi, detto il "Mondialino", sempre brontolone, "sbulinato" e simpaticissima macchietta; valido campione, anche, visto che è riuscito per due volte a fregiarsi del lauro tricolore.

C'erano poi i livornesi Catanzano e Marchetti, i due più validi portacolori della vela labronica.

Marcello Catanzano è sicuramente uno dei migliori, se non il migliore, "manico", come si dice, di questa classe, chè le sue vittorie non si contano più.

Livornesaccio di puro stampo, sembra che a volte voglia imbrogliarti; ma, al contrario, è corretto, perchè la sua non è che malizia, chè è un furbo matricolato. Quando raggiunge una barca sopravvento ed il raggiunto si prepara a difendersi, Marcello gli dà chiacchiera; lo "ingaggia", anzichè con la barca, a parole; lo distrae e lo frega.

Marcello, che ha vinto diversi campionati italiani, resta uno dei

più bravi derivisti. Sempre presente con la sua rossa "Gabri" a tutte le competizioni, e sempre tra i primi, con quel suo berrettino bianco che per lui è divenuto come una bandiera e che da lontano, quando le barche si vedono male e il numero della vela è incerto, lo fa distinguere dagli altri.

Il suo prodiero è Vestri, che è uno fra i più capaci. Sostituì un altro bravo prodiero, Corsi, ritiratosi anche lui dalle derive.

Di Marchetti, l'altro leone livornese, diremo in altra parte.

Questi furono i campioni che incontrammo, dapprima timorosi, poi sempre di meno e infine da pari a pari.

Conoscemmo anche il capitano Egisto Picchi, sul mare - nella vita la conoscenza era avvenuta molto tempo prima e su tutt'altre basi.

Il terribile Picchi ci dette molti dispiaceri come Presidente di Giuria, e lo guardammo male più d'una volta.

Quando comprendevamo che era nel giusto, lo ascoltavamo e gli chiedevamo consiglio; ne copiavamo l'organizzazione e trovavamo bene.

Però ci è sempre rimasto il dubbio che non avesse simpatia per le "S". Penso comunque che cambierebbe idea se si aggiornasse a quelle di oggi ed anche agli equipaggi.

Conobbi anche Polacci, che una volta, ad Orbetello, mi tenne testa con onore in una discussione a non finire sulla vela dei tempi passati, quando a praticarla, e non per sport, erano equipaggi di brigantini, navi a palo e clipper. A Polacci dobbiamo tutti gratitudine per averci aiutato nei momenti difficili.

Dei Piombinesi e dei Liguri diremo in altra parte; ma non possiamo terminare la passerella delle "S" senza ricordare, anche se chiudeva sempre le regate, il Conte Cenami, che poi ho ritrovato in una regata di

"F.D.", da me presieduta, molto migliorato e veramente in gamba.

Allora, quando assistevo alle prime selezioni delle "S" e non conoscevo ancora i regatanti, tranne i miei e qualche campione, spesso sentivo dire:

- E' arrivato il Conte?

Mi spiegaronò dopo che questa frase stava a indicare se la regata era finita o meno. Infatti in seno alla regata, un'altra se ne svolgeva, non meno interessante fra il Conte Genami, su "Ciclone 2°" e Volpi, sul "Pampèro 1°", due barche ormai vecchie, per l'ultimo posto.

Ho sempre stimato gli ultimi quanto i primi, perchè questi non sarebbero tali se non ci fosse chi corre sapendo in partenza di far numero.

Quel simpatico regatante, che si riteneva onorato di trovarsi fra i campioni, benchè solo alla partenza, senza speranza di vittoria, anche perchè la sua barca non lo permetteva, ha sempre suscitato la mia ammirazione.

Ora lo so: è facile levar incensi a chi vince!

Per loro, per i vincitori, tutti hanno da dire qualcosa; tutti sono intorno ad osannarli, mentre gli ultimi passano inosservati.

Ma io ammiro gli ultimi, perchè la gente non sa che così sono i più umani, i più luminosi: lontani dai traguardi, ma vicini alla più autentica poesia del mare.

Cap. XVII /

LA VELA A PIOMBINO

Davanti a Rio, a dieci miglia di distanza, separata dal canale a cui dà il nome, c'è Piombino, la città industriale che sorge nei luoghi ove anticamente esisteva la città etrusca di Falesia.

Essa si protende verso di noi con quella meravigliosa passeggiata che è Piazza Bovio e che termina alla Rocchetta. Da un lato c'è la sede del Centro Velico e dall'altro il grazioso porticciolo di Marina, vicino alla Lega Navale.

Anche quel porticciolo ci riporta indietro nel tempo.

Lì si scendeva dalle barche o sulle stesse si saliva, chè i piroscafi di allora - il "Cortelazzo", il "Montecristo" e l'"Argentario" - sostavano alla fonda davanti al porticciolo.

Il porto, quello più importante, nato per il servizio degli altiforni e per le accresciute esigenze del turismo elbano, venne molto tempo dopo.

Con Piombino, e non solo nella vela, siamo sempre stati in ottimi rapporti. Molti Riesi si trasferirono là quando, nel 1911, ci fu la prima chiusura delle miniere.

Le regate prendevano il via dal porticciolo di Marina, e allora, come oggi, una gran folla seguiva i duelli accaniti da Piazza Bovio.

Nella Sede del Club moderno stanno appesi alle pareti dei palii - a quei tempi le coppe erano meno in voga - che testimoniano le regate svoltesi a Piombino e a Portoferraio nel 1887 e nel 1895.

I miei ricordi non vanno così lontani. Essi risalgono a molti anni dopo, quando l'eco delle battaglie fra la "Gina", l'"Egle", la "Zebra" traversò il canale e giunse fino a noi.

La "Gina" e le altre erano dei grossi canotti, alcuni a poppa quadrata, comandati dai Dini e dai Compiani.

Si racconta che un concorrente solesse scendere in mare con la pistola in tasca e sparasse alle vele delle barche che cercavano di superarlo.

Di una vela avversaria una volta fece addirittura un colabrodo. C'era forse dell'esagerazione in tutto ciò, nata probabilmente dall'agonismo che animava i timonieri.

Alcuni li ricordo anch'io, seppur vagamente; e di uno in particolare, lo Scotti, il monco che guidava con perizia il "Palombino", ho già parlato in altre pagine.

Altri ne conoscevo di vista, come Antonio Marito, timoniere dell'invincibile "Amica", Italo e Gino Della Monica, equipaggio del "Pater et Mater", e Tito Compiani che, con Gino Bruscolini, regatava sull'"Oretta" con le vele tagliate da Italo Giannoni.

Queste tre ultime imbarcazioni, tutte con deriva, spesso si incontravano con le riesi "Danaïs", "Heila" e "Nemica" e con la ferraiese "Ferrigna".

Dopo la parentesi della guerra, che anche a Piombino lasciò dolore e lutti, le vele piombinesi che ripresero le antiche battaglie furono dei canotti di cinque metri con deriva. C'erano fra questi il "Via col vento", il "Nibbio", l'"Ape" e l'"Intrepido", con al timone i già ricordati Miele, Bianchi e il Capitano Testi. Una schiera di bravi timonieri che avevano compreso quanta bellezza e quanta poesia ci fosse in uno sport tanto puro.

Poi, quando giunse l'era delle "S", Piombino trovò subito validi equipaggi e, fra questi, il campione italiano 1957 con la "Luana", composto da Giovannino Paoli e Roberto Poggianti.

Di questi due velisti, modesti quanto bravi, non si parlò solo nelle "S", chè passati nei maggiori "F.D." in breve tempo si inserirono fra l'élite della classe. Dire delle loro vittorie, ottenute in Italia e all'estero, anche quando separati formarono due equipaggi, è impossibile, perchè furono tante ed altrettanto belle.

Di quel tempo sono altri equipaggi: Tafi, Tabani, Pietro Bertilacchi e Michele Mussi, ancor oggi validissimi derivisti nelle "S", Pastoino e Bucella; nomi che ritroviamo spesso tra i primi, chè hanno bravura ed esperienza da vendere.

Né si può dimenticare il grosso Mesopotami, che sulla sua "Idra" istruiva il figlio, detto "il bimbo", ad imprese più grandi (e il ragazzo mostrò presto di saperci fare davvero).

E poi, ultimo per dedicargli una parola di più e per l'affetto che ci lega, ma primo per bravura, il buon Ferruccio Zinali che sulla sua rossa "Simonetta" scrisse nella storia della "S" tante pagine belle.

Oggi Ferruccio non corre più; né guizza sul mare la "Simonetta". Egli segue da terra le regate con quel suo bonario sorriso e gli occhi incerti tra la nostalgia di quando era parte viva della regata e la gioia, quando vede i suoi ragazzi, i bravissimi cugini Zinali, spesso primi al traguardo.

Fra i dirigenti ho conosciuto in particolare Londi, il bravo Presidente che dette un primo valido impulso al nuovo Club; Leonelli e Paoli.

Dei due ultimi cari amici, non so se ammirare di più la dedizione all'organizzare regate del primo, con cui innumerevoli volte mi son trovato in giuria, o la caparbieta del secondo: Paoli, infatti, come un mastino che addenta la preda non la molla più; non dà pace a coloro ai quali si rivolge per ottenere qualcosa. A suo merito va detto che il masti

no non lo fa solo per se stesso, ma per tutti. In tante riunioni l'ho sentito lottare con pazienza, mai domo; perchè tutti, anche gli avversari di altri clubs, ottenessero qualcosa. Tenace figura di paladino a servizio degli altri e, ancor più, della vela.

E i costruttori?

Ricordo il buon Aironi, così sportivo, così leale; sempre presente ad ogni manifestazione dietro la sua "Rossella" e la sua "Cherie", signorile figura di vero appassionato della vela.

Oggi a continuare la tradizione ci sono i giovani, molti dei quali usciti dai Corsi "Olimpia", come i Leonelli, i Paoli, i Vagelli e Fignani, Rossi, Volpi, Benini.

E sulla passeggiata di Piazza Bovio, sulla quale svetta dalla vicina torre il guidone del Centro Velico, c'è ancora gente; tanta gente, come mai ne ho vista in altri posti.

I vecchi sono scomparsi a poco a poco, ma le file non si sono assottigliate, tutt'altro!

La variopinta folla di appassionati è sempre lassù, sempre più entusiasta quando c'è una regata, o silenziosa a guardare le barche del proprio Club, o a spiare al mattino le barche attese dall'Isola.

Cap. XVIII /

PAOLI... IL PISTOLERO

Mi avevano detto di rivolgermi, per notizie più precise su una certa... sparatoria e sulla vela di altri tempi a Piombino, al padre dello attuale Presidente del C.V.P., il vecchio Leone Paoli. Non avevo però mai avuto l'opportunità di incontrarlo, anche perchè qualcuno mi aveva avvisato che il mio più che un incontro sarebbe stato uno scontro, sicchè avevo sempre fuggito l'occasione.

Di Paoli "il Leone" - anche il nome contribuiva a falsare la realtà - mi ero fatto l'idea di un mangia-avversari, di uno schiaffeggiatore a prima vista. Immaginavo perciò un uomo dall'ampio torace, dalle mani enormi e dallo sguardo truce. Mi chiedevo come avrei dovuto affrontarlo e quali parole avrei dovuto dire. Perchè, dopo tutto... sparava!

Un giorno, che nella sede del Centro Velico Piombinese, con Leonelli e Paoli Enzo, cercavo di interpretare una di quelle... chiarissime circolari sul nuovo punteggiato, notai un distinto signore che leggeva il giornale poco distante da noi.

Pensai che fosse uno dei soci più ragguardevoli del Club piombinese.

A tratti egli interrompeva la sua lettura, seguiva la nostra discussione divertito e riprendeva a leggere.

Quando me lo presentarono, la mia sorpresa fu grande: Leone Paoli.

Un distintissimo signore, dagli occhi pieni di malizia, che, come cominciò a parlare, si rivelò anche un interlocutore simpaticissimo.

A sentirlo, c'era da rimanere incantati. E quando gli chiesi dei vecchi tempi, quelli che a me più interessavano, il volto gli si illuminò di un sorriso pieno di tristezza.

Ricordava episodi e personaggi lontani nel tempo, e, man mano che ne parlava, dalla sua descrizione viva e colorita, uscivano fuori immagini dapprima vaghe, poi sempre più a fuoco.

Molti personaggi li ricordavo anch'io; di altri mi era giunta l'eco delle loro imprese.

- Mi racconti delle pistolettate. E' vero quanto dicono?

- Certo che è vero! Non però che io volessi addirittura ammazzare il Trapanesi; per carità!

Eravamo molto amici e sapevo che era un gran fifone.

Un giorno, in una regata, eravamo rimasti in testa noi due soli: la barca dove c'erano Gennaro Trapanesi ed Antonio Guerrieri, ed io, col "Nicenzo".

- "Nicenzo"?

- "Si, Nice ed Enzo: i miei figlioli.

- Ho capito.

- Quando fummo vicini a Palmaiola ed il Trapanesi stava per superarmi - nessuno poteva vederci - tirai fuori la pistola.

- Se passi, ti sparo!

Poichè stava davvero per passare, sparai qualche colpo alle vele.

Gennaro ed Antonio si gettarono urlando sui paglioli, lasciando il governo della barca.

A questo punto il Paoli si interruppe, perchè al ricordo, rideva come un matto. Come un matto, del resto, ridevo anch'io, mentre gli osservavo gli occhi piccoli con qualche ruga intorno, dai quali sprizzava fuori tutta la malizia della gioventù.

- Quando poi giungemmo in terra, gli assaliti, noti come fifoni, non furono creduti. E se anche qualcuno ci credette, la regata la vinsi io.

- E' vero che copiò i disegni dell'"Oretta"?

- Li rilevai direttamente da una barca genovese.

- E come li rilevò?

- Ero a Pegli, dove c'era una barca che vinceva sempre. Allora con una stecca di piombo pieghevole, un po' per volta, ne rilevai tutta la ossatura. Così nacque l'"Oretta", una barca che battè anche l'"Amica" in una regata a compensi, ed alla quale detti più di tre minuti. Vinsi un orologio d'oro che suonava le ore.

- L'"Amica", quella famosa?

- Proprio quella. Al timone, di regola, c'era il Mariti, Antonio; ma in quell'occasione aveva al timone il Gozzani.

Era una bella barca - continuò Leone - ci regatavano Tito Compiani e Gino Bruscolini ed aveva le vele fatte da Italo Giannoni.

- Era un mio parente.

- Ed era una gran brava persona. Un uomo capace, specialmente come costruttore.

Se ne contavano molti, allora, di bravi regatanti: i Pisani, Agostino ed Eugenio; ma il più bravo di tutti era il "Tormenta" di Portoferrario.

- Il "Tormenta"?

- Sì; quante volte ce l'ha suonate! Era proprio bravo. E poi fu uno dei primi che, a suo modo, usò il trapezio, come si dice oggi.

- Sui canotti?

- Certo. Si serviva di una tavola per contrappeso; e bisognava vedere con quale sveltezza la spostava da un bordo all'altro, salendoci sopra. Era proprio veramente bravo, imbattibile.

Il Paoli seguitava a raccontare, sempre più infervorato, ed a trat-

ti quasi non sentivo cosa diceva, chè la mia mente era altrove e sul mio viso si leggeva lo stupore.

Pensavo a ciò che mi avevano detto di lui.

Ad un certo punto egli s'interruppe dicendo:

- Non mi crede? Guardi che è tutto vero!

Eccome se ti credevo, simpatico pirata d'altri tempi!

E se nel mio volto leggevi meraviglia, era solo perchè non pensavo di averti potuto trovare vivo e reale. Mi facevo un rimprovero: quello di averti conosciuto troppo tardi!

- Mi dica dell'elica. E' una storiella o è verità?

- Tutto vero. Verissimo!

Eravamo a Portoferraio per una regata di canotti. Però solo io avevo la deriva, e giustamente me la fecero togliere.

Lavorai allora tutta la notte, e feci con un tubo un ordigno che da una parte aveva avvitata un'elichetta e dall'altra una manovella.

Prima della partenza mi allontanai dagli altri, e, calatomi in mare, avvitali l'elica al tubo passato tra due pernetti dentro la cassa della deriva. Nascosi tutto alla meglio fra i sacchetti di sabbia che avevo a bordo per zavorra. Dato il via, poichè il vento c'era e non c'era, a suon di giri di manovella presi un bel vantaggio.

- E nessuno se ne accorse?

- Nemmeno per sogno! E che bolina che facevo. Addirittura camminavo con la prua in direzione del pochissimo vento.

Tante altre cose mi raccontò Leone Paoli. Poi mi parlò di Fabio, il nipotino che, ereditata la furbizia del nonno, la tecnica dello zio Giovanni e la tenacia del padre Enzo sta avviandosi a diventare un campio-

cino.

Ma lui, il nnnno, doveva essere qualcosa di eccezionale!

Toscanaccio puro sangue, furbo di tre cotte, signore e soprattutto sportivo, perchè, pur vantando i suoi... trucchi, non fece che parlar bene dei suoi avversari.

Non ricordò le sue vittorie, che pure furono tante; non parlò dei suoi meriti. Elogi, solo elogi in continuazione per gli avversari e per quelli elbani in particolare. E mai una scusa per le sconfitte.

Forse è un bene che Leone Paoli abbia regatato quando la vela aveva un altro sapore, perchè oggi, tutti a caccia come sono di continue giustificazioni per le prove negative, un campione come lui - così signorile pur nei suoi tanti trucchi, così leale anche... con la pistola in mano, così entusiasta estimatore dei suoi avversari - si sarebbe trovato sicuramente a disagio.

Cap. XIX /

PRIMI SUCCESSI

Il 1957 fu l'anno in cui ci presentammo per la prima volta alla ribalta nazionale. Non essendo ancora affiliati all'U.S.V.I., oggi F.I.V., regatammo per i colori piombinesi.

Avevamo una sola barca, l'"Elba", e poichè in quell'anno, proprio a Piombino, si effettuava il Campionato Italiano, la iscrivemmo, affidandola alla mano di Mario Mellini.

A Piombino eravamo sparsi in mezzo alla folla e stavamo zitti; non sapevamo cosa avrebbe fatto il Mellini, né come si sarebbe rivelata la barca, che era stata costruita da uno di noi.

Davanti a quei campioni, poi, ed a tutte quelle barche che avevano già una storia, conveniva soltanto guardare.

Mario, del resto, andò oltre le nostre aspettative, perchè riuscì a superare le qualificazioni e ad entrare in finale, dove si piazzò onorevolmente.

Campioni delle "S" furono i piombinosi Paoli e Poggianti su "Luana", e la gioia dei loro sostenitori fu indescrivibile.

Bisogna dar atto a Piombino di avere, oltre che un bel campo di regata, una popolazione entusiasta che fa un tifo da stadio per i propri beniamini.

C'erano anche le "U" e campioni italiani furono, dopo un'avvincente regata, Capio, Lovetti e Barnao.

L'anno seguente - 1958 - partecipammo per la prima volta con i nostri colori, dato che la F.I.V. aveva accolto la nostra domanda di affiliazione.

Alle sei selezioni, che allora si svolgevano in località diverse e che davano diritto a partecipare alla finale valida per il titolo italiano, ottenemmo qualche buon piazzamento e nella classifica finale fummo ottavi con "Maristella", mentre "Ombra", "Elba", "Aldebaran", "Emi" e "Dai la" finirono fra l'undicesimo e il sedicesimo posto.

Fu l'anno, quello, del nostro primo vero sforzo di produzione; chè infatti all'"Elba", nostra prima deriva, affiancammo altre cinque imbarcazioni.

Intanto avevano cominciato a notarci. Su una rivista di nautica scrivevano di noi:

"Il giovanissimo Centro Velico Elbano è sceso in campo con sei belle imbarcazioni ed anche se hanno poco figurato, per mancanza di messa a punto e forse per mancanza di esperienza di regata degli equipaggi, siamo sicuri che in breve tempo anche questa giovanissima flotta dirà la sua parola".

Se il 1959 fu un periodo di ambientamento e di rodaggio, quanto era stato scritto sul nostro Club si avverò nel 1960.

Ad Antignano, in una selezione, Cignoni su "Ombra" lottò a lungo con il campione italiano "Dina 5^a" e finì al posto d'onore, mentre "Maristella" di Lelio Giannoni fu sesta.

Già gli equipaggi di queste due imbarcazioni avevano risalito la corrente ed ora lottavano da pari a pari con i più esportati campioni della classe.

"Maristella", poi, nelle acque amiche dove si svolse la nostra prima regata nazionale, richiesta anche per mettere alla prova la nostra organizzazione, vinse in modo clamoroso su 19 concorrenti e precedette Catanzano, che poi vinse il titolo italiano dell'anno.

In sole due stagioni, da ultimi eravamo passati tra i primi; e che non si era trattato di un fuoco di paglia lo constatammo l'anno successivo.

Ottenemmo infatti, nel 1961, due grossi successi e alcune belle affermazioni.

Cignoni, con "Ombra", vinse una selezione a Follonica. E, alla fine delle sei prove, fummo secondi con la stessa "Ombra", quarti con "Maristella" e sesti con "Daila".

Partecipammo il 21 maggio ad una regata nelle acque piombinesi, dove "Ombra" fu prima, "Maristella" terza ed "Emi" quinta.

Andammo con una deriva, l'"Emi", a trovare gli amici di Bogliasco con un equipaggio di giovani, giunto quarto su ventitre concorrenti.

Estendemmo ancor più la nostra attività, ora che cominciavamo a veder più chiaro sul nostro orizzonte, e ci recammo sull'Adriatico, a Porto San Giorgio, dove in una regata in due prove finimmo, con "Ombra" ed "Elba", al primo ed al secondo posto.

Al campionato italiano partecipammo quindi se non con idee di vittoria, certo con ben altro spirito, perchè ormai non eravamo più fra quelli che chiudevano le regate.

A conferma dei progressi fatti, su oltre trenta finaliste fummo vicecampioni con "Maristella" e terzi con "Ombra"; la "Daila" di Millo si classificò nona. Avevamo cioè piazzato tre barche nei primi nove posti, ed addirittura due nei primi tre. Fra i vari piazzamenti delle cinque prove, "Maristella" ottenne un secondo, un terzo e un quarto posto e perse il titolo per soli 0,25 centesimi di punto; mentre l'"Ombra" fu una volta seconda e una terza.

Forti di questi successi e con più esperienza, ci presentammo con

la speranza di affermazioni migliori nel '62; anno che cominciò infatti per noi in modo lusinghiero.

Andammo a La Spezia ad una nazionale e finimmo secondi con Cignoni su "Arcobaleno", la barca che aveva sostituito l'"Ombra", forse troppo precipitosamente ceduta. Terza fu "Morgana", la nuova barca di Millo, e quarta "Maristella".

L'amico Carlo Burlando, che tante volte abbiamo trovato sui campi di regata e che con competenza e passione ha sempre trattato di vela, scriveva allora, dopo aver fatto l'elogio alla piombinese "Desirée" che aveva vinto:

"(...) A nostro avviso, però, chi ha avuto maggiormente agio di mettersi in luce nel corso delle regate spezzine è stato l'equipaggio Cignoni-Giannoni su "Arcobaleno" del Centro Velico Elbano, al quale sono andati un 9°, un 2° ed un 1° posto. Se "Arcobaleno" ha perduto la vittoria finale, la ragione è da ritrovarsi nell'erronea interpretazione del percorso commessa nel corso della prima prova che ha fatto scivolare lo scafo elbano dalle primissime posizioni alla fine del giro del triangolo, al nono posto all'arrivo."

Non fummo noi soli a sbagliare le boe, fra tutte quelle navi che si trovavano nel golfo e l'applicazione del nuovo percorso olimpico. Cignoni seguì le barche del primo gruppo, che sbagliarono tutte, e solo con una formidabile rimonta riuscì a giungere nono. Giustamente diceva Burlando che senza quell'errore l'"Arcobaleno" avrebbe fatta sua la regata.

"(...) Al terzo posto - scriveva ancora Burlando - con identico punteggio ma peggiori piazzamenti, si trova una vecchia conoscenza, Millo Muti, che si avvaleva a bordo di "Morgana" come prodiere di un giovane juniores, Giampietro Giannoni, che ha dimostrato di saperci fare."

Partecipammo alle varie selezioni e "Maristella", primo classificato, fu anche campione toscano.

Andammo quindi a Follonica ad una nazionale, e "Arcobaleno" su tre prove riportò tre primi, destando entusiasmo anche nei pur valorosi avversari e nello stesso comandante Picchi che presiedeva la giuria. "Maristella", a cui toccò il secondo posto; completò il successo degli Elbani.

Il piombinese di adozione Aulo Taddei, appassionato di vela e bravo e competente scrittore di cose veliche, scriveva di noi:

"Con l'eccezionale exploit di tre vittorie su tre prove, lo scafo piombinese "Arcobaleno" ha trionfato nella regata velica nazionale di Follonica. Purtroppo però il 'jet' delle derive "S" da quest'anno batte bandiera elbana, per cui i numerosi appassionati locali della vela, ammiratori del velocissimo scafo rosso, hanno dovuto accontentarsi di... constatare la indiscutibile superiorità dei tradizionali avversari di Rio Marina, i quali - oltre ad "Arcobaleno" - hanno piazzato "Maristella" al secondo posto su ventitré concorrenti, fra i quali equipaggi di Genova-Bogliasco e Voltri.

Ora negli ambienti velici piombinesi si nutre la sensazione che appunto con "Arcobaleno" e "Maristella" i 'Riesi' abbiano ottenuto definitivamente quanto vanno corteggiando da anni nella categoria nazionale delle piccole derive 'S'; una categoria velica che - per quanto poco considerata nelle alte sfere dirigenziali della vela - rimane quella che convoglia il maggiore interesse da parte degli spettatori e soprattutto il più genuino senso agonistico tra gli equipaggi.

Cignoni e Giannoni, i timonieri di "Arcobaleno" e "Maristella", sono due ottimi marinai nel vero senso della parola, ai quali non resta che prepararsi adeguatamente per la conquista dei titoli regionale e na

zionale. Due titoli che vedono schiudersi grazie alla loro bravura, all'eccellenza dei loro scafi ed alla abilità dei loro prodieri, il giovanissimo Pier Augusto Giannoni - un futuro uomo di mare (frequenta l'Istituto Nautico) - per "Arcobaleno" ed il sempre regolare Guelfi per "Maristella".

Inutile nascondere la gioia di chi scrive, perchè quel prodire, futuro uomo di mare, è suo figlio, da alcuni anni appassionatosi anche lui alla vela.

Con tali successi ci presentammo al campionato italiano, che si svolgeva a Lerici, notti favoriti.

Furono giorni, quelli, di vento e di mare a scirocco - "mare impastato", come si dice da noi - in cui rimpiangemmo di non aver avuto in gara l'"Ombra", che in quell'occasione avrebbe trovato un campo ideale.

Non fummo fortunati, purtroppo, pur ottenendo buone classifiche parziali.

Da allora tante e tante regate abbiamo affrontato con alterna fortuna. Abbiamo vinto molte prove, altre ne abbiamo perse per un soffio, in altre ancora abbiamo avuto paurose sbandate. Ma non ci siamo mai arresi.

Cap. XX /

LE DONNE DELLA VELA

Fra il pubblico che segue da vicino le regate, si trovano spesso delle donne.

Alcune giungono sul molo da dove si dà il segnale di partenza o da dove si domina la regata: guardano, chiedono, commentano e se ne vanno. La vela le interessa poco.

Altre si fermano e fanno qualche pertinente apprezzamento: sono quelle che vedono in ogni sport un motivo valido di vita e vogliono far capire che, pur non regatando, amano identificarsi nel mondo sportivo.

Altre, infine, sono le mogli, le sorelle, le figlie di chi è in regata: sono le più accanite; sono quelle che soffrono, a volte, più di chi è in mare.

Di queste ultime, due o tre le abbiamo sempre incontrate alle regate della "S", dovunque si siano svolte; spesso sono venute all'Elba.

Costituiscono uno spettacolo nello spettacolo, e talvolta non sai se guardare le barche a un giro di boa o loro, le battagliere mogli sorelle figlie nei cui volti sono dipinti tormento, gioia, sofferenza, malcelato disappunto.

I loro visi si trasfigurano, e mentre parlano e discutono di altre barche, vedi che i loro pensieri sono volti altrove; la loro anima è laggiù, fra le bianche vele. Se potessero darebbero le ali a quella del cuore e tratterrebbero le altre.

Se arrivano a regata iniziata, chiedono della barca del proprio marito e subito di un'altra, di una sola fra le tante, perchè la lotta le coinvolge.

Poi, quando calano le prime ombre della sera e le vele si ammainano e tutto finisce, passato il primo momento di gioia o di rabbia, esse a poco a poco si rasserenano, si distendono, ritornano donne. Le cure della famiglia le riprendono, anche se negli animi resta loro il sapore agrodolce della giornata di passione che hanno vissuto.

Sono veramente ammirevoli.

Altre donne, invece, scendono in mare a gareggiare con gran bravura, affrontando sacrifici molto più grandi di quelli degli uomini.

Ricordo che ad una regata dei Corsi "Olimpia", ad Antignano - una regata-scuola - c'erano alcuni equipaggi formati da ragazze: piccole, alcune; altre già sviluppate; tutte belle figliole, comunque.

Alzavano le vele, mettevano a punto le barche ed intanto parlavano di nodi, di percorsi, di venti e di tante altre cose con una certa competenza.

Un giorno che si effettuava una regata e si era levato un discreto vento di scirocco, un "F.J.", dove erano due belle ragazze di Viareggio di cui non ricordo i nomi, si rovesciò.

Le avvicinammo con la barca della giuria, restando sopravvento per recuperarle.

Ma alla nostra offerta di soccorso risposero ringraziando, asserendo di non aver bisogno di aiuto, mentre con gran sforzo tentavano di raddrizzare la barca.

Quando finalmente ci riuscirono, fecero una fatica matta per risalire a bordo, poichè il salvagente, di quelli di sughero, molto voluminosi, era di grande impaccio.

Ripresa la regata, fradice, con i capelli bagnati sparsi sulle spalle ed appiccicati ai volti, simili a Nereidi uscite dal mare, tributam-

mo loro un caloroso applauso che ripagarono con un fresco sorriso.

Arrivarono ultime; ma a terra le ritrovai felici per essere riuscite a raddrizzare la barca e per aver continuato e portato a termine la regata.

Un giorno che a Rio avevamo organizzato il "Gran Premio Martini", giunsero alcuni equipaggi da Castiglione della Pescaia.

Uno di essi era composto dalle sorelle Nocchi, due figliole che ad incontrarle in regata c'era da farsi da parte per lasciarle passare, tanto erano belle e tanta bella figura faceva la loro vela.

Ebbero sfortuna e furono costrette al ritiro. Ma avevano portato in quella prova qualcosa di luminoso e di puro.

E la piombinese Bertilacchi?

E la signora che con maestria si disimpegnava in una selezione a Follonica?

E le campesti Olga e Marinetta, che mascheravano con un dolce sorriso la stanchezza dopo ore di faticoso trapezio?

Chi però nella classe "S" ha portato un inconfondibile nota di gentilezza e di bravura, è stata la signora Denoth, che accompagnava il marito nelle regate come prodiere.

Quando si svolsero all'Elba i campionati italiani 1964, Denoth, il valoroso derivista livornese messosi particolarmente in luce nelle ultime regate, vi portò le due Gabrielle: la barca e la gentile signora che alla prima aveva dato il nome.

Fu quello un campionato all'insegna del vento forte e continuo, sì da dover lavorare dalla partenza all'arrivo di trapezio.

Quando la "Gabriella" venne a terra, la povera signora era quasi a pezzi. Si era trovata contro qualcosa di più forte e di più grande di lei,

e non aveva potuto trovare clemenza con la sua dolcezza e la sua grazia
Il mare ed il vento non le avevano data ascolto, ma alla resa dei
conti furono essi i vinti, chè la signora portò a termine le prove in m
do superbo.

Tante e tante altre donne, giovani e giovanissime, abbiamo incontr
to nelle vostre scorribande e le abbiamo sempre stimate, chè in uno spo
così duro e difficile come quello della vela esse hanno portato il sof-
fio della grazia e della poesia.

Ebbene alcune e furono costrette al ritiro. Ma avevano portato
in quella prova qualcosa di luminoso e di puro.

E la signora che con maestria ed datapegnava in una selezione a

E la signora che con maestria ed datapegnava in una selezione a

E la signora che con maestria ed datapegnava in una selezione a

E la signora che con maestria ed datapegnava in una selezione a

E la signora che con maestria ed datapegnava in una selezione a

E la signora che con maestria ed datapegnava in una selezione a

E la signora che con maestria ed datapegnava in una selezione a

E la signora che con maestria ed datapegnava in una selezione a

E la signora che con maestria ed datapegnava in una selezione a

Cap. XXI /

I LIGURI

Ero giunto all'età di diciotto anni ed ancora non avevo visitato la Liguria, né conosciuto i Liguri, che incontrai solo a La Spezia, quando fui chiamato di leva in Marina.

Alcuni nomi di quelli che poi divennero - e sono rimasti - tra i miei più cari amici, Schelotto, Calzola, Imperiale, Viganego avevano un suono che mi piaceva, chè nel pronunciarli l'eco andava a ritrovare nomi di antichi navigatori.

Si facevano matte risate nel far dire in genovese, a me Toscano, la parola ceci; ed una certa filastrocca in cui si parlava di un certo molo nuovo dove non so quante navi c'erano, se nove o qualcosa di simile.

Da loro, dai Liguri, imparai a tagliare con certissima pazienza i biglietti del cinema da presentarsi alla maschera per lo strappo, uno da diritto e l'altro da rovescio, ed a riattaccarli per metterli fra altri nuovi, così da fregare qualche ingresso.

Trattandosi di miseria militare, la coscienza poteva star zitta. Imparai comunque qualche altra cosa di ligure.

Ma la Liguria non la conoscevo ancora, e quando a Rio sentivo i marittimi parlare di Genova come della loro casa provavo un certo imbarazzo.

Quando mi decisi a dedicare una visita a quella costa che si snoda fra rocce e insenature, fra spiagge vellutate e porticcioli, fra paesini e golfi e cale dove l'acqua gioca a rimpiazzino fra gli scogli e la natura ha profuso a piene mani i suoi tesori, ne rimasi incantato.

Poi, quando con le vele prendemmo a uscire dalla Toscana per le

prove più importanti, come le nazionali e i campionati italiani, conosciuti i Liguri delle derive "S".

I Liguri delle "S" erano, in pratica, quelli di Bogliasco ed il vecchio Muratore di Ventimiglia, che regatava su una preistorica barca, l'"Ezia". Non sapevi se era più commovente quel barcone con il suo grosso albero o il vecchio regatante, sempre presente alle grosse manifestazioni, con spirito ed entusiasmo giovanili.

Di quelli di Bogliasco e località vicine, come Voltri e Pegli, ricordo la "Pinta" di Tagliafico, la "Maria Carla" di Foroni, l'"Ombretto" di Gelmi, la "Scilla" e, soprattutto, l'"Ina 3^a" di Crovetto-Passalacqua.

Quando con Pippo Crovetto incominciammo il dialogo che fu di comprensione, di stima reciproca, di vera amicizia, comprendemmo di aver conosciuto un vero signore della vela.

In regata, con quella camicia azzurra su cui spicca al taschino l'immane fazzoletto rosso, lo trovi sempre tra i primi. A terra magari un mugugno, anche nella sorte spesso avversa o quando il vento soffiava troppo impetuoso per la sua "Ina". Ha come compagno indivisibile Mezzano, il suo "alter ego", che non lo abbandona mai; è un piacere seguire le loro discussioni, sempre così simpatiche e divertenti.

Mezzano è stato un valente derivista delle "U". Regatava con Caffarata su quella bella barca che era la "Satanelle", spesso vittoriosa nelle regate liguri e sfortunata ai campionati.

Oggi Mezzano segue le "S" e Crovetto, dovunque si segnalino appuntamenti importanti.

Tutti e due hanno i gesti compassati degli uomini di mare e, sul volto, il segno di distinzione che il mare lascia solo a chi per il mare ha avuto una grande passione.

Crovetto ha il merito di aver aperto il libro dei campionati italiani delle "S"; infatti nella prima pagina troviamo il suo nome accanto a quello di Giuseppe Canessa, il timoniere che nel 1949, a Forte dei Marmi, condusse alla vittoria l'"Adele".

Crovetto, che fu anche sesto ai campionati europei su deriva a due, vinti dalla Danimarca nel 1954, vinse ancora il titolo italiano sempre con Canessa a Livorno, nel 1953, su "Gutina", e finì al posto d'onore nel 1954, a San Remo.

Da quel lontano 1949 quel piccolo libro - poichè la storia delle "S" è breve - si è arricchito di tanti nomi, sì da formare un elenco glorioso di gente che ha scritto belle pagine anche in regate internazionali, come i Carattino, i Canessa, Carlo M. Spirito ed altri.

Giuseppe Canessa, infatti, timonò nel 1948 alle Olimpiadi di Londra il "Dragone" "Ausonia", finendo quinto; Antonio, Giuseppe Carattino e Spirito furono noni sul "Dragone" "Galatea 2°" nella 15^a Olimpiade a Helsinki; Antonio, con Spirito, fu settimo nei 5,5 nella 16^a Olimpiade a Melbourne; e Giuseppe, anch'egli con Spirito, fu primo a Barcellona negli "F.D." ai giochi del Mediterraneo, e quarto ai campionati europei del 1951 per derive a due.

Con questi nomi illustri era cominciata la storia delle "S". Infatti Giuseppe Carattino, che con Antonio a quel primo campionato del 1949 si piazzò terzo, dopo, con Spirito, per quattro anni - nel '50 a Rimini, nel '51 a Genova, nel '52 ancora a Rimini e nel '54 a San Remo - fu sempre primo con "Ira", e con un terzo posto nel '53, a Livorno, lasciò un record tuttora imbattuto.

Tolta la parentesi del '56 a Genova, dove l'"Emi", la barca che poi noi acquistammo, con Agostino Traverso ed Antonio Baiardo fece suo il ti

tolo, di Liguri nelle "S" non si parlò più e le vittorie andarono sempre ai Toscani.

Di un libro che doveva essere solo la storia dei miei primi tentativi sul mare e della mia passione per uno sport così puro e bello e che poi, allargando il suo orizzonte, uscito dal mare che bagna l'Elba, è andato a rintracciare barche, campioni e clubs lontani, che hanno onorato ed onorano la vela, non potevo non dedicare qualche pagina ai Liguri.

Voglio pertanto ricordare, anche se il non averli conosciuti è per me motivo di rimpianto, Tommaso Oderigo, Bernardo Fazio, Rinaldo Balestrino, Bruno Basso, Osvaldo Cancogni, Giovanni Paganoni, Pietro Reggiani, Carlo Ristori, Angelo Tonetto, Antonio Caffarena, Antonio Carbone, Giuseppe Ansaldo, Domenico Carattino, Francesco Ghigliotti, Francesco Dossetti, Vinicio Clavarino ed Agostino Bili; tutti Liguri della "S", che hanno portato il loro contributo di perizia, di bravura e di passione alla vela.

E poichè da questo libro io non mi aspetto proprio niente - né fama, né altra cosa - penso che mi sentirei sommamente soddisfatto se un giorno lontano qualche appassionato del mare, leggendolo e trovandovi tanti personaggi, a loro, non a me, mandasse un silenzioso grazie ed un pensiero di riconoscenza.

& & &

Mentre il libro, non ancora dato alle stampe, stava oziando in attesa di essere riesaminato, si sono svolti, in due nazionali, una sui laghi di Gravedona e l'altra all'Isola d'Elba, i campionati italiani 1967.

Sono state sei regate avvincenti, e dal gruppo dei favoriti sono usciti fuori in maniera netta, dominatori assoluti, due giovanissimi 1.

guri di Quarto: i fratelli Bolens.

Ho creduto bene, allora, aggiungere nel capitolo dei Liguri i nomi di questi due bravissimi ragazzi.

Così, dopo tanti anni, la Liguria, che lanciò la "S" e che per prima vide i suoi rappresentanti fregiarsi del tricolore, è ritornata alla ribalta dopo il lungo predominio toscano.

Che siano stati due giovanissimi liguri a continuare le vittorie aperte nel lontano 1949 da Canessa e Crovetto, è stato per noi motivo di gioia, chè in quel successo abbiamo visto ridar vita ad una classe proprio da chi la classe stessa ha tenuto a battesimo.

Per questo siamo stati felici della vittoria dei fratelli Bolens, anche se essa ci è stata poi resa amara - e non per la sconfitta dei nostri colori, terzi Cignoni-Giannoni - chè per la prima volta abbiamo cercato invano, fra quegli scafi sempre più moderni e più belli, una vecchia "S" preistorica con un grosso albero: l'"Ezia".

Per la prima volta, da quando assistevamo ai campionati italiani, il vecchio Muratori non era presente.

Ci dissero che non era potuto venire, e solo dopo si seppe che se ne era andato così, in silenzio, come per non turbare la festa annuale alla quale aveva sempre partecipato.

Ne provammo sgomento, angoscia, dolore profondo.

Ci dispiacque il ritardo con cui ... nonoscemmo la verità, perchè avremmo voluto ricordarlo lì, sul campo, quel vecchio caro amico, fra quel garrire di bandiere al vento, fra quel palpitio di vele, davanti al mare azzurro, anche se a capo chino.

Avremmo voluto ricordarlo, sia pure con gli occhi pieni di lacrime, quando premiammo i due giovani della sua stessa terra, per dire a

lui, a Muratore, che forse avevano vinto nel suo nome e nel suo ricordo, in una giornata piena di vento, di velo e di sole.

Cap. XXII /

I CORSI "OLIMPIA"

Nel marzo del 1960 l'U.S.V.I., ora F.I.V., approvava l'istituzione delle Scuole di Istruzione Velica, denominate Corsi "Olimpia" in omaggio all'anno olimpico.

Si trattava di un grande avvenimento per i giovani e per la stessa vela, che acquisiva così nuova linfa per continuare la sua vita.

Nel 1961 anche il mio Club aderì ai corsi. Nello stesso anno, dal 28 al 31 marzo, si tenne a Genova il primo corso per Istruttori Velici allo scopo di unificare il sistema di insegnamento nelle scuole di vela.

Partecipai ai lavori insieme ad altri trentaquattro rappresentanti di vari Circoli italiani. Commentammo in bozza il Manuale dell'Allievo, ognuno suggerendo ciò che era il frutto della propria esperienza.

Ci furono conferenze tenute da esperti: Bianchi, Tarabocchia, Salata, Boido, Chiggiato, Lagorio Serra, Rastelli ed altri; vedemmo molte proiezioni e sicuramente imparammo tante cose.

Quando il corso si concluse, a nome dei partecipanti, ringraziai il Presidente Croce per tutto quello che ci era stato insegnato.

Ritornammo ognuno ai nostri paesi pieni di entusiasmo, non vedendo l'ora che giungesse l'estate per iniziare le lezioni e per fare la prima esperienza sulla barca destinata a tale scopo: il "Flying Junior".

Attorno a me c'era una dozzina di ragazzetti ai quali tenni dei corsi teorici e che poi buttai letteralmente in mare, nel porto, su una vecchia "S", mentre io, o da terra col megafono o stando su una barca, li seguivo dando quei consigli che poteva dettare la mia esperienza.

Quando arrivarono le nuove barche, i "Flying Junior", appunto, volli essere io il primo a provarle.

Quel giorno non stavo neppure bene, chè un forte mal di schiena mi impediva quasi ogni movimento; tuttavia non volli desistere dal mio proposito. Imbarcai con me Pierluigi, un allievo che avrebbe dovuto diventare uno dei nostri migliori derivisti, e partii.

Tirava un vento medio di scirocco, adatto per provare un'imbarcazione; ma su quelle piccole barche, io che venivo dai canotti, mi trovavo molto a disagio.

Se stavo seduto sul bordo mi sembrava che, virando, la boma mi dovesse battere sulle ginocchia. Disteso a pagliolo, sopravvento, mi disimpegnavo abbastanza bene; ma, sottovento, poichè il fianco mi doleva e non avevo agio di spostarmi, mi trovavo in imbarazzo.

Feci cinque o sei bordi e, quando arrivai a terra, dovettero prendermi in braccio.

I ragazzi, però, si buttarono sui "Flying Junior" con grande entusiasmo, tanto che se ne perdemmo qualcuno fu proprio perchè le barche erano due soltanto e vigeva un rigoroso regime di turni.

Nacque così la prima scuola di vela all'Elba.

Ai primi ragazzi ne seguirono molti altri, alcuni di notevoli capacità.

Cominciarono le prime regate-scuola e, se non erro, la prima di esse fu a Viareggio; ma non accompagnai io i ragazzi.

Il nostro rappresentante, al ritorno, mi parlò del Comandante Pisani e mi disse di interrogatori da terzo grado.

Pierluigi fece un'ottima figura ed altrettanto bene si comportarono Romoletto e Marcellino, due allievi che erano la croce e la delizia

del mio Club.

L'anno successivo la scuola si potenziò, istituimmo il primo ed il secondo cordo e partecipammo alla regata-scuola che si svolse a Marina di Carrara.

La regata-scuola era una vera prova d'esame: ad essa partecipavano, con una o più imbarcazioni, tutti i clubs che avevano istituito scuole di vela e su quelle piccole derive tutte uguali ognuno doveva dimostrare quanto aveva appreso in campo tecnico e pratico.

A Carrara conobbi il Comandante Pisani.

Eravamo su un rimorchiatore che fungeva da posto di giuria. Poichè le prime due regate si effettuavano una di seguito all'altra, i ragazzi dovevano mangiare a bordo, al sacco.

Alla prima prova, levatosi un forte vento, vidi una delle mie barche ritirarsi, seguita poco dopo da un'altra.

Chiesi al Pisani di poter scendere a terra nell'intervallo tra la prima e la seconda prova, dato che non capivo cosa stesse accadendo.

Il comandante mise gentilmente a mia disposizione un motoscafo. Mentre dirigevo verso terra, incontrai un mio equipaggio che ritornava sul campo di regata: i ragazzi avevano dimenticato la barra del timone a Rio - così almeno credevano, chè poi l'attrezzo fu ritrovato nelle casse d'aria della barca - e l'avevano sostituita con una provvisoria, rivelatasi ben presto inadatta; a terra erano andati per reperirne una migliore. Non vedevo, però, l'altro "Flying Junior".

Giunto in porto, avvistai su una spiaggia lontana il "Flying Junior" "disperso" e i due ragazzi.

la barca, sicchè, dovendo compiere un certo cammino, giunsi inaspettato alle loro spalle.

Se ne stavano sdraiati sulla rena a pancia all'aria, il berretti no calato sugli occhi per ripararsi dal sole.

Erano il Marchiani e Gianni, due allievi del primo corso.

Uddi cosa si stavano dicendo:

- Caro Giorgio - bisbigliava Gianni - stasera gamberetti e carciofini all'olio; tanto a Carrara ci siamo venuti.

Li presi per la maglia e li scaraventai in mare; varai con una spinta la barca e aggiunsi:

- Domattina vi do i soldi per il viaggio e ritornerete a casa!

Da allora misero giudizio.

Quando, finito il corso per gli allievi, cominciò quello per gli esperti - noi non eravamo partiti quella sera, perchè, ormai, avevamo perduto l'ultimo piroscalo per l'Elba - Pisani mi chiese se potevo lasciarli uno dei miei allievi, visto che, essendo risultati gli esperti in numero dispari, uno di essi, a turno, avrebbe dovuto restare a terra.

Gli lasciai Giorgio Marchiani, che si comportò bene; tanto è vero che Pisani stesso, poi, gli scrisse una bella lettera dove lo elogiava e per la bravura dimostrata e per essersi sottoposto ad una serie doppia di regate rispetto agli altri.

In tale secondo corso un nostro allievo, Casella, si mise in bella evidenza.

La giuria della quale facevo parte, ebbe molto lavoro.

Vidi allora in che cosa consistevano gli interrogatori di "terzo grado".

Pisani aveva capito che quella che dirigeva era una scuola, ed io, che nella scuola vivo, so che, innanzi tutto, le prime nozioni che si insegnano riguardano l'educazione, il modo di presentarsi, la correttezza; cose, queste, che mancavano a tutti gli equipaggi, dal momento che prima ancora di apprendere le prime regole, gli allievi avevano appreso ogni malizia.

In quegli "interrogatori" c'era sempre in mezzo un ragazzo di Livorno, svelto, simpatico, furbo, che altre volte ho poi incontrato: Palandri.

Era un filibustiere, perchè in ogni squalifica c'era il suo zampino, direttamente o indirettamente come testimone; ma finalmente anche lui fu pizzicato e si prese una meritata squalifica.

Dal Comandante Pisani imparai molte cose.

I regolamenti li conosco; posso dire che molte regole le conosco meglio degli altri, perchè, avendo dimestichezza con i libri, ho studiato le regole più complesse alla perfezione. Ma il regolamento della vela, che dovrebbe esser chiaro, e che, al contrario, si presta a discussioni infinite, deve essere applicato in mare, dove si verificano tante situazioni imprevedute, discutibili.

Devo molto anche all'Ing. Boido, il Presidente dei Corsi "Olimpia" del quale avevo letto il manualletto Come si organizza una regata, e del quale avevo ascoltato alcune conferenze al Corso Istruttori.

Tuttavia con Pisani imparai molto di più: come si posava la prima boa di partenza, come si disponeva la barca della giuria, poi la boa al vento e l'altra.

A distanza di tempo, sento di dovere molto al Comandante Pisani, all'Ing. Boido e al Capitano Lupidi; all'amico Lupidi, che in tante

occasioni mi ha voluto con sé.

Feci dunque un'esperienza che, dopo, insieme al piombinese Leonelli ed a Franco Visibelli di Antignano, affinaì sempre più.

Ebbene, se la riconoscenza è come una cambiale a scadenza più o meno lunga, che prima o poi si deve pagare, io intendo pagarla ora a tutti gli amici che ho ricordato. La pago volentieri, chè se il mio Club si è potenziato, specialmente nell'organizzazione, se le regate hanno preso a svolgersi con regolarità, se nella selezione per il campionato italiano 1966, svoltasi a Follonica, la F.I.V. mi nominò Presidente della Giuria e la regata ebbe un buon esito, io penso di dover tutto questo a coloro che ho ricordato, perchè da ognuno ho imparato qualcosa.

Desidero ricordare qui anche un altro amico, Giancarlo R. Lagomarsini, il dinamico Presidente della seconda zona, a cui debbo molta riconoscenza.

Se attraverso queste noterelle rivivono i miei verdi anni lontani, gli amici di tante battaglie, episodi densi di entusiasmo e ricchi di passione e patetiche storie di altri tempi, lo debbo a lui.

Fu ad Orbetello, in una riunione di vela, che egli mi suggerì la idea di questo scritto e mi incoraggiò a proseguire con fede, anche quando la stessa venne meno.

I Corsi "Olimpia" proseguirono. Partecipammo anche alla regata-scuola di Antignano, dove ritrovai Pisani, Visibelli e il buon Menchelli di Carrara, che nelle giurie è una garanzia in quanto ad organizzazione e precisione.

Poi le difficoltà, specialmente finanziarie, alle quali andò in contro il mio Club, ci impedirono di fare della scuola più qualifica-

ta.

Lavorammo in sordina, con i nostri mezzi. Mi avvalsi molto in quel periodo, dell'opera di Pino Soldani, l'amico che con competenza diresse per un anno la scuola, sostituendomi quando fui preso da impegni più importanti.

Oggi i ragazzini che mi vennero intorno per la prima volta, così desiderosi d'imparare, sono diventati grandi e non corrono più sui "Flying Junior".

Su queste barche ce ne sono altri, che allora, giovanissimi come erano, non osavano nemmeno chiedere di iscriversi al Club.

Quelli che furono i primi, corrono tutti sulle "S" e si fanno onore. Hanno imparato a regatare ed anche ad essere corretti.

Se un giorno qualcuno tra gli ex allievi dovesse diventare un campione o arrivare ad affermazioni prestigiose, penso che, con lui, sarei felicissimo anch'io, chè non potrei considerarmi estraneo ai suoi successi.

Cap. XXIII /

LA SEGRETERIA DI CLASSE

La classe "S", che faceva i campionati insieme alle sorelle maggiori della "U" di metri 5,50, sembrava che ad ogni anno dovesse morire.

Tuttavia, quando qualche campione o qualche barca si ritirava, puntualmente nasceva un'altra barca o un altro campione.

Fu la tenacia di chi questa classe l'aveva voluta, fu la passione, fu il fatto di sapere che eravamo nel giusto a non farci arrendere.

Poichè se è vero che l'"Olandese Volante" è una bellissima barca ed è fra i tipi scelti per le Olimpiadi, è anche vero che per arrivarci bisogna passare prima per l'anticamera della "S", dove si pratica il trapezio.

Ne è prova che dalle "S" - e dalle "U" - sono usciti i migliori campioni degli "F.D.", Capiro in testa.

Quando le "U", ai campionati di Lerici del 1962, fecero la loro ultima regata e poi lasciarono le sorelle minori, si pensò veramente che anche queste ultime dovessero poco a poco sparire ed il loro campionato italiano dovesse ridursi ad un campionato regionale.

I Clubs dell'Adriatico avevano ormai abbandonato le "S"; i Liguri, che per primi le avevano costruite e lanciate, si erano anch'essi ritirati o erano passati ad altre barche.

Era rimasto, come focolaio di passione e come raccaforte dove sventolava l'ultima bandiera dellé "S", Bogliasco, il grazioso paese della Liguria, dove Croveto, Passalacqua, Tagliafico ed altri non a

mainavano il guidone glorioso.

Tuttavia, se all'Elba si costruivano ~~altre~~ "S" e si arrivava ad una flotta di quindici derive; se a Piombino si teneva duro; se a Folonica si insisteva su questo tipo di barca; se a Livorno, specialmente per merito di Catanzano e Marchetti, le "S" aumentavano, anche se non trovavano validi timonieri per classificarsi, si capiva che occorreva far qualcosa per la classe che aveva avuto tanta gloria, benchè breve, affinchè non finisse nel dimenticatoio e sparisse.

Si pensò quindi alla Segreteria di Classe.

Nel campionato italiano del 1964, svoltosi a Rio Marina, furono poste le basi del provvedimento nel corso della riunione presieduta dal Cav. Cigala Fulgosi: spassionatamente si trattarono i problemi relativi alla classe. La Domenica successiva alla riunione, in occasione di una regata a Piombino, fu ufficialmente costituita la Segreteria di Classe.

Ne fu successivamente eletto Presidente, a Livorno, l'Avvocato Cecchieri di Massa, un derivista che aveva dedicato molto tempo alla classe.

Campione d'Italia ad Imperia, Cecchieri, vista la sua barca distrutta da una mareggiata, ne aveva con fede costruito un'altra. Era diventato un assertore convinto delle "S" ed era stato il primo segretario di quel gruppo che aveva raccolto la fiducia dei proprietari di "S".

Facevano parte del primo Direttivo, oltre al Cecchieri, Presidente, il Dott. Denoth di Livorno, Segretario, altro valido derivista con la sua "Gabriella"; il Dott. Garbino di Milano, l'appassionato sportivo che, conosciuta la vela all'Elba, si era fatto vessillifero

del Centro Diffusione Vela di Milano; il Rag. Pietrucci di Imperia, un vecchio valoroso derivista; e chi scrive che, nel gruppo, non per cattiva volontà, portò il contributo minore.

Marchetti di Livorno e Pastoino di Piombino furono Soci Revisori. Marchetti si dette da fare più che se fosse stato nel Direttivo.

Per evitare la morte della classe, fu deciso di propagandare la stessa in tutta Italia, e così, chiamati a raccolta i costruttori e vagliate le idee di ognuno, l'Architetto Lombardi disegnò una nuova "S". L'"Alpa" ne iniziò subito dopo la costruzione.

Dura fu la battaglia sostenuta con la F.I.V., affinché i nuovi disegni fossero accolti.

Quando i primi due esemplari in plastica furono portati a Rio Marina, destarono sorpresa per la forma; tuttavia tale barca aveva un qualcosa di elegante, era molto stabile e piacque.

Credevamo di averne soltanto noi, quindi provammo una gran gioia quando vedemmo che altri appassionati ne erano in possesso. Del resto la nuova "S" dimostrò di saperci fare, come, ad esempio, nella regata delle "Cento vele" a Milano.

Oggi bisogna dare un titolo di merito a quel Direttivo che, poi, nei campionati di Livorno del '66, fu riconfermato con la inclusione del ligure Crovetto.

Dalla Liguria viene la lieta novella di costruzioni in serie. L'Architetto Lombardi ha pronto un nuovo progetto: non poteva esser data risposta più bella a chi troppo spesso ha suonato per noi il "De profundis", dimenticando che il "De profundis" è un salmo e che tutti i salmi finiscono il gloria.

Cap. XXIV /

IL CAMPIONATO ITALIANO 1966

I campionati italiani per le "S" del 1966 si svolsero a Livorno, nella tana dei vecchi leoni livornesi Catanzano e Marchetti e di Dene noth, che, passato su una "S" in plastica, ha trovato il modo di affermarsi come uno dei migliori della classe.

L'organizzazione fu mirabile, grazie al Prof. De Renzi ed al Cap. Lupidi, la cui figura e personalità comprendemmo più tardi.

A torto ritenuto un nemico delle "S", Lupidi fu al contrario uno di quelli che raddrizzarono una categoria se non di pirati, almeno turbolenta.

I risultati, del resto, si erano già veduti alle selezioni di un mese prima svoltesi a Follonica.

La F.I.V. mi aveva nominato Presidente di Giuria, ed io, ora posso dirlo, ero stato in forse se darmi ammalato. Fu invece una regata correttissima: i regatanti sembravano aver fatto tutti la prima Comunione, quel mattino.

Si vedevano i frutti del nuovo spirito che animava i concorrenti. Lupidi, la nuova segreteria di classe, la "S" in plastica, l'immissione nei ranghi di linfa giovane avevano operato il miracolo in una classe forse ingiustamente ritenuta violenta e che rispondeva ora, a chi tante volte aveva voluto affondarla, con sportività e bravura.

All'organizzazione perfetta il tempo non rispose adeguatamente: assoluta mancanza di vento e temporali da far sospendere le prove. Ci fu di tutto!

D'altra parte i Livornesi e i Liguri pregavano la Madonna di Mon

tenero perchè ci fosse poco vento; gli Elbani e i Piombinesi perchè ce ne fosse tanto da troncare gli alberi; gli altri per avere venti medi.

E la grazia fu concessa ai secondi - troppa grazia! - il giorno che gli equipaggi cominciarono a volar via "sparati" come il vento e che undici barche si rovesciarono, sì che la regata dovette essere sospesa.

Chi si rifugiò nel porticciolo dell'Accademia Navale, chi a riparo della diga, chi tornò indietro a rimorchio dei natanti dell'organizzazione.

Ma il giorno dopo, riparati di danni, tutti ancora una volta pronti per il via.

Dal bailamme uscì vincitore Marchetti, il Piero nazionale.

Quando ci fu il bacio fra Marcello e Piero, i due portacolori labronici, qualcuno credette che Marcello avesse staccato un orecchio all'altro. Ci furono comunque, a seguito del bel gesto, fragorosi applausi, chè il buon Marcello pensava sicuramente che anche Marchetti aveva diritto al tricolore.

Quante volte l'appassionato regatante aveva inseguito quel sogno?

Dai lontani tempi del "Ciclone" il bravo costruttore di "S", propagandista della classe, livornesaccio dalla lingua lunga, facile alla polemica, continuo brontolone aveva inseguito, mai domo, il più ambito titolo.

Aveva incassato sconfitte senza batter ciglio, imprecato alla sfortuna, acciuffato vittorie clamorose: aveva trascorso tutta una vita a regatare.

& & & &

Nessuna vittoria fu più giusta e più meritata di quella. Rimpiangete di non aver potuto partecipare alla premiazione che aveva avuto

luogo nella sede del Comune, perchè il tempo, per noi dell'Elba, era tiranno.

Per non pernottare ancora una volta in albergo e giungere il giorno dopo a casa, scappammo di corsa verso la stazione senza nemmeno salutare. Né, del resto, in quei momenti di partenza in cui tutti erano indaffarati a mettere le barche sui carrelli, a fasciare gli alberi, ad insaccare le vele, c'era il tempo di poter dire qualche cosa. A Marchetti rivolgemmo appena un saluto di convenienza e fuggimmo.

Quello che non facemmo allora, vorremmo farlo oggi e dire ciò che provammo noi, gli sconfitti, che avevamo risalito la china soltanto nelle ultime due prove, conquistando un secondo e un terzo posto.

Caro vecchio leone livornese, ti conobbi a Rio, in una regata indimenticabile in cui tu mietesti un sacco di vittorie e portasti via quasi tutti i premi, lasciandoci a mani vuote.

Ti guardavo allora come un campione inarrivabile, chè la fama del tuo "Ciclone" aveva varcato il mare ed era giunta fino a noi.

Ti ho seguito poi in tante e tante battaglie; ti ho visto arrabbiato da far paura, come quella volta che a Follonica ti squalificammo.

Qualcuno del mio Club diceva di te cose non troppo belle; altri affermavano che eri uno dei pirati più accaniti della classe. Nessuno, però, ha mai messo in dubbio la tua valentia, la tua bravura.

Quante volte ti sei visto bruciare, a pochi metri dall'arrivo, l'ambita vittoria?

Quante volte hai ingoiato amaro, standotene zitto, mentre parla va per te il tuo profeta, il buon Fofò, con quella vociona di Livorne se da Palio marinaro?

Ora è venuto il tuo giorno, e so che anche l'ultimo dei miei equipaggi ne è felice.

In quella vittoria, in quel tricolore che per la prima volta, dopo tanti anni di lotte, fasciava la tua barca, c'era come una resa di giustizia, un riconoscimento alle tante fatiche.

Quante regate hai corso, Marchetti?

Quante volte, costruendo le tue imbarcazioni, hai accarezzato il sogno mai raggiunto?

Marcello, il tuo vecchio irriducibile rivale, che più volte si è cinto del lauro di campione, certo ha chiamato giusta la tua vittoria.

Come disse un grande dello sport, l'essenziale non è vincere, ma combattere. E tu hai combattuto cento e cento battaglie: alcune leali: altre un po' meno, ma nella vita è difficile trovare chi può gettare la prima pietra.

Tutti corriamo per vincere, tutti; e quando ci vediamo battuti dalle condizioni avverse, dalla sfortuna, è umano, credi, che si imprechi contro qualcosa.

Quel giorno che, per non perdere il treno, lasciammo là le nostre imbarcazioni, tu, Marcello e Denoth faceste due viaggi per portarle a Piombino.

Ecco, in quel gesto è racchiuso tutto ciò che in fondo ci lega.

Volentieri ci veniste in aiuto. La mano che allora ci deste rappresenta per noi, ancora, la cosa più bella di quel 18° campionato italiano.

Cap. XXV /

GLI EQUIPAGGI DEL MIO CLUB

Ho già parlato di alcuni equipaggi del mio Club che, in breve tempo, si son messi in evidenza fra gli altri della classe.

Per la verità essi venivano dai canotti con deriva, per cui avevano già acquisito una certa esperienza a differenza degli altri che erano nati insieme alla "S" o erano giovani dei Corsi "Olimpia".

L'equipaggio più regolare e che ha sempre dato il massimo affidamento è senz'altro quello formato da Lelio Giannoni e Mario Guelfi, regatanti sul "Maristella".

E' un equipaggio da classifica; nelle prove più importanti, infatti, si è sempre piazzato ai primi posti. Giannoni e Guelfi hanno vinto nazionali, selezioni; sono stati campioni toscani; per due volte, ai campionati italiani, hanno occupato il posto d'onore. Sono rispettati e temuti dagli stessi avversari più in vista: sono fra i migliori della classe.

Le nostre finanze non ci hanno mai permesso di andare più in là delle "S", ed è stato un vero peccato, chè questo equipaggio avrebbe fatto un'ottima figura anche su barche maggiori come i "Flying Dutchman".

Altro equipaggio di rispetto, anche se meno regolare, chè da vittorie clamorose passa a disfatte brucianti, è quello dell'"Arcobaleno".

Il timoniere è Noemio Cignoni, un veterano dei canotti. Come prodieri si alternano Bruno Rosoni e Pier Augusto Giannoni, il mio ragazzo, che è stato ora sostituito da un altro giovane, ex prodiere della "Cinzia", Giampietro Giannoni.

Terzi in due campionati italiani, vincitori di numerosissime com
petizioni essi guidano una barca che, col vento forte, non ha rivali in
Italia.

Ma l'umore di questa deriva dipende troppo spesso dal suo timoniere. Noemi, infatti, studia di notte cosa deve fare di giorno, ed è sem
pre stuzzicare, a spostare l'albero; esegue continui lavori su una
barca che fa l'altalena fra risultati imprevedibili.

La "Monica" ha per equipaggio Natalino Pacciardi e Mario Luppoli.
E' questo un'equipaggio di giovani che regata solo da qualche anno e
che, tuttavia, ha già dimostrato di saperci fare. Trovato il necessario
affiatamento, esso andrà certamente lontano.

Gli altri sono giovanissimi: Romolo Todella e Marcellano Gori, su
"Mizar"; il polemico Alberti, su "Ely"; Gianni Giannoni e Pino Bracci,
sulla gloriosa "Emi"; Marchiani, Casella, Lelio Giannoni junior, Casa-
ti, Luciano Gori, Mazzei ed altri non hanno ancora trovato la barca a-
datta per mettere in evidenza quelle doti che sicuramente qualcuno tra
loro possiede.

Ma per loro non c'è fretta: hanno il grande dono di essere giova-
ni e tempo ne hanno tanto davanti per affermarsi!

Da due anni abbiamo fra noi anche la "Gabri", campione italiano
1965. Ha al timone Odoardo Taddei Castelli e prodiere Ferruccio Carlet-
ti, già distintosi nel "Flying Junior". Da quanto ci ha fatto vedere,
Odoardo, in pochi mesi, ha fatto progressi enormi, sì da farci pensare
che nelle gare future sarà un concorrente pericoloso in più.

La "Morgana", che per lungo tempo ha avuto al timone il bravo D'A-
gata, corre ora sotto la guida del suo proprietario, il Dott. Garbino,
con prodiere Pierluigi Carletti, anch'gli già apprezzato sui "Flying"

Junior".

Garbino è un Ligure che venne all'Elba con la sua gentile signora Annie; si innamorò di quest'Isola, del suo mare e delle barche a vela. Con i coniugi Garbino abbiamo acquistato due cari amici che ci hanno fatto coraggio nei momenti difficili, ricevendone in cambio qualche consiglio sulla vela. Ma siamo rimasti in debito con loro.

Garbino corre ufficialmente da due anni ed ha già fatto molti progressi. Di lui che all'Elba venne, vide e s'innamorò della vela un giorno sicuramente diremo venne, vide e vinse: non per niente si chiama Cesare.

Ma il più imprevedibile e sconcertante elemento del mio Club è sicuramente Millo Muti, il decano della vela riiese.

Talvolta, rientrando a notte alta in paese, quando vado a chiudere la macchina in garage, do un'occhiata alla vicina bottega di Millo; se vedo trapelare la luce dalla porta socchiusa, entro per salutarlo.

Le domande e le risposte sono sempre le stesse:

- Ma che fai, a mezzanotte passata?

- Devo recuperare il tempo perduto.

- Quale tempo?

- Quello che perdo di giorno, quando gli amici vengono a trovarmi e parlano di barche, di vela; o quando portano la chitarra e la fanno prendere anche a me, facendomi cantare e suonare con loro, mentre la giornata passa e il lavoro resta indietro. E allora recupero.

Questo è Millo, uno degli uomini più bizzarri che io abbia mai conosciuto.

Ha costruito dei canotti che sono dei gioielli.

Quando li guardo, tirati sulla spiaggia, penso che forse starebbero

meglio, come i velieri in miniatura, dentro una bella bacheca di vetro, tanto sono lucidi e perfetti.

La sua ultima deriva, la "Cinzia", è senz'altro tra le migliori da lui costruite; è una barca che a Millo ha dato immense soddisfazioni e anche qualche delusione. Perchè la barca è, in fondo, come il suo "manico".

Millo è già anziano e aspetta che si ritiri Crovetto per poter dire che lui è il decano della classe. Poi appenderà il timone al chiodo e si dedicherà solo a costruire delle belle barche.

Quante squalifiche abbia accumulato Millo, nessuno lo sa; ma tutti sanno delle sue bellissime prove.

Ad un campionato italiano, ad Imperia, un giorno che il mare e il vento si erano trovati d'accordo per rendere impossibile la regata e che fra "scuffie" e ritiri erano rimasti in gara pochissimi concorrenti, Millo, balzando sulle onde come un delfino, arrivò primo.

Dal molo di Imperia un lungo applauso lo accolse: Millo non capì più nulla e, appena tagliata la linea d'arrivo, si rovesciò tra le risate generali.

Altra volta, come ai campionati italiani del '65 a La Spezia, ha compiuto delle rimonte incredibili, tanto da passare da diciassettesimo a quinto, alla boa al vento.

Millo dimentica spesso la regata, per osservare cosa avviene intorno a lui: i duelli tra gli avversari, ad esempio; o avvenimenti diversi. A La Spezia guidava la corsa con largo margine, quando fu attratto dalla curiosità di vedere da vicino un transatlantico in arrivo; finito sottovento al colosso, si fece riprendere e superare dagli altri regatanti.

Per parlare davvero di Millo, tuttavia, occorrerebbe un intero libro, tante se ne raccontano, vere o false, di lui. Egli resta, un caro compagno di tante avventure sul mare. In fondo, con quel suo carattere bonario, con la battuta sempre pronta, con un motto spiritoso, a modo suo porta una simpatica caratteristica nota nella classe.

Fra i dirigenti, Elvio Diversi e Pino Soldani sono quelli che più di tutti hanno gioito e sofferto per la vela. Hanno competenza è passione, ed è un peccato che impegni più importanti li abbiano un po' sottratti allo sport.

Questi i miei equipaggi, con cui divido le ansie di tante regate e con i quali, quando le barche si riposano davanti alla sede del Club, mi intrattengo la sera a parlare di vele, di regolamento, di vittorie, di sconfitte.

Davanti a noi c'è il mare che accompagna il nostro parlare col suo battito lieve sulla "battigia", mentre il cielo si colora di porpora e si accendono le prime luci del paese.

Dall'alto della passeggiata, alcuni seguono le nostre discussioni che avvengono spesso ad alta voce; altri neppure si fermano a guardarci o ci danno uno sguardo, quasi a compatirci.

Ma chissà, poi, se siamo proprio noi da compatire!

Noi che sacrificiamo le ore del riposo in una continua ricerca di successo e di speranza o loro, gli altri, quelli che senza rischiare mai niente trascorrono una vita vuota, insulsa, in un mondo divenuto per essi monotono e privo di calore.

Cap. XXVI /

ADDIO ALLA VELA

Da alcuni anni andavo facendo propaganda in tutta l'Isola per la vela.

Avevamo organizzato, in collaborazione con l'E.V.E., regate a Portoferraio; una se n'era svolta a Marciana Marina, il paese che, con Rio Marina, vanta la più solida tradizione sul mare tra i Centri elbani; un'altra, a Porto Azzurro, era ben riuscita. Avevo scritto su un giornale locale articoli su articoli, ma senza successo.

Quando meno me lo aspettavo, da un altro paese, Marina di Campo, venne la lieta novella di un nuovo Club.

La zona di Campo è, senza dubbio, la più turistica dell'Elba. Intorno ad un golfo stupendo si stende una spiaggia bellissima; alle sue spalle, una gran pineta e ville: vecchie, nuove, piccole, grandi; e tanti moderni alberghi.

Marina di Campo ha anch'essa una lunga tradizione marinara; ne è difficile, capitando sul porto o nel bar di Mario Dini, incontrare dei vecchi lupi di mare. Ne ho conosciuti molti: i fratelli Dini, Fausto e Mario, che a parlarci ti ispirano rispetto e considerazione; sui loro volti c'è il segno della vita trascorsa in mare, e negli occhi una espressione pensosa in cui si riflettono terre e paesi lontani. Ci sono i Ditel, gli Spinetti ed altri: gente che ha navigato su tutti i mari del mondo.

Avevo sentito uno di loro discutere sul molo, senza sapere ancora chi fosse, mentre a Campo si effettuava una regata. Vedendo come si arrabbiava, in un primo momento lo avevo guardato di traverso, chiedendo

mi:

- Ma che vuole questo vecchio?!

Ma quando lo udii pronunciare balumina e gratile, capii che doveva trattarsi di una persona competente.

Perbacco se lo era, Celestino Spinetti!

Davanti alla sua esperienza c'era da sentirsi rimpicciolire. Diventammo subito amici. Mi parlò di una bandiera, di un nastro azzurro, anzi, che doveva essere il simbolo di tutti quelli che, come lui, avevano trascorso un'esistenza, spesso inumana, sul mare. Avevano chiesto, cercato più che aiuti finanziari aiuti morali, e non li avevano trovati.

Nelle parole di Celestino c'erano incredulità, stupore, sorpresa. Lui e i suoi amici non chiedevano cose impossibili, ma soltanto qualcosa che dicesse:

- Se siete stati esposti a mille pericoli e disagi, impotenti di fronte alle tempeste, alla morte improvvisa, ai naufragi, privi di qualsiasi consolazione spirituale; se siete andati incontro a tutto ciò, o nore a voi, uomini di mare!

E, al contrario, nulla.

Celestino mi fece vedere un libro; per un attimo tornarono a sfilarmi davanti i sogni della giovinezza.

Quei velieri veduti da zi' Vincenzo e carezzati, così suggestivi: "shiph", "barcobestia", navi a palo, brigantini; quanti, quanti e tutti con una storia!

Il vecchio parlava, parlava con entusiasmo sempre crescente, mentre gli si volavano gli occhi. Io vedevo cosa c'era dietro quella commozione: ricordo struggente di vele, uomini che salivano in fretta a riva, poesia di rande e di fiocchi gonfi alla brezza, ed ancora uomini

in bilico sui pennoni a serrare le gabbie, i velacci; comandi rapidi, quarti di guardia, lunghe interminabili soste con le vele cadenti.

Poesia del mare di ieri, di sempre; poesia di vele e di cuori con fusi tra mare e cielo.

A Marina di Campo, d'estate, c'è una grossa colonia di villeggianti. Da quell'ambito partì l'idea del Circolo Velico.

Se ne fecero promotori il comandante Di Giacomo, un valido marinaio della Marina Militare, pittore, scrittore dinamico ed entusiasta; e il Colonnello Galli, un battagliero ufficiale dei Bersaglieri che proprio nella vela aveva ritrovato una seconda giovinezza, portandovi lo spirito e l'entusiasmo della sua Arma.

Con altri amici, con dei giovani nacque il "Club del Mare".

Prendemmo contatti con la neonata organizzazione ed organizzammo le prime gare.

Il nuovo Club acquistò subito tre "S" tipo 1966 e, usufruendo anche di un "Flying Junior" e di un "Flying Dutchman", cominciò a darsi da fare.

A Campo c'è, inoltre, da qualche anno, la "Y.S.E.", una scuola di vela tedesca che ha scelto quel posto incantevole per le sue esercitazioni.

Un giorno abbiamo riunito a Campo tutte le barche esistenti alla Elba; abbiamo tesserato gli equipaggi sul campo ed abbiamo visto, tra l'attenta e sempre più entusiastica adesione dei villeggianti e dei nativi, sfilare "Ponant", "Vaurien", "S", "F.D.", "F.J." in una regata indimenticabile.

Si può ben dire che il "Club del Mare", benchè vecchio di un solo anno, abbia svolto un'attività veramente notevole, rara per un Club al

le prime esperienze.

Ora che anche i Campesi hanno chiesto l'affiliazione alla F.I.V., siamo certi che il nuovo anno ci ritroverà a dialogare con loro fra un lato di bolina, fra lo sventolio dei segnali a riva, fra lo scintillio delle coppe consegnate ai vincitori.

& & & &

Nell'ultima giornata delle regate del '66, a seguito di una squalifica giusta, parole un po' brusche mi fecero fare un'impennata, tanto che al discorso della premiazione, quando si brinda ai vincitori, alla chiusura delle manifestazioni, parlai di chiusura anche per me.

Poi, ritornate le acque in bonaccia, anche se con un po' di amaro gnolo in bocca, ripresi il mio posto con la stessa immutata passione.

So che dovrò dare un addio alla vela e perchè in tutte le cose è logico che ci sia un avvicendamento e per molti altri motivi personali che non mi consentono più di dedicarmi ad un'attività che, dopo il mio lavoro, è stata quella che più mi ha preso ed avvinto.

So che sarà duro e difficile scrollarmi di dosso questa malattia che mi attanaglia; e più difficile ancora sarà dire addio ai miei equipaggi.

Li rivedo tutti, ora, uno per uno, dal più giovane al più anziano, dal più noto al meno noto; li rivedo e, come dissi in occasione di quel discorso di chiusura, li ringrazio perchè mi hanno dato tante amarezze, tante sofferenze, tante lacrime trattenute, ma anche tante, tante soddisfazioni e tanti momenti di gioia.

So che sarà duro e difficile dire addio alla classe dei parenti poveri, con i quali ho combattuto tante battaglie e vissuto tante ore di passione.

E' facile far della vela in altre località; è facile quando si può comprar tutto, quando ad ogni evenienza si può far fronte semplicemente mettendo mano al "borsello"; ma quando si abbisogna di tutto, è difficile, troppo difficile.

Addio, allora, a questi parenti poveri perchè troppo spesso dimenticati, ma ricchi anche, chè la passione, il sacrificio, l'entusiasmo sono talvolta ricchezze più nobili di qualunque moneta sonante.

O, più che addio, arrivederci, chè quando ci sarà una regata, anche se non sarò sul barcone della giuria, sarò ancora tra loro, nascosto tra la folla anonima.

Con loro come ai bei tempi, quando, ad ogni premiazione, parlavo di questa nostra insanabile passione per la vela, ultimo canto poetico sul mare.

Cap. XXVII/

L'ULTIMA POESIA SUL MARE

Como passa il tempo!

Como sono lontani i giorni in cui la vela dominava incontrastata su tutti i mari!

C'è sulle Serre, vicino ai resti di Grassera, antico borgo distrutto dai pirati, una piccola Chiesa, un Oratorio, anzi, che fu per lungo tempo motivo di divisione fra Rio Marina e Rio nell'Elba: Santa Caterina.

Un tempo, il giorno dopo Pasqua si saliva lassù come in pellegrinaggio. Gli innamorati si scambiavano tra i lentischi furtivi pegni d'amore; le ragazze davano ai giovani la "sportella", un caratteristico dolce locale.

Si cantava un motivo popolare di autore ignoto:

"A Santa Caterina

mi desti la sportella;

ti vidi ricciolina

e mi sembrasti bella".

E si ammiravano, all'interno dell'Oratorio, appesi alle travi, molti ex voto, in massima parte bastimenti in miniatura.

Anticamente la tradizione voleva che ogni bastimento in partenza, anzichè prendere subito la direzione voluta, dovesse portarsi al largo davanti al paese, in un tratto di mare ben noto, da dove si scopriva la chiesetta arrampicata lassù, in alto, fra i lentischi.

Il bastimento allora si metteva parallelo alla costa, compiendo un bordo in più, mentre gli uomini dell'equipaggio, schierati sul pon

te, al comando del Capitano si scoprivano restando raccolti in silenzio.

Cosa passava nelle menti di quegli uomini bruciati dal sole, riararsi dalla salsedine?

Sicuramente pregavano, affidando muti le loro vite alla Santa della Chiesetta, dove ogni anno gli ex voto aumentavano.

Erano preghiere mormorate a fior di labbra, prima di affrontare le infinite distese del mare, il vento, le burrasche, i temporali; e le novità delle terre straniere, dei porti sconosciuti; e il desiderio struggente delle cose familiari.

Poesia di ieri e di sempre; poesia immutata del mare.

Poesia è allontanarsi dalle voci del mondo su una barca a vela.

Sembra di essere davvero soli; compagno è solo il vento che tende la tela, che piega la barca.

Ci sembra così di sottrarci alle cose che ci circondano, agli obblighi che ci competono, ai pensieri che ci assillano; ritorniamo alla natura, alle cose semplici di una volta, alla meditazione ed ai pensieri puri che ci rendono buoni.

Oggi a Santa Caterina non si sale più come una volta; nè bastimenti si portano al largo per il saluto.

Oggi i giovani, motorizzati, preferiscono, il giorno di "Pasquetta", prendere altre vie. Hanno i transistors per fare due salti e non cercano la poesia delle cose buone e semplici.

Oggi, sul mare, vele non ce ne sono più: dovunque passano piroscafi, tagliando sicuri le onde, preceduti e seguiti dal rumore assordante dei propri motori.

Novità e progresso, d'accordo.

Eppure...

Eppure nella corsa della vita, dove tutti siamo schiavi del nostro stesso correre, cosa facciamo per sottrarci al vortice che sempre più ci sommerge?

Passano sul mare i motoscafi rombando e lasciando lunghe scie; passano gli appassionati dello sci acquatico.

Rumore, rumore, ovunque rumore.

Ma, ecco, vedo uscire incontro al primo sole le barche del mio Club; le piccole derive che si allontanano dalla costa con lunghi bordi.

Le guardo da terra: qualcuna sobbalza per le onde che un motoscafo prepotente - mezzo veloce da trasporto, non altro - ha sollevato; le vele sbattono per un attimo, poi si distendono ancora.

Io sono a terra, ma so cosa prova chi è a bordo.

Passa un altro motoscafo, ma non riesce a distrarmi: il mio sguardo, il mio animo, tutto me stesso è lì, con loro, con le piccole derive che volteggiano come gabbiani e che al rientro, quando si allungano le prime ombre della sera, piegano le loro bianche ali per il riposo.

Io sono lì, con loro, sempre, per tutta la vita; con loro, perchè in quelle vele vive ancora l'ultimo palpito di poesia sul mare.

F I N E

APPENDICE /

VOCABOLARIETTO DEI TERMINI MARINARESCHI E DIALETTALI USATI NEL TESTO

A

- ACCOSTATA** Movimento fatto dall'imbarcazione, a dritta o a sinistra, sotto la direzione del timone, per portarsi sulla rotta voluta.
- AGGALLETTATA** Modo di dire dialettale per indicare che la curvatura che lo scafo presenta longitudinalmente, detta curva del cavallino o insellatura, è molto accentuata.
- AGGOTTARE** Modo di dire dialettale per indicare l'azione che si compie gettando acqua fuoribordo.
- AGUGLIOTTI** I perni maschi con i quali il timone è collegato alla poppa del natante e sui quali può compiere i suoi movimenti.
- ALBERETTO** La parte superiore di ogni albero, a questo fissata in modo da essere smontabile.
- ALBERO** Fusto di abete, di pino, di ferro o di acciaio che serve a sostenere i pennoni e le antenne che sostengono le vele.
- Nei velieri hanno i seguenti nomi:
- bompresso : sull'estremità della prua, in posizione obliqua, sostiene il lato inferiore dei fiocchi;
 - trinchetto (di) : il primo verso prua; se a vele quadre, porta generalmente cinque vele con cinque pennoni;
 - maestra (di) : il più alto, al centro della nave;

-- Mezzana (di) : a poppa dell'albero di maestra; nella nave propriamente detta, ha vele quadre; quando ha vele auriche, prende il nome di palo (nave a palo);

-- calcese (a) : tipo di albero a un solo pezzo, con l'estremità superiore a sezione quadra e con una fenditura detta cavatoia che ha una puleggia per il passaggio di un cavo (drizza); nelle imbarcazioni da regata è spesso vuoto o composto di più parti inciliate per impedirne la torsione; è vuoto anche per risultare più leggero e flessibile; per aumentarne la resistenza ne vengono costruiti anche a sezione rettangolare oppure ovale.

ALLEGGIO

Foro praticato nella parte centrale della carena delle barche per far uscire, quando esse sono in secco l'acqua penetrata a bordo. Quando la barca è in mare, il foro è chiuso da un tappo. Chiamato anche leggio o allievo, in dialetto elbano è detto "léggero".

APPOPPATO

Si dice di un natante che ha la poppa eccessivamente immersa. Il termine appropato si riferisce, ovviamente, alla eccessiva immersione della prua.

ARMARE

Fornire una nave di tutto ciò che occorre per la navigazione. Di un bastimento si dice anche che è attrezzato. "Amnattare" è il termine dialettale corrispondente.

ATTRACCARE

Avvicinarsi con una nave alla banchina per poter com

piere operazioni di imbarco o di sbarco.

ATTREZZARE (vedi anche armare) Mettere a posto l'alberatura e la velatura.

ATTREZZATO Dal tipo di alberatura e di velatura si distinguono le imbarcazioni attrezzate a nave, attrezzate a brigantino, ecc... "Attrezzato" è voce dialettale.

AZZUCCATO Si dice di un natante legato molto accosto al mezzo trainante; dunque, avvicinato. E' termine dialettale.

B

BALUMINA La caduta poppiera della vela.

BARCOBESTIA Nome dato comunemente nella marinaria velica alla nave goletta: bastimento con tre alberi, di cui uno, il trinchetto, a vele quadre; due, la maestra e la mezzana, a vele auriche; e il bompresso coi fiocchi. Il nome trae origine dalla corruzione dell'inglese "Best bark": il miglior bastimento.

BARI' Abbreviazione marinaresca di barili. Indica il basso parrocchetto, la vela che si lasciava nei temporali.

BASTONE (di prua) Asta fissata alla prua dei canotti muniti di fiocco.

BATTIGIA Linea costiera dove normalmente giungono le onde, detta anche bagnasciuga. E' termine dialettale.

BAVA (di vento) Leggere brezza.

BIGO Picco sostenuto dagli alberi usato per le operazioni di carico e scarico.

BOLINA La cima legata al gratile di sopravvento di una vela quadra, che viene tesata per sorreggere la vela nel

massimo sforzo quando i pennoni sono bracciati di punta.

Si dice andar di bolina quando la barca percorre una rotta più stretta di 90° rispetto alla direzione del vento. Si ha bolina stretta e larga.

BOMA L'asta di legno che serve a fissare la parte inferiore della randa.

BONACCIA Calma di vento e di mare.

BORDEGGIARE Percorrere una rotta a zig-zag a causa di venti contrari.

BOZZELLO Ogni carrucola di bordo, sia in legno che in ferro.

BRICK Brigantino (Ingl.).

BRIGANTINO Bastimento a due alberi con vele quadre. Dal tipo principale discendono:

il Brigantino a palo, munito di un terzo albero a vela aurica (palo), detto anche "ship";

il Brigantino goletta, munito di vele quadre all'albero di trinchetto e di vele auriche all'albero di maestra, detto anche, con voce dialettale, "scunera".

BUGLIOLO Qualsiasi secchio ad uso di bordo.

C

CALAFATARE Introdurre stoppa e catreme nelle connessioni (comenti) tra tavola e tavola nei natanti di legno.

CASSERO Ponte sopraelevato sulla coperta al centro nave. Il casseretto e il castello sono i ponti sopraelevati rispettivamente a poppa e a prua della nave.

CAZZARE Tesare quanto più è possibile una manovra. Si cazza-

no, in particolare, scotte e mure: i cavi con cui si tirano verso prua gli angoli inferiori delle vele basse (di maestra e di trinchetto).

CLIPPER Bastimento con scafo molto allungato e velatura enorme, atto a raggiungere le più alte velocità. Dall'inglese "to clipp": tagliare, fendere (il mare).

CONTRO (o contra) Prefisso indicante le vele quadre e di taglio più alte e più piccole.

COPERTA Il ponte superiore della nave.

CUTTER Piccolo veliero con un albero munito di randa e frec-
cia e fiocchi all'asta di fiocco.

D

DERIVA Lama longitudinale di metallo o di legno sistemata in filo di chiglia per ridurre al minimo lo scarroccio.
Può ruotare su un perno o essere sollevata verticalmente (deriva a baionetta).

DRACON Tessuto americano per vele. Ha il vantaggio di non subire deformazioni.

DRITTO Ciascuno dei due pezzi che limitano verticalmente lo scafo a prua e a poppa. Il dritto di prua è detto anche tagliamare.

F

FERZO Striscia di tela che, cucita ad altre consimili, forma una vela.

FIOCCO Si chiamano fiocchi le vele alzate tra il bompresso e il trinchetto. Essi, cominciando dal più interno, hanno i seguenti nomi:

Trinchettina di fortuna;

gran fiocco;

secondo fiocco;

controfiocco.

F.I.V. Federazione Italiana Vela. E' il massimo organismo nazionale per lo sport velico. Dipende gerarchicamente dall'IYRU (International Yacht Racing Union), in campo internazionale; o dal C.O.N.I., in campo nazionale.

FRECCIA La vela superiore dell'albero di mezzana o di un qualunque albero a randa. E' detta anche controranda.

G

GOLETTA Veliero a due alberi con vele auriche. Quando l'albero di prua è più piccolo dell'altro, l'imbarcazione prende il nome di goletta latina.

GRATILE (o ralinga) Il cavo che è cucito saldamente lungo lo orlo della vela e che viene infilato, per tutta la sua lunghezza, in un'apposita scanalatura dell'albero (canaletta).

GREGALE (o Greco) Vento di Nord-Est.

GUARDIA La somma dei servizi nautici svolti a turno dall'equipaggio.

GUIDONE Bandiera a forma di triangolo isoscele, distintivo di Compagnia, Autorità, Società Sportive.

I

INGAVONARSI Si dice ingavonato un natante che, per lo spostamento del carico o per aver imbarcato acqua, naviga sbandato, incapace di assumere l'assetto originario.

L

LACCONE Bastimento di 60/80 tonnellate, armato a cutter o a tartana. Termine dialettale.

LASCO Termine usato per indicare il vento quando incide sul la velatura con un angolo di 90°.

LIBECCIO Vento di Sud-Ovest.

M

MAESTRALE Vento di Nord-Ovest, dominante nel Mediterraneo; violento in certe regioni (Mistral, a mezzogiorno della Provenza).

MANICO Termine dialettale indicante il timoniere di una barca. Egli tiene, infatti, la manovella o barra del timone ("manico").

MANOVRA Nome generico di tutte le cime e i cavi in servizio sull'alberatura. Si hanno:
manovre fisse, che servono a tener fermi gli alberi e sono inamovibili (stragli, sartie, paterazzi, briglie, venti, amantigli);
manovre correnti, che servono ad orientare o ad issare i pennoni o ad imbrogliare le vele (drizze, bracci, scotte, ecc.).

MASCONE Ognuna delle due parti laterali della prua.

MOZZO Giovane al primo imbarco, privo di esperienza.

O

OCCHIO DI CUBIA Prendono tale nome i fori aperti nei masconi per per mettere il passaggio delle catene delle ancore.

OMBRINALI Fori praticati nelle murate all'altezza della coperta,

attraverso i quali fuoriesce l'acqua imbarcata per forza di mare.

P

- PAGLIOLO Il Tavolato che copre il fondo delle imbarcazioni.
- PARROCCHETTO Vela di gabbia dell'albero di trinchetto. Se divisa in due parti, assume i nomi di basso parrocchetto e di parrocchetto volante.
- PELLACCONE Sta per polaccone; vela triangolare che, nei piccoli velieri, sostituiva i fiocchi. E' termine dialettale.
- PENNONI Le verghe orizzontali che, assicurate agli alberi, sostengono le vele quadre.
- PLANCIA Il ponte di comando di una nave.
- POPPIA La parte posteriore di qualunque tipo di natante.
- PRODIERE Il marinaio addetto alle manovre di prua.
- PRUA (o prora) la parte anteriore di qualunque tipo di natante.
- PUNTO (fare il) La somma delle osservazioni e dei calcoli necessari a determinare la posizione della nave.

R

- RALINGA Vedi gratile.
- RANDA Vedi vela.
- RIVA (andare a) Arrampicarsi sui pennoni per compiere le operazioni necessarie.
- ROLLIO Movimento di oscillazione trasversale di una nave.
- ROTTA Il percorso compiuto o da compiersi da parte di una nave.

- SALPARE Svellere l'ancora dal fondo per tirarla a bordo.
Essere in procinto di partire.
- SANDOLINO Piccola barca a fondo piatto, leggerissimo, che ha
come mezzo di propulsione un solo remo a pala dop-
pia.
- SARTTE Vedi manovre.
- SASSOLA Sorta di cucchiaino di legno con cui si getta fuori
bordo l'acqua penetrata nella barca. Il termine dia-
lettale corrispondente è "Sàssera".
- SBULINATO Termine dialettale di origine marinaresca (bolina o
bulina) usato per indicare una persona trasandata
nel vestire.
- SCARROCCIO Lo spostamento laterale di una imbarcazione dovuto
alla corrente.
- SCIROCCO Vento di Sud-Est.
- SCOTTA Cavo che serve a bordare le vele o a tesarle verso
poppa per farle portare.
- SCUFFIA Sta per sbornia. Nell'ambito marinaresco indica un
capovolgimento del natante.
- SCUNERA Vedi Brigantino.
- SESTANTE Strumento misuratore di angoli. Permette la precisa
misurazione dell'altezza di un astro.
- STAMINARA Si chiamano "staminare" le costole di un'imbarcazione.
E' termine dialettale.
- STIVA Lo spazio destinato a contenere il carico nelle na-
vi mercantili.

STRALLO (o straglio) Vedi manovre.
STROZZASCOTTE Congegno che serve a fermare le scotte nelle barche da regata.

T

TARTANA Bastimento con un solo albero, munito di una grande vela latina ed asta di prua portante più fiocchi e un "pellaccone".

TERZO (Vole al) Vele di forma trapezoidale sospese all'albero con una pennola.

TIMONE L'attrezzo che serve a governare la nave.

TOLDA Vedi coperta.

TRAMONTANA Vento che spira da Nord.

TUFA Termine marinaresco indicante una grossa conchiglia capace, se insufflata d'aria, di emettere un suono profondo. Sui piccoli bastimenti è usata come segnale acustico.

V

VELA Unione di teli di canapa, che, legati all'albero e all'antenna o al pennone servono a raccogliere il vento utile alla propulsione di una nave.
Vi sono due tipi fondamentali di vele:
quadre: a forma trapezoidale, vengono inferite esclusivamente ai pennoni;
di taglio (o di filo): a forma triangolare o trapezoidale, sono disposte lungo il piano longitudinale della nave; si dividono in vele àuriche, fiocchi, vele di strallo, vele latine, ecc...
Le vele àuriche sono chiamate randa e controranda;

le rande sono distese tra il picco e la boma, di poppa via agli alberi; la controranda tra il picco e l'albo-
retto.

VELACCIO La penultima vela quadra dell'albero di maestra.

VELACCINO Il Velaccio dell'albero di trinchetto, anticamente detto pappafico.

VERGASECCA "Scunera" che all'albero di trinchetto porta una picco la randa. E' termine dialettale.

Lunghezza f.t. : m. 4,030
Larghezza max. c. : " 1,500
Superf. velica : mq. 9,30 (randa e fiocco)
Equip. in regata : due persone

A FORMULA

Barco costruite secondo una formula matematica pre stabilita, che dà, come risultato finale, un numero determinato.

A RESTRIZIONE

Si tratta di una via mediana tra monotipi e a formu la. Il progettista, infatti, tiene conto solo di al cuni elementi base (lunghezza, larghezza, puntale, peso, superficie velica), mentre ha libertà assoluta per i restanti.

CLASSE NAZ. U

Deriva di m. 5,50

Scafo tondo o a spigolo

Superf. velica di mq. 17,70 (randa e fiocco magg.)

Equipaggio in regata: tre persone.

CLASSE NAZ. S

Deriva di m. 4,50

Scafo tondo o a spigolo

Deriva mobile

Superf. velica di mq. 12,40 (con Spinnaker)

Equipaggio in regata: due persone

Dal 1966 esiste un nuovo tipo di "S", denominato, ap punto, "S 1966"

CLASSE NAZ. V

Deriva allievi di m. 3,95 progettata nel 1950

Scafo a spigolo

Deriva mobile

Superf. velica di mq. 8,50

Equipaggio in regata: due persone.