

Al Centro Velico Caprera

Franco Cascini

Da Caprera a Caprera



Edizioni il Frangente

Ringraziamenti

Sono molto grato a Serena per aver partecipato e collaborato a gran parte delle navigazioni descritte, i cui resoconti ha fornito a questo libro.

Ringrazio i caprerini che con i loro messaggi hanno partecipato alla sua realizzazione.

Grazie agli allievi, agli istruttori e agli amici che hanno formato gli equipaggi con cui ho navigato a Caprera e altrove, senza i quali queste navigazioni non sarebbero state compiute. Un grazie speciale a Roberto, Carlo, Mariavittoria, Elena, Irenko e Fabio, che hanno reso la mia barca la più bella del mondo.

Ringrazio il vento, le onde, le stelle e anche le difficoltà incontrate, che hanno formato una ricchezza sempre presente in me.

Grazie di cuore a Marzio, Vittorio, Carla e al Centro Velico Caprera, che hanno reso possibile tutto questo.

I

Da Caprera

1C 27

“Cari tutti,

senza saperlo avete spontaneamente ricreato quel leggendario ‘spirito di Caprera’ che avvolge quest’isola favolosa, le sue barche e gli equipaggi più sensibili al fascino degli spazi senza tempo, della libertà e dell’avventura. Nessuno lo ha mai definito, ma ogni membro di questi equipaggi lo sente dentro di sé. Credo che voi siate stati fra questi e vi auguro di rimanervi sempre. Grazie per le foto e per il ricordo del corso, a tutti l’augurio di ritrovarci e di un buonissimo vento.

Franco”

Si tratta di una lettera agli allievi di un corso 1C (iniziazione su cabinati) del Centro Velico Caprera, nel quale la funzione di capoturno era divenuta in me sempre meno ufficialmente affermata e sempre più unita a un senso di vicinanza, di amicizia e di esperienze in comune. C’era un tale entusiasmo in quei diciotto marinai e marinaie, sognatori e sognatrici, un tale affetto per le barche e per il mare, che anche le manovre meno facili sembravano eseguite con gioia. Dopo pochissimo tempo le imbarcazioni erano le loro case, imparavano tutto benissimo e presto.

«Benvenuti a Caprera», avevo detto appena arrivati, «questo è un posto un po' particolare. Anzi, molto speciale. Qui c'è un'atmosfera diversa dal resto del mondo: l'ambiente è ancora intatto, con paesaggi da favola e colori incredibili, qui si vive dentro la natura e si torna a esserne parte, anziché corpi estranei. Si sentono le sue voci, quella del mare, quella del vento, il profumo di macchia, il correre dei conigli selvatici, le sentirete anche voi. E anche l'ambiente umano è un po' magico. Si è completamente staccati dalla vita di ogni giorno, si pensa e si parla solo di barche e di mare, anche nei sogni, vedrete. E non perché sia obbligatorio, ma perché gli altri pensieri sono cancellati. Si ha la sensazione di trovarsi in una dimensione più ampia, si prova un senso di spazio e di libertà, e anche un po' di avventura. Ci si sente tutti fratelli, come se ci si conoscesse da sempre. Credo che vi piacerà.»

In linguaggio d'ufficio, scrissi a Milano che il corso aveva fornito le nozioni atte a eseguire le manovre fondamentali per la navigazione di un'imbarcazione a vela. Ma non fu facile descrivere *come* queste manovre erano state apprese e compiute: esse erano divenute per gli allievi improvvisamente essenziali, avevano dato vita a immagini di immediato interesse, sembrava che fossero viste come fonti di nuova ricchezza. C'era in loro entusiasmo e gioia, e anche un po' di incredulità: quasi si meravigliavano di saper giungere in così breve tempo al livello di buoni membri d'equipaggio di una barca in crociera, che naturalmente era ciò che tutti si proponevano di fare per sempre.

Non che avessi risparmiato loro qualcosa del non breve elenco previsto dal programma del corso: questo doveva partire da zero e comprendere tutto ciò che occorre conoscere e mettere in pratica sui piccoli cabinati durante una navigazione costiera:

nomenclatura, armamento, nodi, vento, andature, rotte, regolazione e riduzione delle vele, timone, virate, gavitelli, accosti in navigazione e in banchina, ancoraggi, uomo a mare, sicurezza... In un continuo colloquio tra allievi e istruttori, così da creare ogni giorno un modo di vivere completamente diverso.

Giorni così: ore 6:00 sveglia della comandata, 6:30 sveglia generale, 7:00 colazione, 7:30 lezione, 8:45 imbarco, 12:30 pranzo a bordo in sosta o in navigazione, 13:30 lezione e pomeriggio in navigazione, 18:00 rientro alla base, 19:00 riordino di sé, 20:00 cena, 21:00 commento della giornata o lezione, 22:30 silenzio. Comandata al lavoro negli spazi in comune, per i viveri a bordo, come aiuto in cucina, piatti apparecchiati e lavati, spazzatura, pulizia bagni, servizi vari, ovviamente in contemporanea alle attività didattiche e in mare. Impegno e anche fatica, come spesso a bordo.

“La vita al Centro”, presentava il file ufficiale, “è organizzata come la vita di bordo. Il Centro Velico è una scuola dove si impara ad affrontare la vita in mare in modo semplice e diretto. La partecipazione ai corsi impone entusiasmo, spirito di adattamento, disponibilità e capacità di convivenza: in mancanza di ciò l’iscrizione non è consigliabile. Gli allievi a turno devono svolgere alcuni incarichi, a volte anche modesti e faticosi, ma indispensabili per il buon funzionamento del Centro e per la conservazione dell’ambiente, sperimentando fin dall’inizio le esigenze e gli obblighi richiesti dalla vita di bordo.”

Non solo impegno e fatica, però, anche liberarsi dalle occupazioni di sempre, esprimere le proprie energie positive, immergersi in un paesaggio vivo e avvolgente, sentirsi più aperti e più vivi, essere nel presente qui e ora. In barca dalla mattina alla sera, solo vela, un mondo tutto per noi, assieme al vento e al mare, in

una piccola comunità amica come può essere l'affiatato equipaggio di una barca a vela.

Al primo corso da allievi, anni prima, noi avevamo vissuto più scomodamente. Non stavamo nelle verdi capanne che poi sono cresciute sulla collina del secondo corso, era il primo periodo di vita del Centro e alloggiavamo in due camerate un po' spoglie, dove però, al mattino presto, entrava Doi Malingri, il nostro favoloso istruttore, suonando alla chitarra come sveglia un motivo di De André, le ragazze estasiatae.

Per il basso fondale i Vaurien entravano in acqua senza timone e non era facile infilarlo al suo posto mentre si era già in moto; non era facile nemmeno accendere a mano il diesel, che non sempre distribuiva corrente, né per la comandata aiutare la severissima cuoca in sconosciuti menù.

Le lezioni di Doi erano autoritarie: «Al prossimo arrivo se non sapranno fare una gassa li rimando indietro».

Alle 8:00 l'alzabandiera, la bandiera della Marina con i quattro stemmi nel bianco, tutti fermi a capo scoperto.

Le docce erano fredde e i bagni rudimentali, per fortuna c'era Vittorio che ci conosceva tutti per nome e procurava ciò di cui avevamo bisogno. Veramente tutto, dalle magliette alle bibite, dal deposito dei nostri averi alla spedizione dei messaggi più urgenti: come ha scritto Carla, carissima segretaria per tanti anni, tutti avevano bisogno di lui e lui tutti riceveva e ascoltava, ogni compito lo assolveva senza chiedere nulla. Per noi era più che un amico, fu anche nostro testimone di nozze! A La Maddalena, Franco e Serena, testimone anche Marzio, capobase del Centro. Per lui, ha scritto ancora Carla, la vita e Caprera erano una cosa

sola, sacrificando gioventù e famiglia, ruggendo come un leone per difenderla e custodirla. Per noi Marzio era sicurezza assoluta, poter sempre contare sulla sua capacità, sulla padronanza di ogni aspetto del Centro, e anche sulla sua amicizia; tutto ciò assicurava la fiducia e la calma indispensabili per noi, sia come allievi, sia poi come istruttori.

Guido Colnaghi fu un altro punto di riferimento fondamentale: la sua passione e il suo entusiasmo sono stati essenziali per la costituzione e poi per la vita stessa di Caprera, e per noi anche fuori Caprera: ci ha inviati lui per la seconda volta in Atlantico, grazie ancora.

C'era anche la terrazza Martini, un breve spazio tra le rocce sporgenti sul mare dove ci ritrovavamo liberi e allegri, il senso di essere in un altro pianeta avvolgeva tutto di noi, amori impossibili divenivano eterni, eravamo "più in su".

Più in su eravamo anche in torretta, una scala portava a un piccolo vano da dove, con binocolo e bandierine a colori, tutto il golfo era sotto di noi e le barche scuffiate potevano essere viste e segnalate. Essere di turno lassù significava non poter navigare, questo lo temevamo, ma da lì si scopriva un quadro di inaspettata, straordinaria bellezza. Non vedevamo solo barche e spiagge, era tutto un mondo diverso che si rivelava e ci sembrava impossibile che fosse vero. Eppure le barche e le spiagge erano lì, sotto di noi, ma ci sembrava che anche queste ultime volessero dire qualcosa. Non so cosa dicessero, ma qualsiasi cosa fosse arrivava direttamente al cuore.

Nel nostro primo turno il vento fu più volte fortissimo: Doi un giorno disse che potevano uscire solo quelli che volevano farlo, Serena ed io ci provammo, fu una lotta al continuo limite della probabilissima scuffia ma tornammo incolumi a riva tra gli

applausi degli altri. Invece un'altra volta la persi in mare: da pro-diera era così sporta fuori, solo la punta dei piedi sotto la cima di sicurezza, che la punta si sfilò, lei volò giù e sparì. Ero solo sulla deriva sbandatissima e ingovernabile, naturalmente la barca scuffiò. Poco dopo dal gozzo da cui era stata raccolta si buttò in acqua vicino a me: le scostai i capelli bagnati dal viso e le vidi negli occhi una grande luce.

Al secondo corso trovammo bellissimi i Mousquetaire, non ci importava di doverci piegare per entrare e stare in quadrato, come gabinetto un bugliolo, con vento forte impossibile virare in prua, andavamo lo stesso tra le onde alte delle Bocche di Bonifacio. In qualche fotografia si vede solo l'albero della barca accanto alla nostra, lo scafo è nascosto dall'onda in mezzo a noi.

Su un Mousquetaire Georg Liebetanz, pilota di guerra nell'aviazione tedesca, era capo del mio corso istruttori. Una sua frase era rimasta famosa: «Questa non è una caserma. È una scuola di vela: dunque qui contano solo ubbidienza, ordine e disciplina». Cadde in acqua dalla barca di cui ero al timone. Per riprendere l'uomo a mare si usava allora virare in cappa e poi lasciarsi portare lentamente da sopravvento verso il naufrago, ma nel frattempo l'uomo si spostava e non si ripescava quasi mai. Questa volta invece, appena virato, vidi Georg galleggiare accanto alla barca: bastò passargli una cima e aiutarlo a salire. Sputò un po' d'acqua e disse: «Bravo Franco» e sulla mia scheda scrisse: "La sua prontezza e affidabilità in barca non lasciano dubbi. Sempre presente e pronto nelle situazioni di emergenza". Così diventai istruttore.

Il primo incarico fu con Guglielmo, capoturno simpaticissimo e indipendente che ci portò presso amici francesi, i quali ci accolsero in una villa da fiaba in un piccolo golfo e ci prestarono le loro derive. Fu bellissimo entrare e uscire dal fiordo, un'allieva

ed io entusiasti in una nube di schizzi, poi cena a base di *crêpes* e la notte trascorsa in giardino, sotto le stelle.

Due giorni dopo dalla loro base in Corsica arrivarono tre barche dei Glénans e concordammo una regata intorno a La Maddalena e Caprera. Una parte era bolina e i francesi erano più bravi: fin dall'inizio navigarono in testa e per oltre metà regata non li raggiunsemmo. Quando però girammo la punta nord del percorso il vento divenne portante e noi issammo gli spi: con nostra gran meraviglia nessuno dei francesi lo fece, noi ne superammo una parte e la mia barca arrivò prima alla meta. Lo spi non lo avevano, Guglielmo lo sapeva ma aveva fatto finta di niente, fece gran festa e scrisse sulla mia scheda: "Preparazione completa. È arrivato primo nella regata contro i Glénans".

Fra i nostri alunni c'era Mariavittoria, Vittoria per noi, l'allieva in deriva con me nel golfo della villa francese, veniva in barca con il viso appena svegliato, la cerata in mano e un buco nelle scarpe da tennis; aveva lasciato la pipa in capanna. Guglielmo non l'aveva apprezzata, le aveva detto che se non si hanno le scarpe adatte è meglio restare a casa. Lei non gli disse che la sua era una delle famiglie bene del Veneto, si limitò a offendersi, io la incoraggiai con un sorriso.

Vittoria, e anche Irenko, e Fabio navigavano mettendoci il cuore, cercavo di andare spesso con loro. Ci mettemmo d'accordo che sarebbero venuti sulla mia barca, la prima che stavo per comprare, per andare da Genova a Capraia ai primi di novembre, al raduno annuale della scuola. Vittoria scriveva da casa lettere molto carine: "Mi sembra di averti qui nella poltrona accanto al mio tavolino, ma nella tua barca c'è il bagno?". Risposi che c'erano anche le tendine agli oblò e fu una splendida crociera, la più bella che abbia vissuto.

Tutti sognatori entusiasti, Fabio suonava alla sua chitarra Bob Dylan. Il motore andò subito in panne, ripartì dopo una riparazione a Santa Margherita («Vada tranquillo giudice, la macchina è perfetta») e si spense definitivamente al calar della sera. C'era pochissimo vento, ci si muoveva appena, ma poco a poco le luci della costa svanirono e noi quattro fummo soli e felici, con il mondo tutto per noi. In quadrato ardeva piano la lampada a petrolio. Fu una notte molto tranquilla, la barca scivolava sull'acqua, avevamo turni di due ore a scalare ed era bello, a metà del mio turno, vedere Vittoria arrivare, già pronta per il timone. Parlavamo sottovoce, vedevamo la scia luminosa del plancton e non sentivamo più il freddo.

Il giorno seguente il vento calò ancora di più: non c'era niente di elettronico a bordo e la nostra posizione divenne sempre più incerta. Non ne fummo affatto turbati, il senso di distacco dal mondo diventò più reale, passammo la giornata in un nostro paradiso privato tra chiacchiere, canzoni, pentole sul fuoco, sogni in cuccetta. Pulizia del ponte, solarium, in pozzetto cioccolato, biscotti, marmellata di albicocche e panini: musiche di De André, alla chitarra l'ufficiale di rotta. Un delfino disegnava carole. Un soffio d'aria, provammo lo spi: bocca aperta, era una montagna! Sembrava buono e non mordeva, rosso e turchese, *son et lumière*, Beethoven concerto per violino, tutto ci portava dolcemente non sapevamo dove.

Verso sera un passero atterrò sulla prua: era stremato, si lasciò prendere senza reagire, ma anche senza mangiare quello che cercavamo di dargli. Fu messo a dormire sul ripiano delle bandiere e preparammo la seconda notte di guardia. Ore 0:45, Orione salì e si allontanò dall'altra parte, la sua amica Deneb era già andata a dormire. Ombre gialle si alternavano tra pozzetto e quadrato.

Ore 5:00, un debole faro dove non avrebbe dovuto esserci niente: Macinaggio, quasi la punta nord della Corsica; all'alba spuntarono i monti, i boschi di querce toccavano il mare, le spiagge deserte, le mucche sui prati. Da terra arrivò intenso e improvviso il profumo del mirto, del rosmarino, delle ginestre, dei fiori di macchia su ogni collina. L'isola aveva un che di magia e di mistero. Solo il passero non si svegliò e fu sepolto in mare.

Macinaggio era più bella e solitaria di adesso, solo una fila di case stinte dal mare e un porticciolo di pescatori. Il tempo di un *croissant*, un *café crème* e provviste e poi via di nuovo, vela e ancora magia. Volammo sulle ali dello spi, i colori festosi, la barca sospesa sull'acqua. Fu la serata più allegra, tutto il nostro repertorio di canzoni, anche inventate, la chitarra inesausta, Vittoria ridente, il mare dorato. Cantavano anche gli Alpini: «Quando che ci fu l'attacco con la baionetta e con le bombe a manico i Grechi fuggittero!».

Di notte un tappeto di stelle, guardammo sorgere Rigel e Orione e verso l'alba spuntare le Pleiadi in un improvviso presagio d'inverno.

Vedemmo anche, con la prima luce, il promontorio di Portofino in prua: non fu una bella sorpresa, eravamo fuori rotta di una decina di miglia. Il vento scomparve: forse era un messaggio per dirci di non tornare, ma noi non potevamo ascoltarlo e tirammo fuori i remi. Restammo allegri lo stesso e inventammo pubblicità per tener su il morale: all'arrivo di una regata tempestosa si vedono barche stracciate e marinai stravolti, solo la barca vincente è perfetta, vele in ordine ed equipaggio pulito. «Qual è il vostro segreto?» chiede un cronista. Lo skipper si china e prende in mano qualcosa, zoom su un formaggino Mio: «Ecco il nostro segreto!».

Passammo tra portacontainer e grosse petroliere, da terra veniva il fumo delle acciaierie. Siamo arrivati a Genova tardi, tornati da un'altra dimensione, passando tra una costellazione e l'altra. Quando fummo pronti a sbarcare annotai sul giornale di bordo: "Ore 19:30, spenta *petroleum lamp* e luci interne dell'equipaggio".

Con i Mousquetaire nell'arcipelago più bello del mondo. Dalla costa nord della Sardegna a quella meridionale e orientale della Corsica, tra isole ancora pulite, coloratissime, diversissime ma tutte immaginate a occhi chiusi dallo stesso autore.

Lasciamo Caprera in punta di piedi, al primo corso stanno finendo di preparare i Vaurien, le barche sono posate su un cristallo color celeste chiaro. Di fronte, un paio di miglia più a sud, il golfo di Arzachena e Cannigione, dove andremo per le nostre manovre. Man mano che ci avviciniamo le montagne si fanno azzurrine e assumono un'aria un po' dolomitica e anche un po' misteriosa: forse è lassù la Fortezza Bastiani, al di là si estende il Deserto dei Tartari.

Nella Cannigione di allora solo un pugno di case e qualche villetta, un bar in fondo al molo e altri poco lontano, ma soprattutto un paesaggio di acqua azzurra sempre più chiara, verde fittissimo sulle colline ai due lati, stagni e canneti sul fondo, un'aria quieta da villaggio di pescatori com'era cinquant'anni fa.

Nel golfo si stramba e si vira, si vira e si stramba, si prendono terzaroli e si cambiano fiocchi, poi sulla grande boa della Marina attenderò il mio recupero in barca dopo molti accosti sempre sbagliati: spero che non mi lascino lì. All'ora di pranzo un bagno fino alla spiaggia a falce di luna, guardiamo con affetto le nostre bianche barchette, sono già casa nostra.

A cala Bitta lungo il grande pontile se non ci si ferma dove si vorrebbe lo si fa un poco più in là; le partenze esigono vela e spintoni per staccare la prua, se il vento è girato l'ultima partenza richiede una forte pedata. Davanti alla spiaggia di Barca Bruciata si può ormeggiare tranquilli, a golfo Saline in un bar all'aperto dopo una lunga serie di ormeggi ci spetta un sorso di Torbato, uno solo!

Quando si esce dal golfo l'orso di pietra sembra contento di rivederci, le casette del Centro Velico ci parlano da lontano, l'isola di Santo Stefano è a dritta. Da quest'isola nel 1793 i cannoni di una flottiglia francese al comando del luogotenente Napoleone Bonaparte bombardarono La Maddalena. Ma la stessa flottiglia fu bombardata da un cannone manovrato da Domenico Millelire, ufficiale della Marina sarda, e fu costretta a trovare riparo nella cala di Villa Marina; ma anche qui Millelire la attaccò e la costrinse a lasciare gli ormeggi e cercare la fuga. Napoleone sarebbe diventato imperatore più tardi.

Poco più avanti, nella rada di Mezzo Schifo, si ancorarono poi le navi di Nelson: vi rimasero quindici mesi tenendo sotto controllo la flotta francese che si trovava a Tolone, fin quando il 20 gennaio 1805 le fregate *Active* e *Seahorse* rientrarono da un'esplorazione issando il segnale "nemico in mare". La nave *Victory*, dove si trovava Nelson, e altre dodici navi salparono verso levante e sfilarono al buio lungo il passo delle Bisce verso il mare aperto: avrebbero incontrato i francesi a Trafalgar.

Su un isolotto roccioso di fronte alla secca Palau di Santo Stefano c'è una colonna di pietra, la Colonna Roma. Agli allievi che me lo chiedevano ne ho raccontata la storia: la storia di un ammiraglio che non si è arreso. L'8 settembre 1943 la squadra da battaglia della flotta italiana, comandata dall'ammiraglio Carlo Bergamini,

si apprestava a uscire da La Spezia per attaccare le navi inglesi e americane che stavano sbarcando i nostri nemici a Salerno: giunse invece la notizia che un armistizio era stato concluso. Dallo Stato Maggiore della Marina fu detto a Bergamini al telefono che avrebbe dovuto condurre la flotta ad arrendersi alla base inglese di Malta, ma l'ammiraglio rispose che avrebbe scelto piuttosto l'affondamento: ai suoi ufficiali dichiarò che non avrebbe mai consegnato le navi al nemico. Decise di portare la flotta a La Maddalena in attesa di decisioni ulteriori. Nel pomeriggio del 9 settembre, mentre stava per giungervi, seppe che quel porto era stato occupato dai soldati tedeschi e ordinò di tornare indietro. Per radio ricevette nuovamente l'ordine di dirigere a sud, verso Malta, Bergamini lo ignorò e ordinò invece di prendere una rotta per nord, risalendo la costa occidentale della Corsica. Mentre era in corso questa manovra la corazzata *Roma*, su cui Bergamini si trovava, fu colpita e affondata da un aereo tedesco. Bergamini morì con lei. È certo che non stava conducendo le navi a Malta, ma non sappiamo dove le avrebbe portate, con ogni probabilità in un luogo adatto ad autoaffondarsi. Fu un altro ammiraglio a portare la flotta a Malta. La Colonna Roma commemora quel tragico evento.

Appena passata Punta Sardegna una costellazione di golfi e di isole accoglie le nostre barchette. Porto Puddu (o Pollo) in una strana conformazione contorta, con un isolotto sul fondo e una baietta cui si può arrivare in canotto. Porto Liscia, dopo un istmo di sabbia su un promontorio che si chiama ancora Isuledda, com'era quando l'istmo non c'era: sulla grande spiaggia sono posate colonie di gabbiani, i surfisti li sfiorano; dietro si allunga uno stagno e si snodano i meandri di un piccolo fiume. Porto Pozzo, un fiordo lungo quasi due miglia tra piccole alture con un paesetto raggiungibile solo col tender in fondo.

Non lontano, di fronte a queste spiagge, le isole Spargi, Budelli, Santa Maria, Baretтини e Razzoli formano un arcipelago assolutamente prezioso, per fortuna protetto, tra colline coperte di verde, pochi sentieri fasciati di vento e di sole, rocce di granito rosa e calette nascoste. La più famosa, cala Corsara a Spargi, è ora meta proibita: i motoscafi rombanti, le barche dei gitanti e le loro grida sommergono tutto.

Spargi è una montagna di granito con l'aspetto e il fascino dei luoghi selvaggi: non c'è un centro abitato, solo due o tre case isolate, coste scoscese e poco ospitali, in un folto di cespugli forse il calpestio di un cinghiale; una spiaggia a falce di luna, rocce scavate in mille forme diverse, un'acqua turchese da cui emerge una manciata di scogli chiari. Ci ancoriamo davanti a cala Granara, ma anche cala Ferrigno merita un bagno.

A Budelli è proibito anche solo toccare le conchiglie rosate lambite dall'acqua chiara sulla Spiaggia Rosa, chissà se ne sono rimaste alcune... Appena più a sud cala Arena, un piccolo calanco roccioso, è più tranquilla, anche perché più di due o tre barche non ci possono stare.

Santa Maria offre due ancoraggi bellissimi, uno ampio, e con una grande spiaggia alle spalle, da cui si vedono le uniche villette della zona; l'altro più solitario, cala Mauro, in un fantastico scenario di roccioni verticali e spiagge minute.

Razzoli è l'isola più impressionante, disabitata, contorta, grandi massi scolpiti dall'erosione, contornata da innumerevoli scogli, cala Lunga è un mare lunare.

Razzoli e Santa Maria sono separate da uno stretto braccio di mare, il passo degli Asinelli, mentre tra Santa Maria e Budelli si apre il passo Cecca di Morto. No, non lo abbiamo attraversato in barca: a Caprera si favoleggia di un mitico passaggio di Mou-

squetaire a deriva alzata con gli allievi che scendevano in acqua per spingere; ora è vietato, ma guardando la carta e le povere cifre dei suoi fondali noi lo abbiamo comunque ritenuto un gesto insano. Siamo passati tra Corcelli e l'isola Piana, dove la terra non è più che poca roccia deserta nel mare aperto, un mondo abitato da creature diverse, gabbiani e delfini, nuvole e vento, dove ci si può sentire sperduti.

Anche a La Maddalena, con la festa dell'allegro mercato negli occhi, è bello scoprire angoli azzurri andando su fino a Guardia Vecchia, passare tra fichi d'India maturi e aprire lo sguardo e il cuore su un infinito paesaggio di isole e mare; poi ridiscendere per strade antiche, salutati magari da una vecchietta in abito nero.

Nelle schede degli allievi la mia opinione su di loro terminava raramente con "Ripetere il corso". Se ciò avveniva era dovuto non tanto a difetti di tecnica, che la pratica può rimediare, quanto ad aspetti del loro carattere denotanti qualche importante mancanza nei confronti della vita di bordo. Questa richiede disponibilità all'impegno, partecipazione alla fatica, interesse per ogni aspetto del navigare, sicurezza, calma, curiosità, propensione a non prevalere mai sugli altri, comunicazione e solidarietà di equipaggio: questi atteggiamenti esprimono attitudine a operare e a vivere in barca, se mancano è bene fermarsi e riflettere un po'.

Leggiamo alcuni giudizi.

Sergio: "Ha dimostrato continuo impegno ed entusiasmo e ha raggiunto un buon livello tecnico. Si segnala per corso istruttori, facendogli presente che in questo ruolo la sua esuberanza dovrà essere controllata".

Antonio: "Sempre preciso, molto attivo e interessato, è un ottimo membro di equipaggio al quale si può accordare completa fiducia".

Piera: "Il suo tenace impegno negli anni precedenti ha dato i migliori risultati. La sua precisione, la costante attenzione, il buon livello tecnico, uniti alla serietà e gentilezza del carattere, la rendono un buon marinaio. Queste doti potranno renderla un ottimo istruttore".

Franco: "Volonteroso e interessato, dovrebbe però aumentare la sua dose di grinta. La capacità tecnica è sufficiente per il passaggio al corso superiore".

Anna Maria: "Ha dimostrato continuo interesse, precisione, attenzione ed energia. Il livello tecnico è sufficiente per il passaggio al corso superiore".

Loredana: "Ha dimostrato impegno e molto entusiasmo per la vita di mare, assieme a un sufficiente livello tecnico. Le sue doti di naturale simpatia giovano allo spirito dell'equipaggio. Si propone per assistente di vela".

Claudio: "Dotato di sufficiente tecnica, è un membro d'equipaggio tranquillo e impegnato".

Wilma: "Ha dimostrato rapidità di apprendimento e di esecuzione, molta volontà e disponibilità, si è fatta apprezzare come buon membro di equipaggio per le sue doti di gentilezza e simpatia. Si conferma la proposta per il corso istruttori".

Walter: "Presenta alcune lacune tecniche e dimostra insicurezza nello stare a bordo, per cui è opportuno che acquisti una maggiore padronanza dell'imbarcazione prima di passare al corso superiore".

E le opinioni degli allievi.

Giovanni. Ciò che ti è piaciuto di più: "Il corso è stato vera-

mente ottimo. Didattica stringata e senza fronzoli. Nessuna perdita di tempo. Grande saggezza nella navigazione e nell'attenzione specifica a ogni allievo. Con una forte concentrazione nei primi giorni si è raggiunto uno standard molto più elevato di corsi simili di questo livello". Ciò che ti è piaciuto di meno: "La saggezza di navigazione è andata un po' a discapito della varietà dei posti da esplorare. La gestione dei tipi caratteriali degli allievi potrebbe essere maggiormente considerata per evitare attriti occasionali che influiscono sull'etichetta".

Mario. Piaciuto di più: "Totale immersione nel mondo della vela. Serietà e competenza degli istruttori. Spirito cameratesco. Bellezza dei luoghi". Piaciuto di meno: "Assenza di materiale didattico. Situazione dei servizi igienici. Manca una zona attrezzata per lavare e stendere la biancheria. Il prezzo pagato a volte appare incongruente con lo stile di vita e l'organizzazione del CVC".

Lucia. Piaciuto di più: "È difficile individuare poche cose perché le considerazioni riguardo i vari aspetti del corso sono tutte positive. In particolare la disponibilità degli istruttori". Piaciuto di meno: "I servizi igienici".

Fabio. Piaciuto di più: "Le lezioni teoriche sono ben legate alla parte pratica a bordo. Altri aspetti molto apprezzati la professionalità degli istruttori e l'ambiente che si crea". Piaciuto di meno: "Mi aspettavo che il manuale fosse inviato in anticipo. Proporrei dei bagni maggiormente adeguati".