

<http://soundofsilence1.jimdo.com/>
<http://soundofsilence1.jimdo.com/>

la vera vita di bordo, ovvero

"l'aria che tira"

- **Scelta alle S.Blass: andare in perlustrazione a Panama**

....Anche se con il senno di poi potrebbe sembrare facile....

In questo arcipelago era prevista una sosta di una decina di giorni.

Il comandante inizialmente pensava di andare a Colon per prendere accordi con l'agente e fare le pratiche per la traversata, quindi, presumendo un'attesa di giorni, ritornare alle S.Blass (80 miglia di bolina) per poi rientrare definitivamente a Colon per la traversata.

Quando arrivammo alle S.Blass trovammo molti skipper italiani, che ci diedero purtroppo informazioni difformi sul transito del canale. Avevamo però saputo che era possibile andare a Panama direttamente dalle S.Blass, con una lancia che in 20' faceva servizio giornaliero sulla costa e poi in taxi fino a Panama. Avevo suggerito che per avere certezze sul da farsi ed evitare una navigazione di 240 miglia (A-R-A), avrebbe avuto senso fare un giretto a Panama per un paio di giorni via terra, anche per prendere contatto con la vita locale. C'era sì il problema del passaporto di Wilma da risolvere perché il 2 marzo doveva rientrare in Italia e c'era da fare l'entrata a Panama, ma parlando con l'agente forse si poteva risolvere (c'erano 9 giorni di tempo), mal che vada si faceva l'entrata a Porvenir alle S.Blass.

Invece la scelta è stata di andare subito a Colon, dove abbiamo scoperto che invece la traversata del canale si sarebbe potuta fare anche...subito..., il che ha reso improponibile il rientro alle S.Blass.

Per fortuna con Wilma abbiamo scelto di prenderci un taxi ed andare in visita alla città, perché in seguito non ce ne sarebbe più stata occasione.

E così, alla fine, una meta difficile da raggiungere come le San Blass e meritevole di maggior attenzione (c'è chi vi è fermo da anni...) ci ha ospitato solo 5 giorni (dal 23 al 27 febbraio).

- **Alla fonda a Panama la prima volta, davanti a marina Plajta**

Oggi parte male, ho le palle girate, perché sono stanco della inattività. Dopo oltre un mese di permanenza iniziano i primi sintomi di insofferenza, dovuti logicamente a due fattori:

le persone, fra le quali comunque ci sono anche io

la barca, e con essa il modo di gestire la vita di bordo

Io occupo una cuccetta di corridoio, fa la cabina di poppa e la dinette, dove ovviamente non ho alcuna privacy né comodità, né tira aria, anzi, non ce n'è proprio..

E' ovvio che con queste premesse io mi trovi in difficoltà di comunicazione, perché fra donne c'è una ovvia complicità, e fra gli uomini un'amicizia di vecchi data. Inoltre queste due coppie che si frequentano da anni hanno abitudini di vita molto diverse dalle mie, anche alimentari, interessi diversi dai miei (tanto per dirne una non scendono quasi mai a terra...non sono interessati a visitare il paese...) e comincio ad essere insofferente di fronte ad ogni cosa. Se a questo aggiungiamo che la barca da almeno 15 giorni non va in banchina, ed alla fonda è praticamente impossibile andare a terra, se non con l'armatore per fare la spesa o andare a prendere i ricambi per il motore, si capisce che io mi stia stancando.

Ho sempre sostenuto che in barca comandano il tempo e la barca, per cui è vero che in un giro del mondo questi elementi condizionano, ma le persone purtroppo fanno la differenza.

Ora Panama è effettivamente uno scalo difficile, per la differenza di marea che vincola sia l'ancoraggio che la discesa a terra, ma la scelta di dove stare, quanti giorni rimanere e cosa fare durante le giornate fanno cambiare la qualità della permanenza.

Non dico di scendere a terra ogni giorno, ma neppure rimanere a bordo sempre

- **All'ancora a Panama**

Se c'è un aspetto su cui fare molta attenzione durante i viaggi in barca è la gestione delle soste prolungate in un porto. È vero che l'aspetto economico incide (e poi vedremo che a volte potrebbe essere compensato...andando a vela anziché a motore...), ma è altrettanto vero che non si può rimanere all'ancora giorni e giorni senza “dare la libera uscita” agli ospiti a bordo, siano equipaggio o siano marinai...

Così durante tutte le soste all'ancora in questa città siamo scesi a terra solo per andare a cercare i pezzi di ricambio del pilota automatico o per fare la spesa.

E pensare che durante la visita in taxi con Wilma ero andato a contattare tutti i marina di Panama, ed al Plajta avevo chiesto di riservarci la possibilità di una sosta, anche se i prezzi erano un po' cari: 150\$ il primo gg, 75\$ i seguenti, ma credo con la possibilità di trattare. Se fosse dipeso da me si sarebbe potuto stare un po' all'ancora ed un po' in marina, magari usufruendo durante la sosta in banchina dei mezzi di terra per andare in città, soprattutto per lasciare la possibilità alle persone a bordo di sentirsi liberi di scendere a terra, pur nel rispetto della barca e delle sue esigenze.

È un peccato avere una città da conoscere a tiro di schioppo e poterla solamente guardare dal ponte della barca. Avevo una voglia matta di tornare nella città vecchia e bighellonare qua e là, farmi assorbire dall'atmosfera, andare a mangiare nelle loro trattorie, chiacchierare con le persone e magari comperarmi un ..panama.

Non mi è stato possibile, pazienza, ma anche da queste note si dovrebbe capire che si può girare per il mondo in tanti modi, anche se appagare la curiosità è il primo stimolo per conoscerlo. Ricordo la sensazione di impotenza che ho provato, ed il mio stato d'animo ne è stato minato, logicamente, ma come ho scritto nelle news quando si è nell'altrui barca bisogna anche capire ed avere pazienza: dipende dalle priorità che si hanno, e non possiamo averle tutte in prima fila. L'importante è farne tesoro ed evitare che queste situazioni si ripetano nella nostra barca con gli amici ed ospiti a bordo.

- **Martedì 19 marzo**

Andiamo a terra a Panama per fare il rabbocco della spesa: frutta, verdura e latticini. Finora con il comandante abbiamo condiviso cosa prendere, anche perché tutti e due siamo...velisti in cucina. Al supermercato gli chiedo se prendiamo yogurt (domanda pleonastica), perché sapevo che eravamo agli sgoccioli, e stranamente mi dice che l'armatrice gli aveva detto che non ce n'era bisogno. Taccio e terminiamo di prendere ciò che mancava.

Al rientro non dico niente, ma ieri mattina chiedo uno yogurt a colazione (lo prendo sempre con la crusca di avena), ma mi si risponde che non ce ne sono più. Chiedo come mai, perché me ne ero preoccupato al supermercato, e l'armatrice mi risponde che aveva deciso che il fresco di latticini era da considerarsi finito....mica siamo a casa.....

Però l'acqua gasata al supermercato per lei si è presa, e non le si fa mancare quello che vuole.....

Beh, è stata una pillola amara da digerire, soprattutto quando si predica la democrazia a bordo, ma sono stato zitto, però ora a voi lo dico.

- **Donne, eterni dei.....**

Se c'è una cosa che mi da fastidio è una donna a bordo che ripassa tutto quello che tu fai, ma non perché sia fatto male, bensì perché...deve mettere la pezza su tutto.

E così è la seconda volta che mi capita di trovare chi ripassa dove ho appena lavato e pulito:

la prima volta a rilavare una pentola antiaderente che avevo appena lavato, e siccome il fondo di queste pentole è particolare, appunto antiaderente, non sembra mai pulito: ma è la sua caratteristica. Orbene, ridiscendo in pozzetto e vedo che lei lo ha rilavato: sono stato zitto. Stasera ho fatto da mangiare e ho poi lavato i piatti, le pentole ed il fornello. Lei doveva solo asciugare e mettere via. Ridiscendo dopo 5 minuti per lavarmi i denti e vedo che sta pulendo il fornello. Le chiedo cosa stia facendo, e mi risponde che stava asciugando con la carta...perché l'acciaio diventa più lucido. Non ho saputo tacere, e le ho detto che la prossima volta i piatti li fa lei.

Sono poche le donne che sanno stare a bordo.....vero Toni del Fabinou? Come ci capiamo, senza offesa per nessuno, anzi complimenti per quelle che ci accompagnano, e magari ci sopportano..

- il comandante aveva proposto di partire alle 7, ma qualcuno ha pensato di farsi grande proponendo di svegliarsi alle 5, colazione alle 5.45 e partire alle 6, al che ho fatto la faccia sorpresa.

Una partenza intelligente per arrivare a dar fondo alle 14.....sotto un sole cocente....ma va bene così, bisogna sempre farsi notare in qualche modo.

Mi è piaciuto il suggerimento di qualcuno che rivolto a me ha detto che avrei fatto bene ad andare a letto prestino.....sempre quel qualcuno che come il prezzemolo ha sempre da dire qualcosa, che vuole guardare come cucini e chiede come fai, ma non sta zitto, e se metti l'aglio nel soffritto ti chiede il perché; e poi scopri che lei non lo mette perché il marito non lo vuole. Ma zio bric, non fai prima a dire che tuo marito non sopporta l'aglio, che non ti piace il peperoncino nel minestrone, che non ti piace la cipolla, invece di fare tante storie? E' sempre una donna che rompe, ma guarda caso.....zio bric.

Non che ce l'abbia con le donne a bordo, ma quando ce ne sono hanno sempre qualcosa da dire.

- **Le regole che mancano**

Quante volte ho espresso questi concetti, ed ora ne sto rivivendo la loro importanza, collegandomi alle tre esperienze fatte a bordo di barche a vela con altri armatori.

Forse sono classista, o estremista, ma la capacità di mantenere fra le persone imbarcate un giusto equilibrio sono riconducibili sia al comandante, ma più precisamente alla sua esperienza (professionale e personale) di uomo nella vita, e alla consapevolezza che solamente fra "simili" si va d'accordo (di solito)..

Alcuni esempi:

in navigazione, o con permanenze prolungate a bordo senza andare a terra, le persone sono obbligate a relazionarsi fra loro. Se queste persone hanno trascorsi molto diversi, professionali o culturali, alla fine non ci saranno argomenti di colloquio.

Se non vengono stabilite subito alcune regole di convivenza, per esempio gli orari di colazione, pranzo e cena, i relativi comportamenti in navigazione, in porto o in rada, l'accesso al frigorifero e alle vettovaglie, sicuramente potranno nascere discussioni o lamentele. Io ho pagato ma non ho mangiato, io ho fame e mangio perché ho pagato, io sono abituato a mangiare appena mi sveglio....

Sono solo alcuni casi in cui il comandante deve dare subito il giusto orientamento al comportamento, senza che per questo ci si debba sentire privati o surclassati.

Domani si può dormire finché si vuole, ma ognuno può alzarsi e fare colazione quando vuole.

Ora ditemi voi come si può a bordo dare queste regole che si contraddicono (senza ombra di dubbio), specie se uno dorme in dinette e quindi vive la promiscuità più degli altri.

Preparare la colazione, le tazze, il caffè, succhi, pane e marmellata, con annessi e connessi senza fare rumore nel silenzio mattutino della barca è impossibile; passi che fare colazione alle 07.30-08.00 è un'ora giusta (...) per essere assieme e quindi si giustifica tutto, ma farla prima (solo perché è possibile farlo) implica svegliare tutta la barca, ineluttabilmente, e non mi sembra vada bene.

Capisco che uno debba andare in bagno, o uscire in coperta a leggere o farsi una nuotata cercando di fare piano, ci sta, a qualsiasi ora, ma la libertà di fare colazione a qualsiasi ora quando si è alla fonda e senza orari/vincoli di partenza mi sembra troppo

Troppo libertà sconfinata nel ledere la libertà degli altri; mi dà fastidio non capire dove sono i limiti del comportamento, e questi stanno emergendo.

E' capitato proprio stasera: dovete sapere che c'è chi è abituato ad alzarsi alle 6.30, e sembra che non sia capace di resistere né a letto né in cabina (che divide con il marito), al punto che quest'ultimo ha espresso un ultimatum: mia moglie devo legarla per farla stare ferma, ma dopo le 8 deve uscire...ecco perché il comandante si è espresso con la battuta di apertura del capoverso.

Sono stato "ripreso" perché ho chiesto che sarebbe logico fare colazione assieme alle 8, per i motivi che ho sopra esposto, e mi è stato detto che così limito la libertà degli altri. Ho replicato che io non ho una cabina che possa chiudere, mentre gli altri ce l'hanno, dormo praticamente in dinette e mi sembrava che l'orario fosse accettabile senza ledere nessuno, ma sono stato tacciato di voler limitare la libertà degli altri, e avendo io una barca dovrei capire queste cose.

Mah, sarà anche così, ma non per me.

Un conto è accettare la promiscuità ed ogni rumore in navigazione, ma quando si è alla fonda o in porto, senza vincoli, la buona educazione è un'altra cosa.

Salvo disposizioni del comandante che ha potere di vita e di morte a bordo.

- **Come far da mangiare a bordo**

Ho ripetutamente affrontato questo argomento, ma non mi stanco di ripeterlo perché sono certo che sia al primo posto nella dinamica delle insoddisfazioni di bordo, assieme forse a quello economico per la ripartizione delle spese, che per fortuna qui in barca da noi non esiste, anche se....

In navigazione per molti giorni, la giornata è scandita da pochi appuntamenti, ed uno di questi è il momento del pasto. Encomiabile indubbiamente la dedizione che il nostro comandante mette nel soddisfare questo appuntamento: ogni giorno il menù è diverso con una buona varietà di piatti, il che gioca assolutamente a suo favore, però...però non dimostra elasticità nelle proposte e quindi nelle soluzioni.

Ci può essere chi ama il pesce, chi ama la verdura fresca (finché ce n'è), chi la pasta, e chi non ama qualcuno di questi piatti. Orbene, al di là del fatto che è elogiabile chi passa ogni giorno qualche ora davanti al fornello o al forno accesi (anche all'equatore) per proporre piatti che sanno di casa, non è però giustificabile che non si accettino soluzioni che possano accontentare anche le minoranze.

In fondo nel caso del pesce o della verdura basta poco.....si sa.....,

È per me impensabile che in oceano non ci sia sempre, ogni giorno, disponibile un piatto di pesce, e che non si metta la canna in acqua per non doverlo poi cucinare. Come è impensabile che se uno non vuole mangiare pasta non possa in alternativa essere accontentato con una pietanza pronta all'uso (scatoletta di tonno, fagioli, carne in scatola, mais, conditi con un po' di cipolla o aglio...e alla via così!).

Ci vuole un po' di esperienza e di comprensione, e magari maturità e generosità di spirito, altrimenti il rischio è di avere un equipaggio scontento, musone e poi se non è intelligente diventa dispettoso, ed alla fine magari sbarca.....

Inoltre è importante mantenere sempre una certa dose di "offerta" a tavola, e non presentare una sera uno spezzatino con patate, riso basmati, frutta ed una torta, e la sera dopo solo un risotto con porro e formaggio verde....., non facilmente condiviso per esempio dal sottoscritto ma accettato. Ho dovuto chiedere una mela prima di alzarmi da tavola

Nella mia barca credo di aver sempre dato buon ascolto ai palati degli amici ed ospiti, e non ho mai percepito un problema, soprattutto perché chiedevo sempre se le proposte incontravano i loro favori, e nel caso di esigenze da soddisfare non è mai stato un problema. Ricordo con affetto l'amico Bruno, che si era portato da casa i "viveri di sopravvivenza", come li chiamava lui : 2 salami grandi cos'ì, che custodiva gelosamente in frigo, e spesso a tavola ne tirava fuori uno e zac zac, due fette, come antipasto o come "dessert" ci facevano contenti. A volte ci vuole così poco....

- **Pescare o non pescare?**

Spesso le giornate a bordo sono lunghe da passare, specie se l'equipaggio non è ben...accompagnato. A questo riguardo forse il mal accompagnato sono io, perché, pur tacendo spesso, avrei spesso molte cose da dire. Leggere, fare parole incrociate, scrivere, a volte sono impegni/attività che non bastano, e creare un diversivo anche con ciò che offre il mare sarebbe un buon palliativo: pescare. Peccato che su cinque persone tre non siano interessate al pesce, neppure a mangiarlo, il comandante per non essere in minoranza si schiera con la maggioranza, e quindi, anche se mi propongo di fare tutto io, quando si pesca un pesce è un problema. Sono arrivato al punto di non dire più niente, e come adesso che c'è la canna in acqua spero che non si peschi nulla, potrebbe diventare un problema; eppure a bordo ci son 2 canne ed un set da pesca di discreto livello il che lascerebbe presupporre che il comandante sia un appassionato pescatore....

Ricordo invece come la pesca sia sempre stata un'attrazione forte fra gli amici a bordo della mia barca, e ripenso con affetto sia all'amico Paolo che mi ha aiutato con l'approvvigionamento di quanto serve, e mi segue sempre anche da lontano, sia all'amico Franco che mi ha insegnato a recuperare il primo ed il secondo tonno in Grecia...

- **La sicurezza in barca.**

Un esempio su tutti: non accetto che la visibilità davanti alla timoneria sia ostruita da un gommone, specie in navigazione notturna; se poi c'è una cappottina rigida che impedisce di guardare e volgere lo sguardo al di sopra del gommone bisogna sempre portarsi all'esterno, di fianco, prima da una parte e poi dall'altra, cosa ben scomoda specie se piove o tira vento..

Eppure quante volte vediamo il gommone issato in coperta, gonfiato, a prua o a poppa.

Capita anche di vederli issati a poppa, attaccati allo strallo, di traverso e magari anche in piedi a fior d'acqua: immaginatevi se arriva un colpo di vento o un groppo.....

Oppure trascinati a poppa, con il motorino attaccato sulla tavola/asse di poppa del gommone...basta un'onda alta generata da un grosso motoscafo e il gommone si ribalta.

Ma peggio ancora il gommone appoggiato in coperta a prua, gonfiato, che copre la visuale di chi sta al timone: io ritirerei la patente al comandante della barca!

- **I software a bordo**

Su questo argomento mi sono già espresso, ma ad ogni nuova esperienza rafforzo e completo le mie convinzioni: i software servono ma bisogna saperli usare e cercare soluzioni non ridondanti.

Io conosco il Max Sea e il Sob, ed ambedue sono sprovvisti di documentazione esaustiva in italiano, per cui il loro utilizzo è sempre parziale.

I plotter più presenti sono i Raymarine ed i Foruno, che non sono sempre adeguati a ricevere le carte con gli aggiornamenti e le nuove release, oltre ad usare cartografie diverse, ne tantomeno le informazioni offerte dalle nuove tecnologie come l'AIS o dal Navtex.

Io a bordo ho il plotter Rymarine e i due software SOB e MaxSea, ma sono costretto ad acquistare la cartografia CMAP sia su schedina per il plotter che informatica via internet per i software.

Se a questo aggiungiamo che i dati del GPS non sempre sono supportati da corrette impostazioni delle "porte com" (le RS232) sul PC, ne tantomeno quelle di winlink o sailmail, possiamo concludere che chi cerca di dotarsi di risorse moderne per gestire la navigazione in sicurezza spesso si trova mal supportato sia dal punto di vista delle installazioni che quello della formazione al loro uso.

Infine c'è la possibilità di rendere visibili le posizioni della barca fornite sia dall'AIS sia dai collegamenti winlink, attraverso un contratto da stipulare con i gestori di questi software. Addirittura con winlink si può gestire via SSB, attraverso il software messo a disposizione, il percorso e lo spostamento della barca coerente con la posizione inviata, che può essere integrata e messa in linea con l'invio di una corrispondenza relativa a quella data, ed anche con l'invio di fotografie in formato leggero, vedi ad esempio il percorso di Refola attraverso winlink.

Ho cercato di sensibilizzare molti amici velisti su questo argomento, ma pochi mi hanno seguito, pur anche se quei pochi sono stati molto prodighi nell'aiutarmi.

- **30 marzo**

È successo .

Ieri sera a tavola, parlando con l'amico del comandante, per un gesto mal interpretato (e comunque non ingiurioso, semplicemente una negazione con un gesto delle dita per dire che no, non era solo così) c'è stato uno scatto d'ira non controllato che lo ha fatto trascendere, ed io gli sono andato dietro, dicendogli che è irascibile e che non deve incazzarsi senza motivo

Mi sono zittito subito dopo, e parlando con timbro di voce pacato, gli ho spiegato il perché del mio gesto. È subito tutto finito, gli ho chiesto scusa (forse gli era dovuto, d'altronde il gesto pur se mal interpretato l'avevo fatto io), e non ci sono stati strascichi.

Però la cosa la dice lunga: la moglie aveva subito preso le sue parti, per partito preso, e per fortuna il comandante ha detto la sua suffragando quella che poi è stata la mia giustificazione al gesto.

L'argomento: si parlava di vino, di prezzi, di tecniche di raccolta, e ad un certo momento lui ha detto che dalle sue parti oggi fanno le viti più basse, tutte in filari ad una stessa larghezza gli uni dagli altri dove un carro passa con 2/3 persone che dall'alto del carro tagliano i grappoli. Io ho detto che no, oggi dalle nostre parti le viti sono sì più basse, ma ad altezza delle braccia del carro che passando come un robot stacca aspirando e filtrando gli acini cadono direttamente nel ...tino....di raccolta e attraverso un setaccio separa le eventuali foglie, lasciando sulla pianta solo i grappoli che. Ecco, questo ha scatenato le ire del... funesto Achille .

<http://www.youtube.com/watch?v=eyJjx2ooUIE>

Poco prima si parlava dei nostri trascorsi, dei nostri comportamenti a scuola, e lui ci aveva raccontato che alle superiori un suo professore di francese lo aveva ripreso ed aveva fatto il gesto di dargli uno schiaffo, al che lui aveva reagito alzando una mano a difesa, gesto ripetuto due volte. Davanti al preside era stato invitato a tornare il giorno dopo accompagnato dal genitore, ma invece lo scolaro si è ritirato da scuola, non vi è più tornato, ed è andato a lavorare da operaio, cosa che ha poi sempre fatto. Ecco perché gli ho detto che il suo gesto è stato quello di una persona irascibile, e ribadendo che il preside aveva avuto ragione....

Prima o dopo vengo sempre fuori i motivi dei nostri comportamenti: basta risalire a di chi siamo e ricercare il perché facciamo così o colà... basterebbe un po' più di introspezione, come il nostro prof. Pinelli, detto Il Baffo, ci ha insegnato.

E comunque il mancato controllo è anche segno del tempo passato a bordo, sempre a bordo; c'è chi non scende mai, e mi viene da ridere quando la mattina lo trovo sempre, per primo, seduto a tavola a fare colazione, senza aspettare gli altri, come a mensa in fabbrica: quando è ora è ora, e chi c'è c'è....

Ricordo che ero 3°Ufficiale di Coperta a bordo del Cesana, e durante le traversate verso Baires c'era un timoniere che a volte dava in escandescenze. Il comandante allora lo richiamava e gli diceva: Gennariello, prenditi 10 minuti di pausa, e vai poppa a far fare una pipia

- **31 marzo.**

Siamo in navigazione verso Porto Armuelles, e mi vien voglia di scrivere, e prendo appunti. Non ho più la libertà ed autonomia di prima, abbiamo problemi di consumo delle batterie, e quindi non posso più contare sul mio spazio la sera, dopo che tutti se ne sono andati a letto. Devo cercare di abituarci a questa esigenza di bordo e scrivere sul PC solo quando generatore ed inverter sono accesi.

Questo mi collega anche al problema che devo risolvere con Mauro, con riguardo alle batterie

Pensieri liberi: Pasqua, è proprio vero che la barca libera il carattere ancestrale di ognuno di noi. È nella natura dell'uomo, fa parte dell'educazione e della formazione.

Se la coabitazione in un contesto di promiscuità non è vissuta con una forte maturità personale, sfocia in inevitabili forme di antagonismo, rivalità, dispetti, egoismo e magari cattiveria.

La difesa dell'IO emerge, e se l'IO non è cresciuto con regole, condizionate spesso dall'ambiente (vedi una nave), ma è invece cresciuto (a terra) libero di esprimersi in una democrazia che lascia spesso spazio all'anarchia, allora succede che poi, quando un ambiente condiziona l'essere umano per molto tempo (un viaggio in barca, una traversata), emergono i problemi.

Indubbiamente poi si superano, magari ignorandosi, così non si reagisce alle stimolazioni, così non ci si pestano i calli, ma non si sta bene. Sono sempre piccoli episodi, ripicche, espressioni di forza che voglio inviare messaggi subliminali: "io posso, io dico, io faccio, io condiziono.." e così l'atmosfera a bordo cambia.

A bordo siamo in 3 uomini, 3 armatori, con 3 barche, tutti e 3 abituati a navigare; poiché ognuno ha le proprie abitudini, e si presume che siamo abituati ad essere skipper, vi dico cosa ho detto al comandante per evitare di incappare in questi problemi:

caro comandante, preferisco che sia tu a dirmi cosa fare e come e quando, alla stregua che io sia il tuo marinaio: evitiamo malintesi e diverse interpretazioni sul come e quando fare le cose. Questo vale sotto coperta e in coperta, per la navigazione e per la gestione della vita di bordo. Dimmi se vuoi che faccia io da mangiare, che scelga io cosa fare, oppure se preferisci essere sempre tu in cucina: decidi pure liberamente, così evitiamo malintesi e problemi.

Questo perchè ho visto che in cucina lui tende ad applicare un suo metodo, sia sulle scelte che sulla quantità, e allora lascio che faccia lui.

Altrettanto non metto mani agli strumenti (anche se sono uguali ai miei...) e gli chiedo sempre se posso fare ogni cosa, anche fare il bagno e mettere giù la scaletta se siamo alla fonda.

- **Prenotazione per Cocos, permesso al consolato Costarica**

È necessario premettere che la disponibilità economica e l'interesse per un sito sono elementi fondamentali che determinano una sosta. Sia nel caso delle Cocos che in quello delle Galapagos queste considerazioni sono state fatte: si è letto molto nei siti in internet, nelle esperienze di altri navigatori che vi erano passati (Malaika), si è chiesto a chi vi stava andando come si stava comportando per le pratiche di entrata e transito, nella speranza di avere risposte certe, e comunque cercando sempre quella che costa meno: pia illusione. Come spesso succede si è colti impreparati, ed allora si fa di necessità virtù, accontentandosi di quello che passa il convento. E così alle Cocos non avevamo permesso di entrata, e siamo stati fortunati che non ci hanno scacciato, come è successo a qualche altra barca. Per le Galapagos ci siamo rivolti via internet ad un agente, che ci costa qualche centinaio di dollari, e speriamo che le nostre richieste trovino una buona accoglienza.

Ricordo che, quando anni fa attraversando parte dell'Oceano Indiano dovevamo andare alle isole Andamane, durante la sosta a Singapore ci recammo all'ambasciata Indiana (mi sembra) o Pakistana a chiedere come comportarci per recarci colà. Ci hanno spiegato che dovevamo farne richiesta all'ambasciata prima di partire, spiegando i motivi della visita, perchè alle Andamane non c'era l'ufficio d'immigrazione per timbrare il passaporto, e non ci avrebbero fatto entrare senza autorizzazione; ci consigliarono quindi di portare loro i passaporti, e nel giro di una settimana ci avrebbero rilasciato il permesso seguendo la burocrazia dello stato. Così abbiamo fatto e non ci sono stati problemi: nel passaporto ho ancora il VISA per 1 mese del 2004 per le Andamane.

- **La manovra all'ancora**

Contrariamente alle mie aspettative ho trovato che su Refola tutte le manovre all'ancora vengono fatte dal pozzetto, per cui l'azione dell'uomo a prua serve solo ad avvisare che via fa la catena, sospendere l'azione del salpa-ancora quando questa è fuori d'acqua, e ricoverarla a fine manovra.

Non capisco poi la validità di segnare la catena ad ogni 10 metri con colori diversa i, quando poi ci si dimentica la corrispondenza colori – metri.

Meglio fare come in marina mercantile, che alla prima lunghezza c'è una tacca bianca, alla seconda due, alla terza tre, ad ogni 5 una rossa, ad ogni 10 due rosse, e così nessuno si può sbagliare, mai: linguaggio universale ISO9001

- **Navigazione dalle Cocos a Galapagos**

Navigare in Oceano non è facile, tutt'altro, ma una scelta dovrebbe essere d'obbligo: vela o motore? Quando si cerca il compromesso non si accontenta nessuno, solo il benzinaio che ci ha fatto il pieno...specie se le distanze cominciano ad essere lunghe, centinaia di miglia.

Non ho ancora capito bene la filosofia di questa barca, perchè da una parte c'è una certa attenzione nel voler rispettare la tabella di marcia per le tappe previste, e quindi anche su distanze lunghe andare a motore, a rischio di finire il gasolio prima del tempo se non arriva il vento; dall'altra parte una certa attenzione all'economicità dei consumi (ma non del

gasolio), per cui quando si potrebbe scegliere di fare qualche bordo a vela allungando i tempi del percorso senza consumare carburante, la scelta non è questa.

Per fortuna dopo due giorni di motore dalla partenza dalle Coco è arrivato il vento, ma avremmo anche potuto aspettarlo da subito, o partendo più tardi o andando più piano a vela, o facendo bordi, d'altronde è una barca a vela..... e se invece non arrivava?

Mi chiedo come faremo dalle Galapagos alle Marchesi, 3000 miglia di Oceano...ma lì c'è sempre vento!

Io sarei più propenso ad andare a vela a costo di impiegare più tempo, d'altronde in un giro del mondo è impensabile ricorrere al motore con questa frequenza (farò alla fine il conto di quante ore abbiamo fatto a vela e quante a motore), però questo presuppone una diversa filosofia, sicuramente una diversa pianificazione delle soste: non si parte finché le previsioni non danno il vento in arrivo, oppure si parte anche se ce n'è poco. Per fortuna oggi c'è una buona attendibilità per le previsioni meteorologiche, e con internet ci si accede quasi dappertutto.

Marzia (skipper di un'altra barca diretta come noi verso Raiatea) è rimasta alla fonda alle isole Las Perlas ad aspettare il vento, che poi è arrivato. Alle Coco abbiamo trovato un'altra barca che fa il nostro percorso, che aveva il permesso di sosta, ed è rimasta ferma ad aspettare il vento. Un altro Super Maramu con cui siamo in contatto (sono in due a bordo) è partito con poco vento a Las Perlas e piano piano è arrivato alle Galapagos con poche ore di motore solo alla fine....

Ma non è la mia barca, non è il mio giro del mondo, e comunque non siamo rimasti a ..nuoto...in mezzo all'Oceano

- **I turni di navigazione a cadenza fissa o variabile?**

Ricordo da una delle mie vite, quella da ufficiale di marina mercantile, che i turni erano di 4+8, quattro di guardia e otto di riposo: il fisico nelle traversate si abitua a ritmi sempre uguali, e sorregge meglio lo sforzo del cambiamento. Ora capisco che per una o più notti da trascorrere in navigazione si faccia ricorso a qualsiasi logica, spesso è un'avventura, specie da giovani, e non si sente mai la stanchezza, ma in una traversata oceanica, dove si dovranno fare dai 15 ai 25 giorni di turni, credo che la conoscenza di certe regole dovrebbe essere un patrimonio più conosciuto, per applicare una logica più confacente sia a preservare il fisico sia a sopportare la stanchezza di un cambio di orari e di abitudini fisiche.

Noi siamo in 5 a bordo, i turni sono stati così organizzati:

durata del turno :2 ore

di notte, dalle 21 alle 8, turni sovrapposti, con la prima e l'ultima mezz'ora in compagnia , di giorno 2 ore da soli.

Ora ditemi voi come si può armonizzare (penso al fisico e alla testa) e ricordarsi l'orario di un turno che la prima mezz'ora condividi con uno, poi stai un'ora da solo, e l'ultima mezz'ora sei con un altro. Un giorno monti all'ora, un altro alla mezz'ora, un giorno hai un intervallo fra i turni di 5 ore, un altro di 5,5, un altro di 6, e questo perché non è possibile garantire una rotazione con intervalli fissi.

Sarebbe stato così semplice quantomeno fare una sovrapposizione di un'ora intera, almeno entri in sintonia con il compagno.

Ho chiesto al comandante se la logica che ho trovato qui era stata applicata anche nelle precedenti traversate, e mi è stato risposto affermativamente, perché non crea dipendenza.

Mah, barca che vai usanze che trovi.

Io invece sono alla vecchia maniera, come nelle tacche della catena dall'ancora, che devono essere bianche, una in più ogni 10 metri: i turni sono di due ore, magari di tre, ma piuttosto senza accavallamenti e ripetendo gli stessi orari, specie per la notte.

Fosse dipeso tutto da me avrei lasciato il comandante fuori turno, stabilito turni di 2 ore da soli, chiedendo ai 4 turnisti di scegliere l'orario, che poi sarebbe stato ripetuto tutti i giorni: in questo modo il fisico si abitua (parliamo di oltre 3 settimane), e non c'è bisogno di sottoporsi a recuperi di sonno ad orari sempre diversi...

- **7 aprile:** oggi ho avuto un attimo di defaillance: stavo cazzeggiando, non c'era nulla da fare, nulla da dire, ed ho preso in mano il libro di Paolo Liberati, Malaika, dove nella sua introduzione parla della motivazione al suo giro del mondo, fra le quali c'è la voglia di vivere dopo essere stato operato da un brutto tumore .

Mi è venuto un groppo in gola perchè mi ci son ritrovato nella stessa condizione, e mi sono sentito solo, mi è mancata casa mia, le persone a me care, mi sono sentito in gabbia, con persone con cui non ho nulla da spartire se non attraversare un pezzo di oceano sulla stessa barca, e tutto questo perchè? Per una sfida, ma con chi? Con me stesso? Per sfuggire a qualcosa o qualcuno? No di certo, a casa c'è chi mi aspetta, o ho molti amici che mi vogliono bene, non mi manca niente, e allora perché? Perché ho sempre bisogno di ributtarmi in queste esperienze, di ritrovarmi in situazioni un po' al limite o un po' estreme (almeno per una persona normale), che sicuramente poi mi lasciano il segno, pur sapendo che poi mi fanno desiderare il ritorno nella normalità, che godrò e coglierò a mani piene .

Il fatto poi che sia quasi sempre il mare l'ambiente nel quale mi tuffo per queste evasioni, va collegato al mio passato, tant'è che poi mi ritrovo a fare le stesse considerazioni, collegabili alla mia filosofia di vita: la vita è un contenitore, del quale non conosci le dimensioni, che devi riempire di esperienza. Più ne faccio e più vivo, e più mi sento vivo.

Saper affrontare le situazioni che la vita mi riserva, anche attraverso esperienze che cerchiamo e creiamo, mi consente di misurarmi con me stesso e di ri-conoscermi nel mutare dell'età, e attraverso il superamento delle difficoltà trovo la forza di credere in me, per metterla a disposizione degli altri e di nuove esperienze.

Mi chiedo se chi è qui imbarcato fa questi pensieri, ma ne dubito: ognuno è figlio di se stesso, del proprio passato, ed anche se un intento comune ci ha fatto incontrare in questo viaggio, non per questo abbiamo una comunione di intenti.

- **22 aprile :** fra due giorni ci sarà il cambio di 2 membri di equipaggio.

Siamo quasi alla fine della prima fase del viaggio e della prima puntata dell'aria che tira, e devo raccontarvi che le cose sono cambiate dopo....la discesa a terra a Porto Armeilles, prima di partire per le Galapagos.

Come ho già osservato la permanenza prolungata a bordo condiziona i comportamenti, libera inconsapevolmente le parti peggiori del nostro carattere, e rischia di ledere i rapporti.

Il comandante lo ha capito, è intelligente, ha esperienza, non ne avevo dubbi, e così sullo scendere a terra, come su altri punti, ha fatto abbastanza un passo indietro, a tutto beneficio dall'atmosfera generale.

Ad ogni sosta ora si scende a terra liberamente, anche se c'è da dire che siamo stati favoriti dal fatto che ci sono sempre stati i "water taxi", e questo è stato comunque importante. Abbiamo iniziato a programmare le visite da fare assieme, dove chi non era interessato rimaneva a bordo, oppure andavo a terra da solo, anche se c'è stato da spendere qualche dollaro, e così mi sono ripreso la mia libertà.

Anche per gli altri è stato così, ed ora siamo tutti più partecipi non tanto della vita di bordo, ma della vita in comune; non so se psicologicamente agisca più il fatto che due ospiti sbarcheranno o se l'effetto terra sia una medicina per tutti: mah, cercherò di capirlo.

Sta di fatto che l'aria è cambiata, siamo tutti più rilassati, e non c'è stato più alcun motivo di tensione (pur sempre controllata e mai sfuggita di mano).

Ci siamo scambiati i libri da leggere, ci siamo riservato reciproche gentilezze, e con la coppia di amici siamo addirittura scesi in visita al museo Darwin assieme.

Il comandante ha cambiato un po' atteggiamento anche sul mangiare: credo abbia capito che non ha senso il suo irrigidimento, e così quando fa la pasta mi chiede sempre se ne mangio, io gli dico che ne prenderò una forchettata, lui mi chiede cosa mangio d'altro, io gli dico due pomodori, lui mi dice.... finchè ce ne sono, io non gli dico....basterebbe che ne mettessi un po' in frigo al posto delle birre e del vino e ce ne sarebbe per tutta la traversata (o quasi)..., e così l'atmosfera è cambiata anche con lui.

Inoltre il fatto che io non beva quasi mai ne birre, ne super alcolici, che il gin tonic io lo prenda sempre senza "gin", ne altro (contrariamente alle loro abitudini), deve avergli fatto capire che le mie richieste culinarie sono barattabili, anzi me le baratto già da solo. Sono arrivato anche al punto di chiedergli del formaggio, quando la sera lui chiede se ci sono altre "voglie", anche se sono solo io ad averne....ma poi anche gli alti mi seguono

E così si è stemperato tutto, ci si capisce di più, forse, sicuramente siamo più rilassati, non gli chiedo più di accendermi l'inverter ma uso le batterie del mio PC che ricarico quando accende il generatore e ricarica le batterie della barca, insomma....va meglio, e la lancetta dell'aria che tira è sul verde.

Il 24 arrivano due nuovi compagni di viaggio, io finalmente andrò in cabina (condivisa), e mi sento più sereno anche per questo.

Vi racconto solo l'ultima confidenza: mi è stato chiesto dalla signora ospite come mai preferisco andare in cabina, quando nella cuccetta in corridoio si rolla di meno e si sta bene; le ho risposto:< ci sono molti perchè: manca la privacy, sono in corridoio alla mercè di tutti, nel corridoio manca l'aria, la cuccetta è stretta, la cuccetta è troppo alta (è difficile salire quando c'è l'asse anti-rollio), la cuccetta è corta, la mattina non posso dormire fino alle 8 perchè tu fai colazione alle 7.30 ti basta?>.

Credo di sì, ma senza polemica.!

Cambio di equipaggio

È proprio vero che sono le persone a fare la differenza: a Santa Cruz nelle Galapagos sono cambiati 2 membri dell'equipaggio, è sbarcata la coppia di amici del comandante e sono saliti 2 uomini. Immediatamente sono cambiati gli equilibri sotto tutti i punti di vista: nel mangiare, nel rapportarsi, negli argomenti da condividere, nel modo di stare...

Non che avessi nulla contro la coppia precedente, per carità, ma le diverse abitudini ed esperienze di vita, l'età, condizionano un gruppo di persone che vive in promiscuità. È difficile trovare argomenti comuni fra chi nella vita ha svolto mansioni ed attività completamente diverse!

Devo anche fare una ulteriore considerazione: l'amico del comandante è a bordo praticamente sempre da quando ha comperato la barca, anzi l'ha comperata con il suo supporto consulenziale, è un grande esperto di meccanica e motori, ed effettua tutti gli interventi che sono necessari a bordo, sia ordinari che straordinari, ed è diventato praticamente insostituibile nella cura di quest'area, al punto che per ogni cosa lui è il "deus est machina"; non solo, ma siccome questi ha anche una buona esperienza di barche, è diventato il riferimento per ogni cosa (fuorché l'elettrica, elettronica e la navigazione), ogni intervento è soggetto alla sua approvazione, ogni suggerimento che viene dato è importante al punto da diventare praticamente indispensabile. Questo ha influito, paradossalmente e magari inconsapevolmente, nelle abitudini di bordo, nell'alimentazione, nel condizionare la routine quotidiana: non si naviga se c'è mare perché la moglie soffre, non si cucina l'aglio e la cipolla perché a lui non piacciono, non si pesca perché a lui non piace il pesce, e via dicendo.

Ora per miracolo tutto questo è cessato, siamo in un contesto normale, si pesca e si mangia pesce, si scherza e si mette l'aglio dappertutto..... per fortuna...

- **La formaggetta**

Lunedì mattina era prevista la partenza da Isabella, ma alcuni imprevisti l'hanno posticipata al primo pomeriggio. Così ne ho approfittato per scendere a terra, fare le ultime telefonate in skype, ma soprattutto per.....togliermi la voglia di formaggio fresco. Dovete sapere che qui nelle isole Galapagos ci sono le mucche, fanno il latte e quindi si producono lo yogurt ed un formaggio fresco, una casatella tipo primo fiore. A Santa Cruz avevo suggerito di comperarne qualcuna, ed il comandante ne ha prese ben due. Orbene, le abbiamo praticamente assaggiate, perché ne tagliava 5 fettine (tanti siamo) che permettevano appena di sentirne il profumo. E dai una e due e tre volte, mi era venuta una tal irrefrenabile voglia di quel formaggio da non resistere alla tentazione di comprarmene una formina alla prima occasione.

È così la mattina a Isabela sono andato al supermercato, per ben 4\$ mi sono comperato una formina di primo fiore, e nel corso della mattinata me la sono pappata tutta.

Ne ho approfittato anche per comperarmi altri viveri di sopravvivenza per i turni di notte durante la traversata imminente, un po' di confezioni di wafer e di noccioline, che faranno la loro bella "figura" quando saremo senza alternative. Prima di imbarcarmi ho dovuto aspettare un'ora al pontile, e ne ho approfittato per scambiare alcuni messaggi con l'amico Renzo, al quale ho raccontato l'episodio del formaggio e delle "privazioni" che subivamo; quando mi ha risposto che...dovrà presentarmi il comandante del soundofsilence, mi sono fatto una risata difficile da trattenere anche adesso che lo scrivo...

- **Paco**

Un bel personaggio che potrà essere un buon riferimento per chi volesse fare un salto qui a Isabela. Lui è del continente, Bolivia, ma vive alle Galapagos da 10 anni. Ha iniziato accompagnando i turisti nelle escursioni, ha preso il patentino di sub, ha poi proposto alcune nuove escursioni, ed ora ha aperto una sua piccola società di servizi turistici sub-marini, accompagnando i visitatori in zone di mare esclusive dell'isola. È un ragazzo intraprendente, simpatico, disponibile, e ci siamo fatti alcune belle chiacchierate quando l'ho incontrato nell'isola e durante l'escursione che ho fatto con lui. Abbiamo parlato di come si vive nell'isola, dei problemi di sicurezza ed igienici, sanitari, delle possibilità di sviluppo turistico, e della sua volontà di sviluppare nuovi servizi con la sua società.

Buona fortuna Paco.

- **Le banane**

Abbiamo comperato a Isabela per pochi \$ un casco di banane ancora verdi, grande, da appendere a poppa e mangiare durante la navigazione.

Come lo avreste appeso? Con le banane con la punta in giù o in su?

Beh, ho fatto quasi baruffa per convincere chi di dovere che se la avesse appese con la punta in su sarebbero cadute non appena mature, perché il peso avrebbe staccato il picciolo dal casco.

Nonostante l'accorgimento, molte sono ugualmente volate in mare, ed abbiamo dovuto mangiarle in fretta, con una crostata, con un budino, con la cioccolata, per non gettarle tutte, ed Angelo ha fatto pure il liquore con il Rhom

Comunque buone.

- Stanotte abbiamo chiacchierato sulla vita degli equipaggi che imbarcano per le traversate, e ne ho sentito una che vi racconto: a bordo di un Amel sono imbarcati 2 ragazzi che hanno pagato 1000€ a testa, oltre alla cambusa e gasolio, per partecipare alla Ostar, dalle Canarie ai Caraibi.

Il comandante, sembra trattarsi di un bolognese, ha imposto alcune regole restrittive: di giorno non si poteva andare a dormire, ai ragazzi era stato imposto un regolamento “militare” con ruoli e responsabilità neanche fossero marinai al soldo dello skipper, e dulcis in fundo quando arrivavano a terra non potevano usare la cucina di bordo, per cui... cena a terra, con la cassa comune....

D'altronde era capitato anche a me di imbarcare su un'Amel che stava facendo il giro del mondo (lui e lei) , a 1000€ al mese oltre alle spese, per fare un pezzo dell'Oceano Indiano, ed avere un comandante che mi metteva in conto anche il bicchiere di vino che mi offriva a tavola..., e quando si pendeva il taxi divideva l'importo per due anziché per tre (c'era anche la moglie) adducendo la scusa che erano due famiglie, e quindi...diviso due.

Ho pensato che alla fine c'è sempre da dire su ogni barca, i comandanti sono tutti...comandanti, chi per un motivo chi per un altro, ma comunque queste news vanno fatte girare anche per far riflettere chi le legge.

- **Fare gasolio in Polinesia**

C'è la possibilità di fare gasolio in porto franco, il gasolio costerebbe circa 1/3 di meno, ma bisogna fare una richiesta che costa circa 130€. Sappiamo che a Papete non c'è bisogno di questo passaggio burocratico e pagheremmo in porto franco, e poiché a bordo abbiamo ancora 400+100litri (ce ne starebbero ancora 200), il comandante ha deciso di fare il pieno e quindi fare il permesso, tanto lo paghiamo tutti e ci servirà anche in seguito.

Ora, dico io, con 500 litri abbiamo un'autonomia di circa 130 ore, cioè oltre 500 miglia, per arrivare a Papete ce ne vogliono 500, siamo una barca a vela, possibile che non si possa pensare di risparmiare questo balzello che si sono inventati qui alle Marchesi per fare cassa? Evidentemente no...

Vengo poi a sapere che Rosario, lo skipper catanese che conosce anche Nunzio Platania si è fatto prestare questo fatidico “pass” per il gasolio da un'altra barca italiana, ed ha fatto il pieno senza dover pagare il ...balzello.

- **Le bombole di gas per la cucina**

A bordo ci sono le bombole da 3 Kg. della camping gas; ce ne sono tre, e ne consumiamo una ogni dieci giorni circa. Già dalle Marchesi non è più stato possibile trovarne di uguali, e sarà così anche per tutto il territorio Asiatico: qui ci sono bombole grandi con l'attacco americano da 7 e 13 Kg, che vengono usate in alternativa alle camping gas. Le soluzioni quindi sono:

- farcele caricare dai negozi nei paesi che hanno le bombole grandi, che (qui alle Marchesi) per caricare una bombola da tre Kg vogliono l'equivalente di 20€;
- comperarsi una bombola da 13 Kg, che costa l'equivalente di 30€, e farsi il travaso, per il quale bisogna attrezzarsi di appositi riduttori, e comunque durante l'operazione se ne perdono circa 2/5 durante i cambi di bombola;
- oppure trovare a bordo una buona sistemazione per la bombola grande, modificare l'attacco e continuare ad usare le bombole grandi, con la garanzia di trovare sempre le bombole, avere un'autonomia molto maggiore, ma soprattutto spendere molto meno.

Noi abbiamo iniziato facendo caricare quelle da tre Kg a terra, al costo che avete letto, poi abbiamo comperato una bombola da 13 Kg con i riduttori, ed abbiamo iniziato a travasare il gas dalla grande alle piccole, usando sempre quest'ultime, comunque perdendo un tot di gas ad ogni travaso nella bombola e con il rischio dell'operazione di travaso da gestire a bordo, che non è proprio così semplice.

Dipendesse tutto da me avrei semplicemente fatto modificare l'attuale situazione cambiando gli attacchi con i riduttori, l'alloggiamento delle bombole, anche con l'intervento di un artigiano del mestiere, adattandolo per le grandi, e userei solo due bombole da 7 o 13 Kg, tenendo le piccole di riserva: risparmierei tempo e soldi.

- **La cambusa e il frigorifero**

Sembra che non si possa rinunciare al vino, o alla birra, anche se poi il primo costa una montagna di soldi e non è buono, e le lattine della seconda nello sballottamento in navigazione si rompono, per cui un buon 10% se ne è va in...sentina....

Vai a capire se si devono buttare i soldi in questo modo.

Quanto poi a conservare la frutta e verdura a pagliolato, o le uova nei gavoni con la pasta, lasciando un frigorifero completamente dedicato alle bibite, costituisce una scelta quantomeno discutibile; non che le bibite debbano stare a temperatura ambiente, ai tropici, ma neppure buttare la verdura e le uova o non comperarla perchè...non si saprebbe dove metterla e perchè comunque non ci si conserverebbe.

- **Arrivati**

Dopo una traversata quello che conta è che tutto sia andato bene, che non sia successo nulla di grave a bordo, che tutti godano di buona salute e possano ricordare e parlare dell'esperienza vissuta con entusiasmo.

Sicuramente ognuno di noi che abbia navigato su barche di altri, specie se è un armatore, avrà qualcosa da dire, qualche aneddoto da ricordare, qualche torto subito da digerire, qualche insofferenza di troppo che ricorderà per la vita.

Una cosa però non va dimenticata: a bordo l'armatore fa quello che vuole, ed anche se non si è d'accordo bisogna accettare la decisione presa; è difficile a posteriori affermarlo e scriverlo, io stesso sono contrario alle decisioni illogiche, ma devo arrendermi di fronte alle regole di bordo, davanti alle decisioni del comandante. Se non mi vanno bene devo sbarcare prima di entrare in conflitto, e questo l'ho già scritto, per evitare di compromettere una eventuale amicizia o comunque quel senso di equilibrio del rapporto che si era instaurato prima dell'imbarco.

- **Fra moglie e marito...non mettere il dito**

Se poi parliamo delle donne armatrici (o mogli dell'armatore a bordo) e del loro ruolo potremmo aprire capitoli a non finire, scrivere libri bianchi da pubblicare, ma anche a questo riguardo bisogna riconoscere una regola basilare: la barca è dell'armatore, il quale si porta a bordo chi vuole, e lui solo può dire qualcosa sull'operato della signora. Finchè va bene a lui deve andare bene a tutti, e come nelle situazioni familiari vale il detto: fra moglie e marito non mettere il dito....

È logico che su questi equilibri l'equipaggio prenda posizione, si schieri, adegui il proprio comportamento su chi gli conceda maggiori privilegi (spesso psicologici o banalmente materiali), ma è un errore perseguirli, perché la maggior parte delle volte quelli che sembrano conflitti di coppia di fatto sono abitudini consolidate che si ricompongono sempre fra le mura della cabina armatoriale, e quindi è sempre bene non prendere posizione, fare il proprio lavoro, con serietà ed educazione, con un comportamento quasi defilato.

Se la navigazione è lunga questo consente di mantenere una posizione di indifferenza nelle situazioni in cui non siamo coinvolti, ed essere rispettati da ambo le parti che alla fine lo apprezzeranno. Se dobbiamo dire qualcosa questo sia sempre riconducibile alle regole non scritte della vita di bordo, dove chi comanda è chi ha la responsabilità di tutto, e ne risponde in tutti i sensi, e quindi gli va riconosciuto questo “potere”.

Barca che vai, equipaggio che trovi

Comunque la vita di bordo continua, e ci sono continuamente aspetti della promiscuità che stridono; c'è chi abituato a dormire quando “gli viene il sintomo”, anche di giorno, e poi tutte le mattine prima delle 6 è in piedi. Si alza piano, va in bagno piano, si fa la doccia piano, e logicamente piano mi sveglio anch'io prima delle 6, ma piano piano.

Ora ditemi voi se in vacanza (perché siamo in vacanza) sia possibile accettare di dover essere svegliato all'alba solo perché uno è abituato così. E piano piano si insinua l'insofferenza: ma zio bric è possibile che la libertà di vivere la barca debba sempre richiedere la libertà di accettare tutto nel nome della democrazia, come mi ha spiegato il comandante all'inizio dell'imbarco quando sollevai il problema con l'altro equipaggio? Evidentemente va bene così, ed ognuno è libero di scegliere se stare o andare.

Ubi maior...e l'avocado

È da quando sono imbarcato che ho voglia di mangiarmi un avocado (frutto) alla mia maniera: spolpato, affogato nel lime, con un po' di gin e un po' di zucchero, tutto molto fresco. Per me è una delizia, mi hanno insegnato a mangiarlo così in Brasile.

Orbene, l'avocado si può mangiare anche come verdura, o usarlo per fare una salsina di cui vi ho dato la ricetta. Pensate che mi sia stato possibile mangiarne uno come avrei voluto? Con il fatto che si mette in tavola quello che dice il comandante, questo non può succedere, e quando c'è un avocado che sta soffrendo di anzianità ed è ormai butterato, ed io mi offro di lenire la sua sofferenza, mi sento dire che...con tanta frutta che c'è proprio l'avocado devi mangiare? Voglio fare la salsina per l'aperitivo. Ubi maior minor cessat. La sera quel frutto è stato praticamente gettato nella spazzatura perché...immangiabile (a detta del cuoco e non solo), eppure qualcuno ha detto che avrebbe potuto essere usato ugualmente.

Purtroppo l'abitudine di non buttare niente fa parte di una certa mentalità, tant'è che anche qui a bordo c'è chi continua a mangiare la frutta che sta marcendo ed è al limite della commestibilità, quando in frigo c'è lo stesso frutto fresco che domani sarà da buttare, e quindi si perpetua un ciclo perverso che non farà mai gustare il frutto nella sua condizione perfetta. Ma va bene così. ...

La saga di Belisima

Vi ricordate che ancora al marina di Schelter Bay avevamo trovato Belisima, un altro super maramu di una coppia di francesi che come Refola sta facendo il giro del mondo? Le due armatrici avevano fatto amicizia, non tradendo le loro caratteristiche: la francese che sa tutto, l'italiana che non vuole comunque essere da meno. Ad ogni occasione si incontravano, cene a bordo dall'una e dall'altra parte, i mariti (armatori) che si riscontrano sui problemi delle reciproche barche “sorelle, non gemelle”, e sembra così nascere un profondo legame. La traversata del canale avviene assieme, vengono scambiate tutte le informazioni ad ogni sosta, e per la traversata si mettono d'accordo di tenersi in contatto inviandosi le reciproche posizioni ogni mezzogiorno.

All'arrivo alle Galapagos li troviamo ad Isabela, ci danno ogni assistenza su cosa e come fare, ci accompagnano alla Polizia, al supermercato, ci indicano le gite da fare, proprio come i primi della classe che sanno tutto, ed è anche vero, poi loro partono per primi per la traversata.

Ogni giorno si confrontano le miglia fatte, nasce la rivalità su chi impiega meno giorni e chi fa più miglia in un giorno, insomma sembra quasi un idillio, addirittura la nostra armatrice pensa a come stare assieme quando incontreremo la prossima volta Belisima.

All'arrivo alle Marchesi noi vinceremo il giro (17 gg), ma loro la tappa più lunga nelle 24 ore (208 miglia), e festeggiamo con una cena a bordo di Refola, dandoci appuntamento a Hiva Ora.

Questo porto richiede un ancoraggio difficile, con ancora a poppa, la baia è quasi piena, e c'è una nave in banchina che dovrà uscire dal porto facendo manovra.

Noi ancoriamo proprio di fianco a Belisima, un po' più indietro, e forse troppo vicini, al che la loro considerazione è: va bene che siamo amici, ma proprio così tanto da stare così vicini? Comunque non ci badiamo, ulteriori scambi di "effusioni di amicizia" ed invito a cena da loro per la sera.

Arriva sera, piove e la cena viene spostata alla sera dopo, ma la nave deve partire, e Belisima si trova proprio sull'area di manovra. Le viene imposto di spostarsi, ma la catena della nave è sopra la sua catena, e quindi ci sono problemi. Avrebbe la possibilità di arretrare, ma c'è Refola, e quindi non lo può fare. Noi siamo arrivati dopo di loro, e tecnicamente dovremmo spostarci noi, ma l'unica cosa che facciamo è arretrare, lasciando loro la possibilità di arretrare ulteriormente, cosa che non possono fare avendo già tutta la catena fuori.

A questo punto le cose prendono una brutta piega, perché al loro invito a noi di cambiare ormeggio, proprio perché loro sono impediti, noi facciamo le orecchie da mercante, inizia a piovere forte, la nave inizia a manovrare, e alla disperata loro tentano di recuperare la loro ancora che si trova sotto la catena della nave. Concitazione, noi zitti come Pierini, loro (sono in due soli a bordo) si danno da fare e alla fine si liberano, recuperano l'ancora, escono dal porto e vanno ad ancorare fuori dal molo, dove il mare è molto mosso. La nave infine fa manovra, esce, noi ce ne stiamo al nostro posto, ma abbiamo sulla coscienza uno sgarro sia personale sia marinaro, e le conseguenze non si faranno attendere. La mattina seguente, con il chiaro, Belisima rientra in porto perché si è liberato un posto, e ci passano vicino senza degnarci di uno sguardo, mentre la nostra armatrice agita la mano per salutarli, sperando che.....tutto sia come prima. Logicamente la prima considerazione che lei fa è:..abbiamo rotto l'amicizia... e le conseguenze non si faranno attendere.

La nostra armatrice cerca il contatto, con la scusa di confermare l'appuntamento della cena, chiamandoli al VHF, ma non rispondono. Solo più tardi ci chiameranno per dire che la sera pioverà e non hanno posto in dinette per cenare assieme: logicamente capiamo che è una scusa, ed inizia il senso di colpa.

Più tardi scendiamo a terra, li incrociamo sul molo, ma al nostro saluto loro girano la testa dall'altra parte, ignorandoci: lo sgarro è acclarato.

Gli armatori di Refola sono piuttosto preoccupati, non avrebbero voluto che succedesse, e vorrebbero recuperare la situazione: preparano un'email per riprendere un improbabile contatto, ma non sono d'accordo fra loro sull'invio, e quando poi ci spostiamo di baia in baia la prima preoccupazione è di vedere se c'è Belisima, sperando però che non ci sia.

E così passano i giorni, ormai è più di una settimana, e l'amarezza negli armatori di Refola per l'accaduto è forte, perché in fondo un percorso comune in questo viaggio lasciava presupporre anche interessi comuni e un'amicizia non si getta mai così, specie in mare.

E invece è successo, lo sgarro è stato fatto, lo abbiamo fatto noi, e non credo sarà più ricucito: loro poi sono Francesi, ve lo immaginate? Hanno i territori d'oltre mare, qui erano come a casa loro, lingua e presidio amministrativo, e noi Italiani non abbiamo seguito le regole comportamentali (e di amicizia in questo caso) non scritte dello stare in mare....

Giusto per la cronaca: a Nuku Hiva c'è stato un riavvicinamento, ma solo formale....poi i nostri eroi hanno fatto di tutto per trasformare il formale in un accomodamento: a piè sospinto cercavano il contatto, a terra, ad internet, via VHF, finchè c'è stata la proposta di un aperitivo offerto da Belisima per chiudere l'incidente diplomatico. E così pace formale fatta....ma a che condizioni...e con che voglia....ma questa è la vita di bordo...

- **Sempre piatti pesanti**

E anche stasera un piatto invernale: risotto con la salsiccia piccante spagnola: salsiccia, fagioli, cipolla, formaggio abbondante, il tutto in pentola a pressione. Come leggete un piatto non certo leggero, non certo estivo, tantomeno da barca in Pacifico all'equatore, con tutto il ben di dio che si può avere qui.

Eppure quasi ogni sera bisogna adattarsi, piatto unico, o pasta o risotto, raramente minestrone, e mai cose semplici, bisogna sempre far vedere che si ha fantasia, anche se poi i piatti sono appena passabili. Ma questo non si può dire: sono ottimi e comunque una cosa è certa, non manca da mangiare.

Abitudini diverse, priorità diverse: quello che ognuno mette al primo posto, o cosa cerca nei valori di una traversata è difficile saperlo, perché apparentemente ognuno dichiara obiettivi che poi solo in parte sono veri, e quindi alla fine rimangono i dubbi sulla sincerità (anche con se stessi) della compagnia che si trova.

Parlavo oggi con Angelo del fatto che a volte chi fa da mangiare non esprime un talento ma la voglia di apparire, magari in buona fede, perché comunque ci vuole voglia a stare davanti ai fornelli. Ma non riesco a stare zitto quando sento proporre con enfasi, come se fosse una primizia qui all'equatore, fagioli con salsiccia, lenticchie con wurstel, oppure sughi con speck peperone e formaggio, oppure cavolo cappuccio con cetrioli: sembra che l'abbinamento dei gusti non abbia più importanza, ma al suo posto i colori del piatto. Mah!

- **L'albero del pane**

è stata una piacevole riscoperta. Il frutto ha un buon sapore, sa un po' da patata nostrana, patata americana, zucca. Si può mangiare lessa o fritta (ottima), e come pietanza è molto saporita.

Peccato che il frutto una volta colto dalla pianta non duri più di due giorni, altrimenti sarebbe un'ottima proposta per le nostre tavole.

- **Sfoghi dell'ultima ora**

Le patate: zio bric, in frigo c'è peperonata avanzata per tutti, ci sono carote fresche nel gavone in chiglia che stanno "andando", e anche cavolo cappuccio, ma è possibile che a mezzogiorno si debbano fare patate, sapendo che la sera c'è sempre praticamente pasta o riso? Alla faccia dei carboidrati e della predisposizione al "mi piace cambiare".

Poi la sera il cuoco ha ceduto, e mentre lui si è fatto la pasta con pomodoro e piselli, io mi son fatto mais con carote e tonno, e peperonata. Poi è emerso che a lui non piacciono, oltre al cetriolo e al cuscus, neppure le carote ed il mais, e tutto si spiega...ma perché non dirlo subito?.....

- **Alla boa**

Sul fondo di 10 metri una testa di corallo, una catena ed una boa. La catena è fissata sul fondo con un giro sul corallo e alla boa con un grillo ed una cima. Noi ci ormeggiamo alla boa. La cima di sicurezza dove la mettereste? Scendo sul fondo in apnea sarebbe semplice

passare la cima a doppiino sulla catena, almeno avremmo due punti di ancoraggio diversi, però la scelta del comandante è di passare la cima a doppiino sul grillo dov'è fissata la boa. Così se viene mare e vento e si rompe il grillo siamo senza paracadute. Che volete che vi dica: niente!

- **La pizza collassata**

L'appuntamento di ogni sera in radio alle 20.30 è diventato un impegno imprescindibile. Neppure se la pizza è pronta nel forno, proprio in quel momento, a quell'ora non si può mancare all'appuntamento. E così, secondo voi, se fate la pizza in barca con forno a gas, e sopra la pasta nella teglia antiaderente mettete come base la salsa al pomodoro, la cipolla, il formaggio grattugiato, e poi la insaporite con tre gusti, al pomodoro fresco, ai peperoni e al tonno e capperi, e poi la cucinate, e poi quando è pronta spegnete il forno e lasciate la pizza dentro per mezz'ora, e poi la servite a tavola come può risultare mangiandola?

Come appena cotta? Migliore? Peggior?

Io ho detto che era collassata e non mi piaceva, perché la pizza si era raffreddata, la pasta indurita, abbassata e bruciacchiata. Il cuoco si è risentito per il mio giudizio, dicendo che la pizza era buona, che lasciandola nel forno non succede niente, e non cambia il gusto, se mai era la pasta che non aveva lievitato bene.

Che volete che vi dica...per me era collassata .

- **Saper comandare e saper ubbidire**

Ora che abbiamo terminato la traversata, rileggendomi, posso tranquillamente affermare che "l'aria che tira" riporta quei sintomi di insofferenza, quelle situazioni vissute, quei "torti" o imposizioni che ritengo di aver subito, che ognuno di noi potrebbe provare non necessariamente fra le paratie di una barca, ma nella vita di tutti i giorni, in casa o in ufficio, "mutata mutandis.."

Credo altresì che di fronte alla libertà di accettare o no certe situazioni, vada contemplata anche la sfida che ognuno si pone, e il grado di importanza che questa riveste, e la voglia di raggiungere l'obiettivo. Ricordo che quando gestivo la mia società di consulenza mi sono trovato in condizioni di non essere condiviso né dai soci né da alcuni responsabili di funzione, perché trovavano troppo rigide certe mie regole organizzative. Ho pensato che forse non ero più capace di comandare, e ricordando un insegnamento basilare che dice "prima di comandare bisogna saper ubbidire", ho deciso di imbarcarmi per una traversata dalle Azzorre a Malaga come marinaio agli "ordini" di Angelo Preden, per vedere come avrei reagito di fronte alle regole dello skipper e del mare.

Sono rientrato in Italia nella mia società dopo 20 giorni, galvanizzato e rincorato, ed avevo capito non ero io che sbagliai....

Sarebbe bello che gli amici che leggeranno queste righe potessero a loro volta esprimere considerazioni (mi auguro non giudizi) che consentano a tutti coloro che vogliono imparare ad andare in barca di regolarsi sulle cose che contano a bordo, sia nelle piccole navigazioni sia in quelle lunghe.

Quando mi metto alla prova in queste esperienze trovo sempre spunti interessanti di miglioramento sulla "mia barca ideale", e cerco di descriverli acciocché tutti possano beneficiarne, e trovare così sempre aree di miglioramento. Questa è un a regola che ho imparato nell'organizzare, gestire, controllare i sistemi qualità delle aziende, anche nel controllare i controllori, e chi mi conosce potrà imputarmi di rigidità o intransigenza o mancanza di diplomazia nel toccare certi argomenti, ma vi posso assicurare che se si

accettano alcuni principi organizzativi da applicare nella vita, l'unica possibilità di migliorarsi, o di cambiare, o di riconoscersi (considerandoci tutti intelligenti), è quella di confrontarci, con serenità, nello spirito di migliorarsi per stare meglio assieme, anche in barca...a chiacchiere in pozzetto sotto la luna, davanti ad una bottiglia di Rhom...
E se ci credete quello che conta è la sostanza, non la forma.