

BERNARD
MOITESSIER

LA LUNGA ROTTA

Solo tra mari e cieli



Bernard Moitessier

La lunga rotta

Solo tra mari e cieli

Pubblicato per



da Mondadori Libri S.p.A.

Proprietà letteraria riservata

© 1971 by B. Arthaud, Paris

© 1972 Ugo Mursia Editore s.r.l., Milano, per l'edizione italiana

© 2022 Mondadori Libri S.p.A., Milano

Pubblicato su licenza di Ugo Mursia Editore s.r.l., Milano

ISBN 978-88-17-16285-2

Titolo originale dell'opera:

La longue route. Seul entre mers et ciels

Traduzione di Renato Prinzhofer

Prima edizione BUR Saggi: giugno 2022

Realizzazione editoriale: Netphilo Publishing, Milano

Seguici su:

www.rizzolilibri.it

/RizzoliLibri

@BUR_Rizzoli

@rizzolilibri

La lunga rotta

Capitolo I

1. *A vele spiegate*

La scia si allunga, di giorno bianca e densa di vita, di notte luminosa come una chioma di sogni e di stelle. L'acqua scorre sulla carena, e romba, canta, sussurra, secondo il vento, secondo il cielo, secondo che il tramonto sia stato rosso o grigio. C'è rosso di sera da parecchi giorni, e il vento canterella nell'attrezzatura, fa sbattere ogni tanto una drizza contro l'albero, passa sulle vele come una carezza, e prosegue verso ovest e Madera, mentre il *Joshua* scende a 7 nodi verso sud, nell'Aliseo.

Vento, mare, barca e vele formano un tutto unico, compatto e diffuso, senza principio né fine, che è parte e tutto dell'universo, di questo mio universo.

Guardo il tramonto, respiro l'aria dell'alto mare, e il mio essere si schiude, la mia gioia vola così in alto che nulla può raggiungerla. In quanto alle cose che talvolta mi turbavano, non hanno alcun peso di fronte all'immensità di una scia vicinissima al cielo, e colma del vento marino, che è immune da moventi comuni e meschini.

Prima di salpare da Tolone per Plymouth, ce l'avevo con il «Sunday Times» che aveva deciso di *organizzare* una regata in solitario intorno al mondo, senza scalo, con ricompense in denaro. Due premi in palio: un globo d'oro a chi arrivava per primo, e 5000 sterline per il viaggio più veloce. Il rego-

lamento era semplice, non occorreva essere iscritti ufficialmente, bastava che le barche salpassero da un porto inglese qualsiasi fra il 1° giugno e il 31 ottobre, e vi tornassero dopo avere passato i tre Capi, Buona Speranza, Leeuwin e Horn.

Il «Sunday Times» aveva avuto questa idea avendo saputo che Bill King e il *Joshua* si preparavano al lungo viaggio. Vi si preparava anche Loïck Fougeron, mio vecchio compagno. C'eravamo scambiati delle confidenze, lui e io, a Tolone, parlando di attrezzatura, materiale, provviste, pesi inutili, pesi ingombranti ma indispensabili, vele sottili e maneggevoli oppure tela più pesante ma che si serra più difficilmente in una burrasca delle alte latitudini, raccolta dell'acqua piovana, cattivo tempo, freddo, solitudine, stagioni, resistenza umana: solo cose di mare. Dopo il bando del «Sunday Times», decidemmo di portare a Plymouth le nostre rispettive barche e, con l'aiuto del Cielo, far man bassa di un premio o magari di entrambi (non era proibito), pur senza rischiare di perdere la nostra libertà, poiché il regolamento non specificava che bisognasse dire anche grazie. Sotto il profilo strettamente tecnico, quel percorso fino a Plymouth rappresentava inoltre un'ottima navigazione preliminare di prova, che consentiva di vedere i particolari zoppicanti e di mettere a punto ogni cosa in quel porto.

Il vento non molla, il *Joshua* cammina molto veloce, sento in tutto il mio essere il passaggio di quell'ampio respiro dell'alto mare aperto, che, gustato una volta, non si scorda più. Che pace, qui, al largo! Da un bel po' non ce l'ho più con l'équipe del «Sunday Times». In effetti, il mio rancore è sfumato sin dal nostro primo incontro a Plymouth. Il fatto è che dietro il «Sunday Times» ci sono gli uomini di quel giornale. Robert, il capo dell'équipe, avrebbe voluto che imbarcassi una grossa radiotrasmittente, con batterie e generatore. La regalava, a me e anche a Loïck, per farsi mandare

due messaggi alla settimana. Noi non volevamo saperne, di quel grosso affare ingombrante. Difendevamo, con la nostra tranquillità, la nostra sicurezza. Non potevamo accettare; ma Robert ha capito il significato del nostro viaggio, e si era amici. Il suo addetto stampa Steeve ci ha imbottiti di pellicole, aggiungendo una Nikonos stagna giapponese a testa. Ci ha detto: «È un regalo, non vi si chiede niente in cambio». E Bob, il fotografo del «Sunday Times», mi ha rivelato tutti i possibili trucchi del mestiere. Anche lui si rammaricava che io preferissi la mia fedele fionda, a 100 o 150 chili di materiale radio; ma ha capito le mie ragioni e mi ha aiutato a trovare l'elastico adatto, mi ha procurato i tubetti di alluminio per chiudervi le lettere da frombolare in coperta delle navi che incontrerò. Una buona fionda... vale tutte le radiotrasmittenti del mondo! Ed è talmente preferibile il fatto di sbrogliarmela con le due mani che Dio mi ha dato, e con un paio di elastici! Cercherò di fare in modo che ricevano dispacci e pellicole. Ne saranno contenti. Anch'io.

Già Madera è a dritta. Quasi 150 miglia di media giornaliera, da quando sono partito da Plymouth. Mi chiedo da dove passeranno Bill King e Loïck Fougeron. A destra o a sinistra di Madera? A destra o a sinistra delle Canarie, più avanti? E le isole di Capo Verde: a destra o a sinistra? È un problema, quest'ultimo, di cui abbiamo parlato spesso, Loïck, Nigel e io, durante le sei settimane di preparativi in cui le nostre barche¹ erano a riposo in darsena ai Millbay

¹ Il *Captain Browne* di Loïck Fougeron: cutter in acciaio di 9 metri con attrezzatura aurica; è l'ex *Hierro* dei Van de Wiele. Il *Victress* di Nigel Tetley è un trimarano di circa 12 metri, in compensato marino. Il *Galway Blazer II* di Bill King è una goletta in legno formato, di circa 13 metri, con un'attrezzatura ispirata alle giunche cinesi, alberi senza sartie, bolzone considerevole, coperta inarcata. In totale, i partenti per questa avventura erano nove. Personalmente, conosco solo Bill, Nigel e Loïck, con i quali

Docks.² Tutti pensavamo, allora, di lasciare a sinistra le isole di Capo Verde, in quanto, teoricamente, la zona delle calme equatoriali va restringendosi verso ovest. Ma non avevamo ancora esaminato a fondo sulle Pilot Charts questo particolare; avremmo avuto ampio tempo per farlo, a mente fresca, dopo la partenza. Per il momento dovevamo provvedere a troppi lavoretti, assai più importanti, prima di salpare.

Nigel, ancora trattenuto per qualche tempo dai suoi doveri professionali, non contava di partire prima dell'inizio di settembre; invece Loïck, Bill King e io volevamo partire intorno al 15 agosto. Ma da una decina di giorni c'era vento di ponente. Bill King, arrivato da poco a Plymouth, portava a termine le ultime regolazioni nella cinta dell'arsenale militare, dove i borghesi non hanno facile accesso e che era piuttosto lontano dal nostro ormeggio. I suoi contatti con noialtri erano quindi rari, occupati come eravamo dai mille particolari che precedono una partenza. Tutto sommato, quel cattivo tempo di ponente ci conveniva, poiché ci costringeva a una fruttuosa attesa del cambiamento di tempo.

Qualche volta ci si crede pronti al cento per cento per una grande partenza; ma sopraggiunge un periodo di cat-

mi sono trovato a Plymouth. Diversi erano già partiti molto prima di noi e altri sono partiti dopo, poiché la data e il luogo di partenza erano lasciati alla libera scelta di ciascuno. Dei nove partenti, Robin Knox-Johnston è l'unico che abbia riportato la sua barca in Inghilterra dopo avere passato i tre Capi. Anche Nigel era quasi di ritorno con i tre Capi nella sua scia, quando il *Victress* si è disgregato in Atlantico. L'ho saputo qualche giorno dopo l'arrivo del *Joshua* a Tahiti. Crowhurst è morto in mare. Tutti gli altri hanno dovuto fermarsi per avarie gravi, scuffie causate dalle onde frangenti ecc. Loïck aveva portato la sua barca dal Belgio a Casablanca e poi di lì a Plymouth, per prendere il via. [Cfr. Nicholas Tomalin e Ron Hall, *Lo strano viaggio di Donald Crowhurst*, Mursia, Milano 2018, e Nigel Tetley, *Intorno al mondo in trimarano*, Mursia, Milano 2008. (N.d.T.)]

² Si tratta, più precisamente, di un bacino chiuso con porte che mantengono l'acqua circa allo stesso livello che in mare aperto, indipendentemente dalla marea. (N.d.T.)

tivo tempo che consiglia di restare all'ormeggio ancora un po', e proprio allora avviene sul serio la decantazione.

Ultime provviste, ultime puntate nei negozi per trovare dei sacchi di plastica di un tipo che mancava ancora a bordo, ultime verifiche di un apparecchio fotografico, acquisto di una fotocellula di riserva, ritorno dal negoziante perché, tutto considerato, bisogna assolutamente comperare quel piccolo magnetofono per la musica; poi si pensa agli elastici di riserva per la fionda, e bisognerebbe pescare anche qualche vecchia camera d'aria per fabbricare i sandow che serviranno a limitare lo sbattimento della barra con mare grosso.

Infine, c'è stato quel grembiale di mq 25 che mi ero rigirato nella mente per tutta la notte e che il signor Clements mi ha fabbricato l'indomani mattina, di slancio, mettendo all'opera tutta la sua gente. Me l'ha portato nel pomeriggio. La pioggia veniva giù a rovesci, facendo tremare l'attrezzatura; non c'era nemmeno da pensare a provarlo. Il signor Clements mi garantisce che gli occhielli disposti sul bordame del genoa corrispondono esattamente a quelli del grembiale. Va bene, mi fido, finora il lavoro che ha fatto per rinforzare il punto di scotta di tutte le vele del *Captain Browne* e del *Joshua*, e per cucire delle bende supplementari di terzarolo, è stato assolutamente perfetto, *Françoise!* Presto, vieni a darmi una mano per stivare il genoa e il grembiale nel deposito di prora... Tanto peggio, vieni come sei, meglio bagnarci noi che le vele... Senti un po', se hai un attimo di tempo, passa a prendere delle cassette vergini, mi permetteranno di registrare alla radio la musica che mi piace, e anche i bollettini meteorologici, è stata un'idea di Loïck, si innesta il magnetofono e si possono così riascoltare i bollettini e anche confrontarli con quelli degli altri giorni... Compera altri quindici flaconcini di condimenti vari, rischio di restarne un po' a corto con quelli che hai portato l'altro giorno, tu non