

Mario Fabris

LE INTERVISTE DI RTM

Rotte di Tutto il Mondo



**20 personaggi
del mare
si raccontano**

**Anno
2024**

Premessa

Cari amici, Rotte di Tutto il Mondo è stato creato per divenire un punto d'incontro di velisti, navigatori, skipper e appassionati e dare visibilità a tutti coloro che navigano nei mari del mondo, dal caldo Mediterraneo alle fredde acque delle alte latitudini.

Quando ho voluto caratterizzare il pozzetto di RTM incontrando navigatori e addetti ai lavori ho utilizzato la formula dell'intervista per farmi raccontare gli aspetti salienti della loro vita. Non immaginavo che avrei incontrato e trovato tanti amici, e oggi l'appuntamento con il personaggio del mese è diventato una rubrica che riscuote successo.

Così, anche nello spirito di Antonio Penati di accogliere le voci spesso poco conosciute di chi "è andato o va per mare", questo libro vuole portare agli amici del mare un'ulteriore testimonianza di vita che non deve essere dimenticata ma, anzi, diventare esempio di coraggio nel conoscere se stessi e superare i limiti che troppo spesso ci impediscono di realizzare i nostri sogni.

Vi assicuro che parlare con questi personaggi è sempre stato emozionante, con alcuni ho fatto anticamera anche di un anno, per scoprire poi

uomini che dietro la scorza del lupo di mare hanno una sensibilità disarmante, un rispetto della vita, un amore per il mare (intendendo per il navigare), una filosofia di vita che li e ci accomuna.

Troverete chi ha fatto il giro del mondo in regata, chi ha attraversato l'oceano con una barca autocostruita di sei metri, neofiti che non hanno resistito al richiamo del mare e a tappe, di anno in anno, hanno compiuto imprese emozionanti. Quasi tutti hanno scritto uno o più libri; per tutti il riferimento è stato Moitessier, e più di qualcuno lo ha conosciuto.

Ecco, vi lascio alla lettura con una precisazione: prima di ogni intervista ho letto ciò che il personaggio ha scritto e su di lui ho raccolto informazioni qua e là, molti li conoscevo personalmente, pertanto ho sempre cercato di far emergere particolari di distinzione, ma soprattutto ho mantenuto la voce di ognuno, quindi ne è risultata una scrittura non standardizzata, al punto che leggendo a me sembra di sentir parlare il mio personaggio... spero che anche a voi piaccia!

Mario Fabris
Agosto 2024

Angelo Preden

Intervista
giugno 2021



Nella mia vita ho avuto la fortuna di avere maestri importanti, e fra questi Angelo Preden mi ha insegnato i primi rudimenti, e non certo gli ultimi, per navigare in barca a vela. Con lui e i miei compagni del Nautico ho fatto una crociera in Istria a bordo di *Isola Bianca II* e in seguito Atlantico, Caraibi, ritorno dalle Azzorre, apprezzando, oltre alla sua esperienza, la capacità di trasformare la passione in professione.

Il suo nome è legato alla OSTAR del 1976 e alle innumerevoli traversate dell'Atlantico, ha inventato numerosi sistemi per semplificare la vita di bordo, come un metodo per il calcolo della longitudine e l'uso della pompa motore per vuotare la sentina della barca, e mi è sembrato un personaggio molto interessante per la rubrica di RTM. Ha una dialettica semplice, stringente, concreta e quando lessi *Una vita nel vento* lo ritrovai fedelmente in ogni pagina del suo libro, steso con una scrittura asciutta, diretta e a volte ruvida, senza

compiacimenti: spero che anche in questa occasione sia la sua voce a raccontarvi di lui.

Che ricordi hai della tua prima traversata Atlantica? E dopo?

Prima di rispondere a questa domanda vorrei fare un passo indietro per far comprendere meglio come sono arrivato alla OSTAR del 1976.

La mia famiglia, tutta gente di mare, è originaria di Rovigno d'Istria.

Per le note vicende del dopoguerra, anche noi abbiamo dovuto abbandonare tutti i nostri averi, case comprese, con la convinzione, di allora, che non avremmo più rivisto l'Istria. Abbiamo lasciato Rovigno con due pescherecci di 13 metri. Siamo andati prima a Trieste, dove siamo diventati ufficialmente profughi giuliano dalmati.

A bordo c'era tutta la mia famiglia, donne comprese, e io che stavo per nascere.

Mio nonno, il capitano, seppe che a Chioggia un gruppo di altre barche istriane si stavano organizzan-

1 Angelo Preden, *Una vita nel vento. Trent'anni in barca a vela*, Editrice Incontri Nautici, Roma, 2006.

do per navigare di conserva sino in Sardegna, esattamente ad Alghero Fertilia, dove c'era uno dei più grandi campi profughi d'Italia per ospitare gli esuli istriani e dalmati. Siamo andati a Chioggia e con tutte le altre barche siamo partiti. Quella è stata la mia prima navigazione. Avevo quindici giorni d'età.

Non dico nulla sulla sofferenza e le angosce, che mi sono state raccontate, di questo viaggio, che ben si possono immaginare.

Arrivati a Fertilia ci è stato dato un piccolo alloggio, dove vivevamo tutti insieme.

I miei svolgevano da sempre l'attività di pesca e anche in Sardegna hanno continuato a fare i pescatori. Si pescava molto ma purtroppo i sardi di allora non mangiavano pesce: stiamo parlando del 1948, il turismo non esisteva e il pesce era ritenuto un alimento per povera gente; maiale e formaggi erano gli alimenti comuni.

Devo dire che gli istriani e i dalmati sono stati ben accolti dai sardi, tant'è che gli esuli rimasti hanno coniato un dialetto istro-veneto-sardo.

Ad Alghero Fertilia oggi c'è un museo che ricorda questa storia e il santo protettore è San Marco, cui la chiesa principale è dedicata per ricordare il legame con Venezia.

Per farla breve mio nonno, che aveva il naso lungo per gli affari, decise, dopo un anno a Fertilia, di rientrare in Adriatico, dove c'è da sempre più cultura per la cucina marinara.

Dapprima ci siamo stabiliti a Porto Garibaldi, vicino a Ravenna, e in seguito a Chioggia, dove c'era, e c'è tutt'ora, uno dei più grandi mercati ittici d'Italia. Mio nonno, sempre con la sua lungimiranza, continuava ad acquistare pescherecci. Quando avevo quindici anni ne avevamo cinque sui 20 metri e davamo lavoro a una cinquantina di marinai.

Sono cresciuto mangiando il pollo o la gallina solo a Natale e poi sempre pesce sino al Natale seguente.

Non mi è mai piaciuto giocare. Il mio più grande divertimento era andare a bordo dei nostri pesche-

recci, frequentare gli *squeri*, così vengono chiamati i cantieri navali in veneto, e le officine meccaniche dove impazzivo nel veder smontare e riparare i motori Diesel.

Ho frequentato anche il circolo nautico, dove ho iniziato a manovrare le derive, ma la mia mente viaggiava in continuazione e guardavo il mare chiedendomi: "Cosa ci sarà oltre l'orizzonte?".

Allora ero al secondo anno delle superiori, avevo un insegnante di lettere che ci trattava malissimo... credo fosse un nostalgico del fascismo. Un giorno mi chiamò, non usando il mio nome e cognome ma il numero del registro, com'era sua abitudine, e questa cosa mi disturbava molto. Mi chiese a cosa serve la storia: gli risposi che non serve a nulla, in quanto gli uomini continuano a fare le guerre.

Non comprese la mia provocazione e mi diede dell'imbecille. Mi sono alzato dal banco, sono andato alla cattedra, l'ho preso per camicia e cravatta e scaraventato a terra.

Il professore era bianco come il marmo, e disse che per lui la cosa finiva lì.

Gli risposi: «Chi sbaglia paga». Uscii dall'aula e andai in presidenza a raccontare l'accaduto.

Venni candidato all'espulsione da tutte le scuole del Regno d'Italia. Allora si diceva così.

Per non rovinarmi il futuro dopo quindici giorni mi ripresero in un'altra sezione, ma oramai avevo deciso: trovavo questa scuola noiosissima, mentre io avevo voglia di apprendere molte cose.

Uscii dalla scuola e da quel momento ho iniziato a vivere libero, seguendo i miei istinti e talenti.

Naturalmente in famiglia non ero compreso; ho svolto molti lavori: fotografo in spiaggia, bagnino, falegname, costruttore di souvenir, elettricista, pescatore, marittimo, eccetera.

Mi sono iscritto alla gente di mare e ho navigato in una nave cisterna che caricava greggio a Tripoli, in Libia, per scaricarlo nelle varie raffinerie italiane. La mia mansione era giovanotto di coperta.

Ho anche vissuto per un periodo a Parigi dove, per mantenermi, aiutavo un corniciaio.

Quando venni chiamato all'arsenale di Venezia per la visita di leva chiesi se potevo essere imbarcato, per girare il mondo, ma mi risposero che non ero adatto alla vita di mare e mi ritrovai a Bolzano, nel Genio Pionieri.

Conobbi una ragazza, che divenne mia moglie Renata, ed è lei che mi ha sempre incoraggiato in tutte le mie iniziative.

Andai a vivere a Cittadella e a Bassano del Grappa aprii un laboratorio artigianale per confezionare le cornici.

Il mare mi mancava.

Iniziai a leggere i libri dei navigatori e tra questi ammiravo Bernard Moitessier.

Avevo acquistato un Folkboat di 6,60 metri in legno con cui andavo sovente da Venezia a Rovigno, allora Jugoslavia, e iniziava a frullare nella mia testa l'idea di attraversare l'oceano Atlantico in solitario.

Volevo farlo per avventura, ma anche per trovare uno sbocco nella nautica.

Così scoprii l'OSTAR, l'unica regata oceanica in solitario allora esistente.

Scrissi in Inghilterra, nel 1974, mi inviarono il regolamento e mi iscrissi versando anche la quota: la regata partiva il 6 giugno del 1976, da Plymouth a Newport, negli USA.

Con un camion feci trasportare il Folkboat a Cittadella, dove iniziai una revisione totale della barca.

Nei primi mesi del 1975 ricevetti dall'Inghilterra una lettera in cui mi si diceva che il regolamento era cambiato e che la misura minima delle barche accettate era di otto metri, e allora non disponevo di denaro per cambiare barca.

A Milano, presso la sede della Lega Navale Italiana, si era formato un piccolo gruppo di navigatori coordinati da Eolo Attilio Pratella, giornalista nautico, radioamatore e organizzatore di eventi nautici. La vela oceanica italiana si è divulgata, dal punto

di vista giornalistico, grazie a questo signore, che purtroppo ora non è più con noi. Pratella mi telefonò invitandomi a partecipare, a Milano, ai corsi preparatori di navigazione astronomica e meteorologia, ma non vi andai mai perché ero occupato anche con il laboratorio di cornici.

Nell'ottobre del 1975 Pratella aveva preparato un incontro con la stampa, nell'ambito del Salone Nautico di Genova, per presentare i navigatori italiani iscritti alla OSTAR '76. Tra questi c'erano Ambrogio Fogar, Corrado di Maio, Ida Castiglioni, Edoardo Austoni, Giulio Ramoni e io, naturalmente.

Ero quello messo peggio di tutti, in quanto iscritto ma senza barca.

Il giorno prima di questo evento arrivò una notizia: era morto in mare Giulio Ramoni, e in segno di lutto non ci sarebbe stato l'incontro con la stampa.

Giulio Ramoni, di Milano, avrebbe dovuto partecipare alla OSTAR con un Caipirinha, barca di nove metri.

Per partecipare alla regata bisognava qualificarsi navigando per 500 miglia in solitario e la Lega Navale, sezione di Milano, aveva organizzato questo percorso da Loano al faro di Favàritx, nell'isola di Minorca, e ritorno a Loano. Ramoni si era già qualificato.

Stava trasferendo un'altra barca dall'Elba a Genova. Con lui a bordo c'erano due ragazze, sua sorella e la sua fidanzata. All'imbrunire, con onda formata, cadde in mare. Le ragazze a bordo non erano in grado di fare nulla, non sapevano neanche avviare il motore. Persero di vista Giulio e di lui non si seppe più nulla.

In questo modo venni a conoscenza che Ramoni era sponsorizzato dal cantiere Gilardoni, costruttore del Caipirinha. Con un mio amico andammo a Nobiallo di Menaggio, sede del cantiere. Conobbi Giovanni Gilardoni e gli dissi che ero disposto a prendere il posto di Ramoni.

Gilardoni era distrutto per la morte di Ramoni e ci disse che non voleva più saperne della regata.

La barca era nel piazzale del cantiere, di fronte al lago. Quando la vidi rimasi scioccato. Era attrezzata con tutto, compreso il timone a vento.

Gilardoni ci disse che era disposto a venderla, e ci disse la cifra, per me impossibile.

Scoraggiati, ci salutammo.

Nel parcheggio ci venne incontro un signore che era stato presente nell'ufficio del cantiere durante l'incontro con Gilardoni. Si occupava delle vendite. Era dispiaciuto che il progetto OSTAR si fosse arrestato. Ci disse che se avessimo trovato uno sponsor per il cinquanta per cento avrebbe cercato di convincere Gilardoni a portarlo avanti. Con queste parole e un velo di speranza tornammo a Bassano del Grappa.

Organizzammo una serata invitando alcuni imprenditori della città. Spiegai il mio progetto e alla fine dell'incontro i partecipanti ci salutarono. Soltanto un noto imprenditore di Bassano rimase e mi disse: «Secondo me tu sei uno che può farcela, ma non sai fare gli affari. Organizzami un incontro con Gilardoni. Voglio parlargli».

Ritornammo a Nobiallo di Menaggio. Dopo i convenevoli il nostro accompagnatore volle sapere quali erano le ragioni per non lasciarmi la barca. Disse che il cantiere nautico di Gilardoni sarebbe "esploso" per la quantità di lavoro che sarebbe arrivata in seguito alla partecipazione alla regata oceanica.

Gilardoni iniziava a sciogliersi e il colpo finale il nostro accompagnatore lo diede dicendo che si sarebbe impegnato a pagare tutte le spese per portare la barca a Loano e iniziare la qualificazione.

Se tutto fosse andato bene Gilardoni mi avrebbe dato la barca. Eravamo a inizio dicembre del 1975 e la data finale per qualificarsi era il 30 gennaio 1976.

Gilardoni accettò, mise a disposizione la barca varandola nel lago. Iniziai a usarla facendo molte uscite con un amico. Andavamo sempre a nord del lago, dove il vento era più forte. Faceva un freddo terribile ma l'entusiasmo era tale da farcelo scordare. Poi portammo il Caipirinha a Como, dove

venne disalberato e caricato su un camion diretto a Genova.

Qui l'abbiamo rimessa in ordine e siamo partiti per Loano passando la notte di capodanno '75-'76 in rada a Savona.

A Loano il 6 gennaio del 1976, dopo aver svolto della burocrazia in Capitaneria di Porto, sono partito con rotta isole Baleari. All'ingresso est del golfo del Leone, vicino alle isole di Hyères, il vento iniziò a calare sino a rimanere in bonaccia assoluta. Per regolamento potevo navigare a motore utilizzando solo 15 litri di carburante. Mi preparai ad avviare il motore ma questo non partiva e perdeva olio e fumo dalla testata.

Giulio Ramoni, per non appesantire la barca, aveva fatto installare un motore diesel tutto in alluminio. Questo materiale non reggeva nella testata, che si deformava con l'alta temperatura.

Non avevo la radio VHF. Avevo il cosiddetto "baracchino", molto in voga tra i camionisti di allora. Intercettai un camionista in viaggio per Marsiglia. Gli spiegai l'accaduto e lo pregai di fare una telefonata a Gilardoni, dicendogli che sarei rimasto lì in attesa del vento. (Seppi da Gilardoni che il camionista aveva telefonato, un vero gentiluomo.)

Anche le batterie stavano per esaurire la carica. Avevo a bordo una lampada a petrolio e grazie al fatto che la bandiera italiana è formata dai colori bianco, rosso e verde, la tagliai cucendo in unione il rosso e il verde. Fasciai con questi due colori il vetro della lampada ottenendo così delle fantomatiche luci di via. Fissai la lampada a prua. Il traffico marittimo era notevole.

Rimasi in bonaccia uno, due, tre, quattro, cinque e sei giorni. Cosa può succedere nel golfo del Leone in gennaio, dopo sei giorni di bonaccia? Arrivò il Maestrale, meglio conosciuto come Mistral.

Il Caipirinha iniziò a correre macinando miglia e dimostrando la "marinità" di questa piccola barca progettata da Davide Castiglioni, che aveva lavo-

rato a Newport, in Rhode Island, presso lo studio navale Sparkman & Stephens, allora ritenuto il numero uno al mondo. Con il radiogoniometro, che per fortuna funzionava con le batterie a torcia e non con quelle di bordo, intercettai il faro. Vi arrivai in serata. Sparai un razzo. Nessuna risposta. Il farista era stato avvisato da Pratella. Rimasi alla cappa tutta la notte aspettando il nuovo giorno. Dovevo fare delle foto per confermare il mio passaggio. Avevo la randa ridotta al minimo e si ruppe una tasca di una stecca. Al mattino udii una sirena fortissima e il farista spagnolo che si sbracciava dal terrazzo del faro. Scattai numerose foto mettendo in primo piano i miei piedi nudi. Salutai il farista sbandierando un asciugamano e ripresi la rotta per Loano.

Arrivato di notte al traverso del promontorio di capo Mele, tra Imperia e Alassio, di nuovo bonaccia. Mancava poco per Loano. Avevo a bordo un lungo remo. Fasciai un winch con un telo e lo usai come fosse uno scalmo. Ho vogato tutta la notte tenendo la barra del timone fra le gambe. Al mattino arrivò un bel vento da terra e mi avvicinai al porto di Loano. L'ingresso del porto di allora era piccolo e non volevo fare danni tentando di entrare a vela. Incontrai un pescatore che usciva. Gli chiesi se poteva aiutarmi a entrare. Mi trainò dentro e subito vennero in banchina dei marinai della Capitaneria di Porto dicendomi che dovevo telefonare a Gilardoni e a mia moglie.

Per primo chiamai Gilardoni.

Sapeva del motore e mi disse che per la OSTAR avrebbe installato un Volvo Penta. Seppi così che avrei partecipato alla regata. Non stavo in piedi dalla felicità.

Chiamai mia moglie, la quale, con il suo solito ottimismo, mi disse che sapeva che tutto sarebbe andato nella giusta direzione.

Avrei tanti altri momenti da raccontare, ma ho ritenuto corretto raccontare questi fatti salienti. Ora vengo alla domanda.

Il Caipirinha e altre barche sono state trasportate, via terra, da una nota ditta che si occupava di trasporti eccezionali e io ho viaggiato nel camion che portava la barca.

Siamo arrivati a Saint-Malo, in Francia. Da qui io e un mio amico siamo partiti per Plymouth. Eravamo 123 barche provenienti da tutto il mondo. C'era il meglio dei navigatori della vela oceanica mondiale. Ebbi l'occasione di salire a bordo del *Pen Duick*, la barca di Éric Tabarly. Avevo le gambe tremanti nel muovermi sulla coperta di questa mitica barca.

Il 6 giugno del 1976, dopo il colpo di cannone sparato da Filippo di Edimburgo, marito della regina Elisabetta II, siamo partiti. Ero emozionatissimo ma attento a non fare danni.

Anche Giovanni Gilardoni era venuto a salutarmi e ad accompagnarmi per qualche miglio con una barca che portava i visitatori a vedere la partenza della regata. Dopo poche ore ero solo. Lasciata la Manica e le isole Scilly, iniziò una perturbazione infinita. Avevo davanti alla prua 3000 miglia da navigare in bolina. Il mare era notevole. Non avevo mai visto onde così alte. Non c'era altro da fare che regolare la velatura, ridotta al minimo, il timone a vento e attendere momenti migliori.

Con l'aiuto del Club Radioamatori di Bassano del Grappa avevamo installato una piccola radio con un bipolo che andava dal pulpito di poppa sino in testa all'albero. Pratella ogni giorno faceva l'appello e ci dava notizie circa l'eco che questa regata suscitava in Italia. Ogni giorno c'erano ritiri, al punto che delle 123 barche alla partenza siamo arrivati in 60. Tre skipper sono morti in mare e non sono mai stati trovati. Ho avuto anch'io momenti di sconforto ma non mi sono mai arreso. Stavo giocandomi il futuro e non volevo deludere le persone che mi avevano sostenuto.

Allora non esistevano rullafiocco e GPS. In qualunque momento, sia giorno sia notte, andavo a prua a cambiare vela o ridurre la randa.

Avevo scelto una rotta diretta per non allungare il percorso. La prima settimana non ho fatto calcoli astronomici, era impossibile. La barca manteneva il suo ritmo di 120 miglia al giorno. Dopo una settimana feci il primo calcolo. La latitudine la calcolavo con il sistema classico alla meridiana. Per la longitudine i metodi classici erano troppo complessi. Avevo studiato molto, leggendo molti manuali. Poi un giorno si accese una lampadina nel cervello ed escogitai un sistema di calcolo molto semplice basato sulla differenza oraria tra il culmine del sole al meridiano di Greenwich, dato dalle effemeridi, e il culmine del sole nel meridiano dove stavo navigando. Questa differenza, data in ore, la trasformavo in gradi e primi, ottenendo la longitudine.

È stato un sistema che ha avuto molto successo tra i navigatori, al punto che venne battezzato Metodo Preden. Poi sono arrivati i GPS e il sestante è andato in pensione. Nel mio libro ho descritto come fare per non commettere errori.

Ho pescato anche un grosso squalo alla traina, immangiabile. Invece ho mangiato molti pesci volanti che di notte cadevano in coperta. Una notte incontrai un piccolo iceberg in fase di scioglimento, ma sempre pericoloso per la navigazione. Una settimana prima dell'arrivo vidi un'enorme petroliera gialla con rotta opposta alla mia. Non avevo VHF. Quando fu vicina iniziai a sbandierare un asciugamano, ad agitare le braccia e a issare e ammainare il genova. La nave fece un giro enorme che non terminava mai. Finalmente fu vicina e dalla coperta un ufficiale con megafono mi chiese se ero un solitario della regata. Confermai e chiesi la posizione. Scandendo le cifre mi disse la latitudine e la longitudine, uguali a quelli ricavati dal calcolo che avevo fatto qualche ora prima. Mi disse che oramai ero arrivato e ci siamo salutati. Non stavo nella pelle dalla felicità.

Dopo quarantaquattro giorni sono arrivato a Newport. Mi sono venuti incontro polizia e barche private. Uno di questi mi chiese da quale città italia-



Con Thomas Perotti, a Boston, in partenza da Newport per le isole Azzorre.

na arrivavo. Io risposi: «Venezia» e lui disse: «Near Catanzaro».

A terra venni accolto dal presidente dell'associazione Fratelli d'Italia di Boston Thomas Perotti, originario della Calabria.

Avevo promesso a Gilardoni che avrei riportato la barca in Mediterraneo. Non volevo aggiungere altre spese caricandola in un mercantile. Arrivò dall'Italia un mio amico, abbiamo sistemato e riordinato. Perotti ci portò in un supermercato gestito da un italiano. Abbiamo riempito tre carrelli e alla cassa non volle essere pagato. Ci disse: «Portate un bacio all'Italia». Una settimana dopo il mio arrivo siamo partiti per le Azzorre, questa volta con il vento in poppa. Siamo arrivati a Ponta Delgada in diciannove giorni. Qui si è aggiunto Giovanni Gilardoni, che ha proseguito con noi. Poi Tangeri, stretto di Gibilterra, Ibiza e Mentone.

Pratella aveva organizzato una festa a Loano per il nostro arrivo. Dovevamo essere lì sabato. A Mentone ci siamo dati una bella ripulita e ci siamo presentati all'ingresso del porto di Loano puntuali. C'era ad attenderci tanta gente, tra cui mia moglie, mio figlio, che mi chiamava in continuazione, i miei genitori, tanti conoscenti, il sindaco, il comandante

della Capitaneria di Porto e anche la banda comunale. Eravamo nel settembre del 1976.

La direttrice di allora del Salone Nautico di Genova ci chiese di esporre il Caipirinha all'ingresso della fiera, che sarebbe stata il mese successivo. Gilardoni accettò. Mia moglie e io siamo stati ospiti del Salone per tutto il periodo, parlando con tanta gente. Gilardoni durante la fiera vendette venticinque barche e in totale ne produsse più di 250, avverando le parole dell'imprenditore di Bassano del Grappa.

Io ho iniziato una lunga carriera di skipper specializzandomi nella Scuola Vela d'Altura.

Ho attraversato trenta volte l'oceano Atlantico.

Ho trascorso dieci stagioni ai Caraibi, nelle piccole Antille, da Antigua alle Grenadine.

In Mediterraneo farei prima a dire dove non sono stato.

Ho insegnato a navigare a tanta gente. Avevo la barca sempre piena, grazie a mia moglie che si è occupata sempre delle prenotazioni.

Ho programmato crociere scuola che oggi non si farebbero più. Se non andavo ai Caraibi, organizzavo crociere scuola in Grecia sino a dicembre, Natale e Capodanno compresi. Secondo me c'era più passione. Oggi è solo charter estivo.

Se potessi tornare indietro faresti una Vendée Globe?

Non sono un regatante. Per me è già una competizione superare momenti difficili in alto mare. Mi ritengo più un marinaio, nel senso più stretto della parola. Ho partecipato alla OSTAR '76 per avventura e per trovare uno spazio nella nautica italiana. Ci sono riuscito e sono soddisfatto. Secondo me partecipare a una Vendée Globe è, prima ancora di navigare, un'impresa notevole. Soprattutto la parte economica. Bisogna avere le carte in regola come navigatore-regatante oceanico per trovare uno sponsor o un *pool* di sponsor che finanzia un'impresa che può costare dai cinque agli otto milioni di euro. In Fran-

cia è ancora possibile trovare finanziamenti di tali cifre in quanto la vela oceanica è seguita da un vasto pubblico. Cose che in Italia non esistono, o forse in minima parte. Gli sponsor non finanziano skipper che vanno per mare a divertirsi. Gli sponsor vogliono ritorni. La vittoria è senza dubbio il primo. In alternativa devono avvenire fatti come naufragi, collisioni con navi, o iceberg, o balene, disalberamenti e tutto ciò che può attirare attenzioni mediatiche.

Hai mai pensato di fare il giro del mondo con la tua barca?

No. Il tipo di attività che organizzavo m'imponeva dei limiti. Fino ai Caraibi trovavo clienti italiani, in quanto i costi dei voli e di partecipazione alla crociera erano affrontabili. Verso il Pacifico tutto aumentava. Alcuni miei colleghi si sono buttati nella bella avventura di girare il mondo. Hanno visto e vissuto esperienze uniche ma guadagnato poco.

Io ho una famiglia e non potevo commettere errori.

Parlami di *Isola Bianca II*.

Le mie ex barche portano il nome di *Isola Bianca*. Ne ho avute due. Non le ho comprate pronte a navigare, ma le ho allestite io. È un'altra bella impresa. Secondo me le barche non si dovrebbero somigliare, ma esprimere un carattere ereditato dalla cultura marinara dei loro proprietari. Comprendo che, in una società come la nostra, c'è poco spazio per il romanticismo. Per questo ci sono molte barche tutte uguali, costruite in serie.

Sempre, secondo me, bisogna conoscere la barca dalla testa dell'albero sino al punto più profondo della sentina. La prima *Isola Bianca*, di 11 metri, è in acciaio con scafo a spigolo. La seconda, di 15 metri, sempre in acciaio, è un progetto di Carlo Sciarelli. Un cantiere di Venezia ha costruito lo scafo grezzo, installando solo il motore, poi ho proseguito facendo tutto da solo. Volevo una barca solida, marina, con linee classiche.

Ora non vi descriverò tutto ciò che ho fatto. Posso solo dire che mi ha dato molte soddisfazioni ma soprattutto sicurezza. Ci siamo trovati in situazioni difficili ma le abbiamo sempre superate.

Pochi anni prima di terminare la mia professione l'ho venduta a un medico che intendeva navigare in oceano Atlantico. Un paio d'anni dopo ho trasferito una barca da Trieste a Lanzarote, nelle isole Canarie. Una volta arrivato ho visto subito *Isola Bianca II* ormeggiata. Il nuovo proprietario si stava preparando per partire per i Caraibi. In quei giorni alcuni uomini del suo equipaggio lo informarono che non potevano partecipare. Per farla breve, invece di prendere l'aereo per rientrare in Italia, trasferii la mia borsa a bordo di *Isola Bianca II* e partimmo per i Caraibi.

Mi sono trovato in un'altra barca, super tecnologica, con tutti i comfort esistenti. Eravamo in tre, non abbiamo mai toccato il timone. Come al solito faceva dalle 140 alle 150 miglia al giorno. Siamo arrivati all'isola di Saint Lucia. In seguito è stata rivenduta a un altro signore italiano, il quale mi contattò per navigare con lui. Così la rividi in Sardegna, sempre più sofisticata.

Isola Bianca II



Era la tua barca ideale, se esiste una barca ideale?

Sono convinto di sì. Ognuno di noi ha i propri limiti, che possono essere economici, oppure nel saper fare le cose, o anche nelle conoscenze. Pertanto ognuno si merita le cose che ha. Ovviamente ci sarà sempre qualcosa di meglio, ma se i nostri limiti non lo permettono dobbiamo tenerci ciò che ci meritiamo.

Il più delle volte le barche, soprattutto quelle da diporto, hanno costi elevati dettati dall'estetica. Tutti sappiamo che esiste la funzionalità ed esiste l'estetica. Se una barca costa 100, 50 serve per farla funzionare, l'altro 50 per le cure estetiche. Secondo me una barca deve soprattutto funzionare e dopo viene la cura estetica, quella dei saloni nautici, dove i visitatori rimangono abbagliati da tutto ciò che luccica invece di analizzare le caratteristiche marine. Lasciamo tutti liberi di scegliere. Le barche super estetiche danno lavoro a tanti operai, ingegneri, architetti e tecnici, mentre le meno estetiche possono far sognare anche chi non ha grandi mezzi.

Dimmi tre caratteristiche che deve avere uno skipper.

Conoscenza della barca, come ho detto prima.

Responsabilità nei confronti di sé stesso e di tutto l'equipaggio. Lo skipper deve mettere al corrente l'equipaggio del funzionamento di tutto perché non è un superuomo, anche a lui può capitare di stare male.

L'equipaggio deve sapere tutto sulla sicurezza e come si chiede aiuto tramite la radio VHF o i telefoni. La responsabilità va esercitata sia per le uscite giornaliere sia per le traversate oceaniche.

Abilità psicologica nel gestire l'equipaggio. Lo skipper deve far sentire tutti importanti, da chi lava i piatti a chi pratica la navigazione astronomica. La buona armonia, a bordo, è determinante.

Hai mai avuto paura? Racconta un episodio in cui ti sei sentito in balia del mare.

La paura aiuta a essere prudenti e attenti a tutto ciò che si sta facendo.

Gli episodi sono diversi.

Siamo stati alla cappa per quasi due giorni in una navigazione oceanica dai Caraibi alle Azzorre.

Il mare era notevole. Non c'era verso di tenere una rotta verso nordest. Si poteva solo poggiare e andare tutto all'opposto. Pertanto rimanemmo alla cappa secca, senza vele. Io ero sempre nel pozzetto a scrutare le nuvole per capire se il vento intendeva cambiare direzione, come ha fatto dopo quasi due giorni.

Nell'estate del 2002, invece, ci siamo trovati nel bel mezzo di una tromba d'aria che ha distrutto la pineta dell'isola di Sant'Andrea, meglio conosciuta come Isola Rossa, fuori Rovigno. Alcune barche sono finite nella pineta. C'è stato anche un morto. Noi eravamo al largo e grazie alle caratteristiche marine di *Isola Bianca II* è andato tutto bene.

Con un'altra barca, non mia, ci siamo rovesciati nel Nord Adriatico con Bora forte. Io e un altro dell'equipaggio siamo finiti in mare. Eravamo legati con cintura di sicurezza e siamo riusciti a risalire a bordo della barca, che nel frattempo si era raddrizzata. Anche lì è andato tutto per il meglio.

C'è un navigatore che hai avuto come esempio?

Senza dubbio Bernard Moitessier. Sono stato rapito dalla sua filosofia, che condivido pienamente.

Hai mai pensato di mollare tutto? Perché?

Come in tutte le attività, ho avuto anch'io momenti di difficoltà, ma non ho mai pensato di mollare.

Durante la OSTAR ho avuto qualche momento di sconforto, però durava pochissimo. Mi stavo giocando il futuro.

Anche in seguito, soprattutto nei casi di avarie importanti nel bel mezzo di una stagione di lavoro, ci sono stati momenti difficili, ma non ho mai mollato.

Parlami degli ospiti che hai avuto, ne hai mai sbarcato uno?

Sulle mie barche ho ospitato tante persone. Fin dai primi contatti abbiamo sempre spiegato come funzionano le nostre crociere scuola vela. Una volta a bordo veniva rispiegato il tutto, soprattutto in presenza di nuovi ospiti. Con il trascorrere degli anni avevo una clientela fissa che mi seguiva in tutte le mie proposte.

Si sente dire che in barca possono esserci disaccordi. Nelle mie barche non ho mai visto litigare. Ho visto nascere amicizie durature, amori, convivenze e anche matrimoni. Sono convinto che la presenza di uno skipper preparato che dà dimostrazione della sua professionalità faccia sì che nessuno osi mettere in discussione ciò che concerne la vita di gruppo in un contesto, quale una barca in mezzo al mare, che può essere anche pericoloso, oltre che piacevole.

Il pozzetto in alcuni orari, specie nel tardo pomeriggio o la notte, mi sembrava il divano di uno psicoanalista dove le persone si svelavano. Sono certo che questo avveniva grazie alla complicità del mare e all'assoluta mancanza di stress.

Devo dire che ho imparato molte cose dai miei ospiti, che spaziavano tra tutte le occupazioni esistenti.

Uno, però, l'ho sbarcato.

Ero ad Antigua per riportare una barca in Mediterraneo. Eravamo in tre e avevo la necessità di trovare altri tre membri d'equipaggio.

Un italiano che vive ad Antigua mi presentò tre ragazzi, anch'essi connazionali, disposti a venire. C'incontrammo, spiegai loro di cosa si trattava e, poiché erano spesati di tutto, misi in chiaro che esigevo il massimo, avvisandoli che se non avessero rispettato gli accordi li avrei sbarcati alle Azzorre. Avevo notato che uno era un po' lento. Si rivelò poco volenteroso e ritardatario nei turni di guardia. Lo richiamai più volte. Arrivati a Faial andai alla poli-

zia per le solite formalità e dichiarai che una persona sbarcava. Ritornato in barca feci vedere il documento al ragazzo in questione, dicendo che aveva mezz'ora di tempo per sbarcare. Noi dovevamo rimanere a Faial ancora due giorni e poi ripartire.

Mi pregò di poter restare, non aveva soldi e non sapeva come fare per rientrare in Italia. Gli risposi che io sono una persona di parola.

Hai rimpianti nella tua vita?

No, non ho rimpianti. Sono consapevole dei miei limiti. Sono riuscito a vivere come desideravo, supportato anche dalla mia famiglia.

Che cosa non rifaresti nella tua vita da skipper?

Alcuni anni prima di terminare la mia professione, come ho già detto, ho venduto la mia *Isola Bianca II* e ho navigato con altre barche, con i loro armatori. Questo è quello che non farei più. Sono uno spirito libero, abituato a decidere il da farsi, e dove andare.

Sono stato sempre rispettato sia come persona sia come professionista, ma l'armatore è pur sempre l'armatore.

Imbarcandomi su queste barche sapevo a cosa andavo incontro e ho gestito con diplomazia questi incarichi, che per fortuna sono durati poco.

Se potessi scegliere una città di mare, quale sceglieresti per vivere?

Amo molto la natura. Non amo l'eccessiva presenza di automobili e cemento. Se potessi andrei ad abitare su un'isola greca come Paxos o sull'isola di Lussino, in Dalmazia.

Anche le Canarie mi hanno sempre attratto, soprattutto Lanzarote e Fuerteventura. Altro posto interessante, che mi è sempre piaciuto, è l'isola di Pico, alle Azzorre, dove montagna e oceano si accoppiano perfettamente anche nella cultura contadina e marinara.

Adesso che navighi molto meno, ti manca il mare? E cosa ti piace di lui?

Reggo tre o quattro giorni senza vedere il mare, dopo vado in crisi.

Ho una piccola casa a nord della laguna di Venezia.

L'acqua del mare non è limpida e cristallina come quella a cui sono sempre stato abituato, ma non si può avere tutto dalla vita.

Fra le cose che ho fatto prima di terminare la professione di skipper, ho acquistato un Caipirinha che ho rivisto e modificato, come al mio solito.

Con questa barca, facendo scuola vela, sono andato da Venezia sino a Kastellorizo, l'isola greca del noto film *Mediterraneo*, e ritorno.

Dopo qualche anno l'ho venduta a una coppia di campioni della canoa divenuti miei amici. Pertanto ogni tanto esco con loro portando anche mia nipote.

Paolo, il nuovo proprietario, istruttore, allenatore e campione di canoa, mi ha regalato una piccola barca destinata alla demolizione. L'ho rimessa a nuovo e veleggio tra la laguna e la costa veneta. Mi sto organizzando per arrivare a Rovigno.

Dopo aver "camminato sul mare" andando da prua a poppa delle mie barche, ora cammino molto a terra. Sono andato sovente in Istria camminando lungo la costa o sulle colline da dove si vede il mare. Ho percorso, sempre a piedi, le isole di Cherso e Lussino. Prima le vedevo dal mare. Insomma, cambia la prospettiva ma il mare rimane sempre grande protagonista nei miei pensieri.

Davide Zerbinati

Intervista
settembre 2021



Davide Zerbinati: è un velista... ma non lo fa per mestiere; potrebbe fare lo skipper... ma non è certo la sua vocazione; è un grande navigatore... perché solca mari e oceani; è un professionista eclettico... perché le attività che segue gli danno una connotazione "esclusiva", e oggi nel mondo degli ingegneri e dei periti navali è una personalità.

Lo conosco da almeno vent'anni, da quando collaboravo l'Istituto Italiano Marchio Qualità, e gli ho proposto di raccontare la sua vita agli amici di RTM e a chi ancora non lo conoscesse.

Ha pubblicato molti libri, tra cui uno con il Frangente,¹ e la formula è sicuramente d'aiuto nel divulgare i segreti per scegliere, conoscere e gestire una barca, soprattutto se si vuol navigare.

Il suo profilo eclettico testimonia come lo spettro delle attività da intraprendere sul mare sia ampio e interessante, ma non so se tutto

questo sia frutto di un piano o di una curiosità progressiva, non escludo che sia un... incedere verso nuove esperienze: Davide ne ha la statura.

Sicuramente il suo racconto fa capire che i sogni (che spesso facciamo da giovani) si possono realizzare, e che dal mare si possono attingere tante idee per realizzarsi.

Parlami di te... Chi è Davide Zerbinati?

Gli altri mi definisco determinato, disponibile, competente e affidabile. Sono uno di quelli che ci mettono la faccia, abituato alla fatica e a quel briciolo di competizione. Ho fatto studi scientifici e da ragazzo sport individuali come il nuoto e l'atletica dei 100 metri piani, per finire a giocare a rugby in serie C, finché non sono andato a vivere in barca durante l'Università. Sono cresciuto facendo il "passaferri", perché bisognava adattarsi, e dalle biciclette usate si è passati ai motorini, ma mentre gli altri avevano

¹ Davide Zerbinati, *La barca in alluminio. Viaggio nel mondo del metallo, dalla costruzione alla manutenzione*, Edizioni il Frangente, Verona, 2019.

il Ciao o il lussuoso Fifty, io avevo il Gori con motore Sachs, e da lì le mani nei motori e nelle due ruote. Ho fatto quindi tanti lavori per necessità e per arrotondare e senza saperlo mi sono arricchito... soprattutto di esperienza.

Ho viaggiato molto e ho imparato le lingue straniere per strada, più che sui banchi di scuola. Poi col passare degli anni la barca diventava man mano un metro più lunga, era la palestra fisica e mentale per molti lavori, ma anche il mezzo ideale per la fuga dalla civiltà e dagli impegni.

Raccontami il tuo più lontano ricordo con il mare.

Mi perdo se ci penso, perché i ricordi sono tanti. Si parte dal lago di Garda (che non è un mare, ma è comunque un ricordo...) per andare ai primi colpi di Bora in Adriatico o alle escursioni nella Laguna Veneta. Ogni volta è un'esperienza nuova e quindi un ricordo nuovo.

Mi è restata ben impressa una navigazione che feci nel Mare del Nord, la prima dall'Olanda al Regno Unito, in questo mare basso, con le correnti, l'acqua marrone e il cielo grigio, il freddo e l'umidità (senza riscaldamento). Ho capito che per navigare per mare ci vuole tanta passione.

E la tua prima volta in barca?

Già in fasce ero in barca, ma non appena ventenne partii in solitaria da Sibari fino a Mykonos, il sogno di molti ragazzi. In realtà doveva venire una ragazza, ma poi è andata meglio così. Ricordo bene che dormii pochissimo, per l'adrenalina, più che per le condizioni del mare, ma navigai e navigai, feci un sacco di amicizie con tante persone incuriosite, tra cui un gruppo di navigatori israeliani a cui sostituii il cavo dell'acceleratore, che avevo guardato caso di ricambio e che loro non trovavano. Per gratitudine mi invitarono poi in Israele a loro spese e mi fecero visitare il paese.

Qual è stato il momento della tua vita in cui hai deciso di dedicarti alla nautica?

Fu un amico di mio padre che mi diede un consiglio semplice quanto vero: fai quello che ti piace, poi ti sistemerai. A diciott'anni mi piaceva navigare e in estate viaggiavo su diverse barche, per cui mi era naturale farlo, però non volevo finire a fare il randagio in qualche porto; fu allora, sul finire degli anni '90, che aprirono la facoltà di Ingegneria nautica, ai tempi gestita dal dipartimento di Architettura, e mi dissi che era meglio tenere la passione come divertimento.

Mio padre aveva rilevato il Cantiere Navale Valle Scrivia e già facevamo lavori di manutenzione per le barche che navigavano molto, per cui il mio è stato un percorso naturale, anche se poi ho trovato la mia nicchia nella progettazione, nelle barche in metallo e nelle perizie.

Che ricordi hai del tuo primo impatto con l'oceano? E della prima traversata atlantica?

La nostra prima mini traversata oceanica è stato il tratto da Gibilterra a Madeira: una bolina larga con 20-30 nodi d'aria. Viaggiamo bene e arriviamo sotto un cielo plumbeo a Porto Santo. Ecco, in oceano puoi vedere davvero tutti i tipi di nuvole!

Ma la traversata più impegnativa è stata quella dell'ARC+ del 2019. Abbiamo deciso di iscriverci quasi per gioco, ma con lo spirito che adottiamo per ogni viaggio: tranquilli e attenti. Siamo usciti da Las Palmas con la coda di una perturbazione che soffiava da una settimana, onde di 3,5 metri e vento sui 30 nodi. Chi non era pronto o ha fatto le scelte sbagliate le ha pagate tutte. Per quarantott'ore siamo stati spinti a 12 nodi con surfate a 16, come su un toro meccanico, ma questa velocità ci stabilizzava. *Go Aluaka, go!*

Molti hanno rotto il timone o la timoneria, diversi le vele, i tangoni...

In tre giorni e mezzo siamo arrivati a Capo Verde,

ovviamente di notte. Un bel posto. Non abbiamo rotto nulla se non un portastecca! Qui abbiamo fatto assistenza ad alcune barche per ripartire dopo una settimana, sempre con 35 nodi d'aria, ma solo per un giorno, poi il vento si è stabilizzato sui 20 e infine è scemato sui 10-15 con l'arrivo del caldo e siamo arrivati in dodici giorni a Saint Lucia, primi in categoria, dietro di due ore al trimarano di Patrick Phelipon, nostri bravissimi amici e "avversari".

Che rapporto hai con la navigazione in solitario?

Il mio lavoro mi porta ad avere molti contatti e quindi un po' di pace non guasta. Mi piace molto gestire la barca da solo, posso ritrovare il tempo, me stesso, il mio respiro, e se sono lontano dalle reti cellulare meglio! Passo il tempo a pensare o a scrivere, oltre a far correre la barca. In solitario ogni cosa è una sfida, piccola o grande, e, alla faccia del *team building*, quando hai superato l'impresa ti godi il momento, la stanchezza, un pianto liberatorio.

Tuttavia c'è chi mi aspetta a casa, e questo è un po' un boomerang per la testa.

Il tuo giro del mondo: sogno o realtà?

Entrambi! La scelta di partire a quarant'anni per un viaggio con prua a ovest è stata definita da più fattori: navigare, testare prodotti, accumulare esperienza e distribuirla come formazione fa parte del nostro lavoro. Il Mediterraneo è affollato e costoso, per quanto sia comodo, e cominciava a starci stretto. Avevamo bisogno di nuovi stimoli, nuove avventure, un nuovo percorso di vita. La barca è stata costruita per fare questo, e poi una volta usciti da Gibilterra non si torna indietro.

Nessun armatore ti ha chiesto di fare da skipper per il suo giro del mondo?

Sì, dopo l'ARC ho avuto molte richieste, ma spesso si finisce per preparare la barca, dare all'armatore la formazione adeguata, e poi molti si fermano sul

più bello. Ci sono vari motivi, a volte lavorativi, altre personali, ma la vera ragione è che spesso serve una scusa per fermarsi. Il sogno vale più della realtà per chi non è andato oltre.

Le tue barche e la tua barca ideale. Se esiste una barca ideale...

La barca ideale è il riflesso delle nostre esigenze, che cambiano con l'età, le miglia percorse (legasi "con l'esperienza") e il budget. Quindi la barca ideale non esiste, se non momentaneamente e personalmente.

Sicuramente *Aluaka* è il frutto di tante miglia fatte in ogni stagione e sotto ogni cielo: per questo abbiamo optato per la pilot house, che ci permette di restare protetti dal caldo, dal freddo e dall'umidità sempre. Di fatto oggi è la zona più affollata e dovrei allargarla tanto da creare uno spazio come quello di un catamarano.

La barca dev'essere veloce e performante, faci-

Aluaka in Atlantico con 30 nodi.



le da condurre da soli (si è sempre soli!), bisogna quindi semplificare le manovre e le manutenzioni per non avere complicazioni, ma anche avere qualche ridondanza in caso di necessità. Le nostre barche sono state attrezzate con i nostri prodotti testati nel tempo.

Sono molto convinto del materiale: l'alluminio. Le ultime due barche sono state così e, vedendo tante barche in vetroresina danneggiate, ci troviamo bene con questo materiale che non ha limiti di latitudine e offre un maggiore margine di sicurezza. Abbiamo infatti cinque compartimenti stagni, serbatoi integrali, ma soprattutto pinna e scafo sono monoscocca.

Non abbiamo molte cabine, meglio avere spazio e gavoni per caricare le scorte.

La barca precedente era un 44 piedi a spigolo, sempre armato a cutter e in alluminio, ma più tradizionale nelle forme. Ad eccezione degli interni, fu totalmente smontata e rifatta. Anche questa barca ha scorrazzato tanto, arrivando quarta nella Mediterranean Odyssey del 2001, un giro del Mediterraneo dall'Italia alla Spagna e da qui fino in Grecia, ben organizzato da Alfredo Giacon. Vissi a bordo per un anno.

Prima avevamo un Alpa 38, con cui facemmo 30.000 miglia in Mediterraneo e a bordo della quale vissi per tre anni, una barca che, con l'esperienza di oggi, mi sembra sbagliata per i viaggi fatti. Prima ancora un Elan 31 costruito in kit così bene che vennero gli operai dalla Slovenia per vederlo (orgoglio per il babbo), un Trident 80, uno Jeanneau Brio e un dinghy in legno. Quarantacinque anni di barche...

Sono sempre stato affascinato dai catamarani, ci ho navigato abbastanza per poter dire che quelli più sportivi sono fatti per me, sono abbastanza comodi e veloci, anche se il monoscafo regala altre sensazioni.

Dimmi tre caratteristiche che deve avere un navigatore.

Tenace, paziente, romantico. La prima caratteristica è proprio la determinazione di raggiungere una meta, uno scopo, ma entra in conflitto con molte cose, e quindi ci vuole pazienza per calmare l'animo e attendere una tempesta.

Se invece dovessi vederla dal punto di vista pratico: meteorologo, multitasking (tuttofare), multilingua.

Oggi c'è ancora spazio sul mercato per uno skipper?

Certamente, non solo per le barche grandi, ma anche perché è una figura che può essere d'aiuto a molti armatori. Lo skipper inteso come navigatore che porta gli ospiti con la propria barca, invece, oggi si deve scontrare con un mercato sempre più aggressivo, ma l'atmosfera romantica del navigatore con la sua barca, quello che ti può trasmettere e insegnare, e come ti può far vivere il mare... tutto questo ha un valore impagabile! Purtroppo il termine skipper è stato violentato da tutti quelli che, seduti dietro a un timone, si sentono i re del mondo ma hanno idee errate dovute alla poca esperienza e alla scarsa umiltà. Una malattia dei tempi moderni.

Qual è il tuo ricordo più bello da quando navighi? E il più brutto?

Il più brutto non c'è per fortuna, anche se capita di trovare per mare persone maleducate che abusano della tua disponibilità e invadono il tuo spazio, magari presentandosi con il compressore di un frigorifero in mano... (è successo più di una volta!)

I momenti più belli invece sono tanti, ci sono dei momenti in cui non vorresti mai salpare l'ancora perché sei in equilibrio, ma sai che se ti fermi ancora potresti non partire più, allora hai un conflitto interiore e salpi sperando che la prossima meta sia migliore.

Uno dei momenti più belli è stato l'arrivo a Saint Lucia, quando entri in rada di bolina tra le barche

al tramonto e stai per tagliare il traguardo, e intanto ti vengono incontro amici e conoscenti con i loro dinghy e ti cominciano a dire: «*Congratulations! You did it!*». Fischi e trombe, applausi, mentre tu cerchi la boa del traguardo e il canale d'ingresso del marina, dove ti attende un caloroso staff e un bel cesto di frutta... alla fine hai navigato per un cesto di frutta...

Ci sono stati invece momenti difficili, ma poi tutto si risolve: ad esempio nel 2001, durante la Mediterranean Odyssey, dovetti sbarcare a Salina una persona in emergenza medica per una colite, fu portato via subito in eliscafo.

Ho anche aiutato molte persone in difficoltà e questo appaga, non tanto perché ti possono offrire una buona bottiglia, ma perché quello sguardo non lo dimenticherai mai.

L'arrivo a Saint Lucia dopo l'ARC.



La decisione più saggia che hai preso.

Quella di partire, ma anche quella di cambiare ancoraggio nonostante fossi arrivato prima io, o di cambiare rotta e rinunciare a una meta tanto ambita per necessità della barca o dell'equipaggio. Vivi e lascia vivere.

Hai mai avuto paura? Raccontami un episodio in cui ti sei sentito in balia del mare.

Un paio di volte da bambino: a otto anni ero da solo sul tender, si spense il fuoribordo e non ci fu verso di farlo ripartire, così scarrocciai e me ne andai in balia del vento nella baia, finendo dalla parte opposta rispetto alla barca. Feci un tentativo con i remi, ma si ruppero entrambi. Parliamo del 1985, quando i tender erano delle trappole. Costeggiai così tutta la baia a piedi nudi trascinandomi dietro il gommone finché arrivai, stremato, alla poppa della barca. Dopo qualche urlo un vicino di barca francese mi recuperò e fu la volta che omaggiammo noi la bottiglia.

Paradossalmente mi spaventa meno una tempesta, ma ne resto sempre affascinato e impressionato, confidando nella barca.

C'è un navigatore che hai avuto come esempio?

Tra gli skipper pro ci sono Philippe Poupon, Skip Novak, Loïck Peyron, Philippe Jeantot, Florence Arthaud, Jean Le Cam.

A Capo Verde c'era Alex Thomson con la sua *Hugo Boss* senza pinna, al bar, dopo una giornata di lavoro, come uno di noi.

Tra gli italiani seguo Ambrogio Beccaria, incontrato alle Canarie con il suo Mini prima della vittoria. Ora lui ha raggiunto un'interpretazione dei dati meteo di livello superiore.

Hai mai pensato di mollare tutto? Perché?

Ci penso ogni giorno, è più difficile vivere, sopravvivere, sulla terraferma che in mare, tra vento e onde, ma sono ormai parte del sistema e devo portare a

termine altri progetti per potermi dedicare alla navigazione a tempo pieno.

Parlami degli ospiti che hai avuto, ne hai mai sbarcato uno?

Ho avuto pochi ospiti a bordo e solo una volta ho avuto la necessità di sbarcare una persona maleducata e incapace che metteva zizzania nell'equipaggio. Aveva sempre il mal di mare, ma quando sentiva le pentole in cucina si alzava dal letto e si sedeva

Navigando alle San Blas.



al tavolo aspettando di essere servito, appena finito il pranzo, si sentiva male e tornava in branda. Una sera l'ho sorpreso a fumare nel letto, che poi non è una cosa furba su una barca chiusa che avanza di bolina. È stata la goccia che ha fatto traboccare il vaso e tutto l'equipaggio è stato concorde.

Fortunatamente conservo le lettere delle persone felici che hanno navigato con me.

Le tue passioni segrete oltre al mare?

I segreti non vanno rivelati!

Se potessi scegliere una città di mare in cui vivere, quale sarebbe? E un'isola?

Non ho ancora trovato una città che mi soddisfi, mentre di isole ce ne sarebbero un paio, ma spero di finire a tagliare le melanzane come Abatantuono nella scena finale del film *Mediterraneo*.

E dopo? Se e quando ti fermerai...

Chi si ferma più ormai?

SCOPRI DI PIÙ SU DAVIDE ZERBINATI



www.zerbinatidesign.com



www.facebook.com/zerbinati.nautico



www.facebook.com/Zerbinati.Davide



www.instagram.com/sailing_aluaka