

EPOCA

150 lire - Sett. - 19 ottobre 1969 - A. XX - N. 995 - Arnoldo Mondadori Editore

**TRE ITALIANI
RACCONTANO
LA LORO
STRAORDINARIA IMPRESA**

IL PACIFICO IN CANOTTO



Colfuete, un battello di gomma lungo sei metri, è andato dal Perù alle Filippine, in un'impresa che ha...

SOMMARIO

- 10 **NASSER AVANZA SUL VIALE DEL TRAMONTO** di Ricciardetto
 23 **PARTITI LACERATI, GOVERNO DEBOLE** di Domenico Bartoli
 34 **UNA LIRA** di Angelo Conigliaro
 40 **SETTE IN CIELO** di Stan Anderson
 46 **COME VA IN EGITTO** di Livio Caputo
 58 **LE ROVINE DELL'AMORE** di Pietro Zullino
 66 **I GOL MONDIALI DEL MILAN**
 73 **I FILM DELLA SETTIMANA** di Domenico Meccoli
 74 **EVR: LA SCUOLA IN POLTRONA** di Franco Bertarelli
-
- 83 **IL PACIFICO IN CANOTTO (1)** di Sergio Croci
-
- 102 **LA NOSTRA SALUTE** di Ulrico di Aichelburg
 106 **DIALOGO CON L'INTRAMONTABILE** dell'Indiscreto
 109 **LA NOSTRA AUTO**
 110 **BONSAI ADESSO ANCHE IN CASA NOSTRA**
 115 **L'ALBUM DEI FRANCOBOLLI** di Fulvio Apollonio
 118 **BUZZATI A FUMETTI** di Giulio Nascimbeni
 130 **COM'ERA IL VERO SHERLOCK HOLMES?**
 132 **IL CAMPIONE AMMALATO DI NOSTALGIA** di Gianfranco Fagioli
 138 **SALIMA LA NUOVA BEGUM**
 142 **IL PICCOLO LORD DEL TELEGIORNALE**
 145 **L'UOMO CHE PREDICEVA I DELITTI** di Alan Hynd
 157 **UNA DONNA GUIDA IL DISPERATO BALLETO DEI «CLOWNS»** di Roberto De Monticelli
 159 **GLI ATTORI CECHI CI DANNO UNA LEZIONE DI MODESTIA** di Filippo Sacchi
 160 **UN IMPIEGATO DI BANCA SCOPRE IL DESERTO DEL SAHARA** di Luigi Baldacci
 165 **LA «GRANDE SINFONIA» DI SCHUBERT: UN INCREDIBILE MIRACOLO** di Giulio Confalonieri
 178 **SULLA CRESTA DELL'ONDA**



A bordo di un piccolo battello di gomma, tre italiani hanno compiuto la più straordinaria impresa di mare degli ultimi tempi: dalle coste del Perù sono arrivati fino in Polinesia, coprendo in settanta giorni di navigazione oltre quattromila miglia di oceano. Uno dei protagonisti rievoca nell'inserito di questo numero la prima parte dell'incredibile avventura. (Foto Sergio Croci)

N. 995 - Vol. LXXVII - Milano - 19 ottobre 1969 © 1969 Epoca - Arnoldo Mondadori Editore

Redazione, Amministrazione, Pubblicità: via Bianca di Savoia 20, 20122 Milano - Tel. 8384 - Ufficio Abbonamenti: tel. 7389551/2/3/4 - Indirizzo telegrafico EPOCA - Milano, Redazione romana: via Sicilia, 136/138, 00187 Roma - Tel. 46.42.21/47.11.47 - Indirizzo telegrafico: Mondadori-Roma, Abbonamenti: Italia: Annuale L. 7.800 con un dono - Semestrale L. 3.800, Estero: Annuale L. 13.200 con un dono - Semestrale L. 6.400. Inviare a: Arnoldo Mondadori Editore, Via Bianca di Savoia 20, 20122 Milano (c/e postale n. 3-34552). Per il cambio di indirizzo inviare L. 60 in francobolli e la fascetta con il vecchio indirizzo. Numeri arretrati L. 200 (c/e postale n. 3-34553). Gli abbonamenti si ricevono anche presso i nostri Agenti e nei « Negozi Mondadori »: Bari, v. Abate Gimma 71, tel. 23.76.87; Bologna, v. D'Azeglio 14, tel. 23.83.69; Bologna, piazza Calderini 6, tel. 23.62.56; Cagliari, v. Logudoro 48, tel. 5.08.23; Capri (Napoli), v. Camerelle 16/a, tel. 77.72.81; Caserta, v. Roma - Pal. Unione Industriali, tel. 91791; Catania, v. Etnea 368/370, tel. 27.18.39; Cosenza, c.so Mazzini 156/c, tel. 2.45.41; Ferrara, v. Della Luna 30, tel. 3.43.15; Firenze, v. Lamberti 27/r, tel. 28.37.00; Genova, v. Carducci 5/r, tel. 5.39.18; Genova, v. XX Settembre 206/r, tel. 5.57.62; Gorizia, c.so Verdi 102/b (Galleria), tel. 8.70.07; La Spezia, v. Biassa 55, tel. 2.81.50; Lecce, v. Monte S. Michele 14, tel. 2.68.48; Lucca, v. Vittorio Veneto 48, tel. 4.21.09; Messina, v. Dei Mille, 60 - Pal. Toro, tel. 22.192; Mestre (Venezia), v. C. Battisti 2, tel. 95.03.14; Milano, c.so Vittorio Emanuele 34, tel. 70.58.33; Milano, v. Vitruvio 2, tel. 27.00.61; Milano, v.le Beatrice d'Este 11/a, tel. 83.48.27; Milano, c.so di Porta Vittoria 51, tel. 79.51.35; Modena, v. Università 19, tel. 30.248; Napoli, v. Quantai Nuovi 9, tel. 32.01.16; Padova, v. Emanuele Filiberto 1, tel. 3.83.56; Parma, v. Mazzini 50 - Galleria, tel. 29.021; Pescara, c.so Umberto 1 14, tel. 2.62.49; Pisa, v.le Antonio Gramsci 21/23, tel. 2.47.47; Pordenone, v.le Cossetti 14, tel. 2.73.00; Roma, Lungotevere Prati 1, tel. 65.58.43; Roma, v. Veneto 140, tel. 46.26.31; Roma (C.I.M.), piazzale della Radio 72, tel. 55.06.07; Roma, piazza Gendar 10, tel. 831.48.80; Torino, v. Roma 53, tel. 51.12.14; Trieste, v. G. Gallina 1, tel. 3.76.88; Udine, v. Vittorio Veneto 32/c, tel. 5.69.87; Venezia, S. Giovanni Crisostomo 5796, Cannaregio, tel. 2.51.02; Verona, piazza Bra 24, tel. 2.26.70; Vicenza, c.so Palladio 117 (Gall. Porti), tel. 2.67.08. Estero: Tripoli (Libia) (Libr. R. Ruben), Giadad Istiklal 113, tel. 3.44.39. Pubblicità: inserzioni in bianco e nero Lire 900 per millimetro/colonna. Svizzera, prezzo speciale di abbonamento: annuo (con dono) Frsv. 80, semestrale Frsv. 40.

Istituto
Accertamento
Diffusione



Cert. n. 759

Questo periodico
è iscritto alla FIEG



Federazione Italiana
Editori Giornali

ARNOLDO MONDADORI EDITORE

MESSIRE

un modo
(superbo)
di pensare
a sè



Eau de toilette-Eau de Cologne
After-Shave

una linea completa per l'uomo

JEAN D'ALBRET-ORLANE

LA PIÙ INCREDIBILE IMPRESA DELL'ANNO

EPOCA

Il Pacifico in canotto

Tre italiani hanno navigato dal Perù alla Polinesia su un piccolo battello di gomma



Il Celéusta naviga a vele spiegate nel Pacifico. Con il solo ausilio dei venti e delle correnti, esso ha percorso oltre quattromila miglia in settanta giorni.

Di notte sull'Oceano senza un misterioso suono di campane

Io e due compagni, Mario Valli e Vittorio Macioci, abbiamo attraversato l'Oceano Pacifico dal Perù all'arcipelago delle Tuamotu, nella Polinesia, a bordo di un battello pneumatico. Sono quattromila miglia e settanta giorni di navigazione. Mai nessuno prima d'ora aveva tentato un'avventura del genere. È veramente l'impresa di mare più incredibile di questi ultimi anni.

Siamo partiti il 3 giugno. Un rimorchiatore della Marina peruviana ci ha portati a novanta miglia dalla costa, davanti a Callao. Il mare è molto agitato. Il *Celéusta*, il nostro canotto di gomma, è lì sotto e continua a sbattere contro la fiancata sinistra. Mario, il comandante, e Vittorio, secondo navigatore, sono già a bordo e raccolgono affannosamente il materiale che viene passato loro alla massima velocità. Molti pacchi cadono in acqua: quasi tutta l'attrezzatura di pesca, buona parte del pane, sacchetti di zucchero, medicinali, carburante solido per il fornello, diverse tute e vestiti. I pacchi affondano o vengono trascinati lontano, e nessuno si muove per tentare di raccogliarli. È inutile. Il canotto balla e sussulta, è difficile mantenersi in equilibrio. Dal rimorchiatore cercano di aiutarci illuminandoci con un faro. Due marinai peruviani, che a bordo di un altro battellino portavano il carico al *Celéusta*, stanno ora andando alla deriva: si è spezzato il cavo che li univa al rimorchiatore. Il faro cerca di seguirli, e noi restiamo al buio. Gridiamo: «Piantateci qui! Lasciateci andare! Pensate ai vostri uomini!». Lottiamo con le pagaie e ci spostiamo. L'addio avviene così, con queste grida disperate. Alziamo per un momento le mani in segno di saluto e il faro del rimorchiatore si accende, si spegne, si riaccende. Poi scompare, e noi siamo soli nella notte.

Mario è un ex-capitano di corvetta della Marina militare italiana, Vittorio naviga fin dall'età di quindici anni, ma io non ho mai messo piede prima d'ora su un canotto di gomma. Sul rimorchiatore ho vomitato anche l'anima, adesso sento un terribile mal di testa. Dovrei fotografare e filmare la partenza, ma non ci riesco. Mi trovo su questo guscio di sei

metri per due e quaranta e sono sbalordito: non so ancora che cosa mi aspetta prima di arrivare agli atolli della Polinesia.

Appena comprendiamo che il rimorchiatore si è allontanato, l'energia che ci faceva vibrare ci abbandona di colpo. Siamo incapaci di fare anche il più piccolo movimento. Il materiale è messo là alla rinfusa, dovrebbe essere ordinato, ma nessuno di noi accenna a farlo. Ci diciamo: «Buttiamoci a dormire e lasciamoci andare alla deriva. Al resto penseremo domani». Non alziamo nemmeno la randa né sistemiamo al centro il tendalino di gomma che formerà la copertura del nostro abitacolo. Ci sdraiamo dove siamo e ci addormentiamo di colpo. Il mare è sempre agitato. A volte le onde ci bagnano completamente. Ci svegliamo di soprassalto, ma torniamo subito a dormire.

Il giorno dopo, verso mezzogiorno, guardiamo il cielo: è grigio e tutto coperto. Speravamo nel sole, invece dovremo restare fradici per parecchio tempo. Cerchiamo di sistemare alla meglio il materiale per crearci un po' di spazio, ma rimandiamo ad un'altra occasione la cernita di ciò che è utile e di ciò che è già da buttar via. Verso prua c'è un albero alto circa sei metri. Vittorio e Mario drizzano con gran fatica la randa bianca. Ogni tanto vengono colpiti dal boma, mosso dal vento. Alla fine la randa si gonfia e il battello parte veloce. È un buon segno: dobbiamo puntare verso Nord per uscire dalla corrente di Humboldt che ci porterebbe verso le isole Galapagos. Se vogliamo arrivare in Polinesia, dobbiamo anche evitare la contro-corrente sud-equatoriale e i venti contrari, che ci ricaccerebbero sulle coste del-

l'America Latina. Bisogna dunque navigare veloci. Un vento gagliardo viene di poppa: questa volta, dopo un inizio così disastroso, sembra che tutto funzioni bene.

Abbiamo fame. Vorremmo qualcosa di caldo, ma non sappiamo dove si trovi il fornello e nessuno ha voglia di cercarlo. Troviamo alcuni tubetti di latte condensato e ce li spruzziamo in bocca. Poi svuotiamo qualche vasetto di marmellata e succhiamo caramelle. È tutto. Fissiamo i turni di guardia: io dalle venti a mezzanotte, Mario da mezzanotte alle quattro e Vittorio dalle quattro alle otto. Per il momento è l'unica decisione che prendiamo: al resto penseremo fra quindici giorni. È inutile preoccuparsi: davanti, sull'oceano, non c'è per ora alcun ostacolo. Troviamo anche il modo di sistemare il timone, e così la guida diventa automatica. Ogni tanto controlliamo la bussola. Il nostro battello senza chiglia pesa appena duemila chili e affronta le onde con spavalderia.

È impossibile stare in piedi, a meno di non aggrapparsi all'albero o a un cavo, e in ogni caso non si resiste molto in questa posizione. Mario e Vittorio mi dicono: «Tienti sempre legato! Se scivoli in mare sei perduto!». Ci leghiamo con le cinture di sicurezza agli appigli che troviamo qua e là. Le onde ci scuotono, ma non riescono a strapparci dal canotto.

Riusciamo ad alzare il tendone di gomma e ricaviamo così un abitacolo di due metri per due, dove possono dormire distese due persone. La terza deve aggrapparsi fuori. Ma sotto il tendone sono sistemati anche un gruppo elettrogeno, una batteria per la luce notturna, due lampade subacquee, le cineprese e le macchine fotografiche, la radio, le carte di navigazione, un fucile, le tute e le vele. Il posto per dormire è quindi ridotto al minimo. Mario e Vittorio scelgono quel rifugio, io decido di restare fuori, a prua, giorno e notte. Fa freddo. A volte l'umidità tocca punte del 98 per cento. Ci avviammo in coperte leggerissime di alluminio speciale, e riusciamo a riscaldar-



Questi sono i tre protagonisti dell'impresa fotografati a conclusione della traversata con le corone e con le collane di fiori donate loro dagli indigeni. Da sinistra a destra: Vittorio Macioci, 32 anni, genovese residente in Norvegia, sposato e senza figli; Mario Valli, 50 anni, romano, sposato e padre di tre figli; Sergio Croci, 37 anni, milanese e celibe.

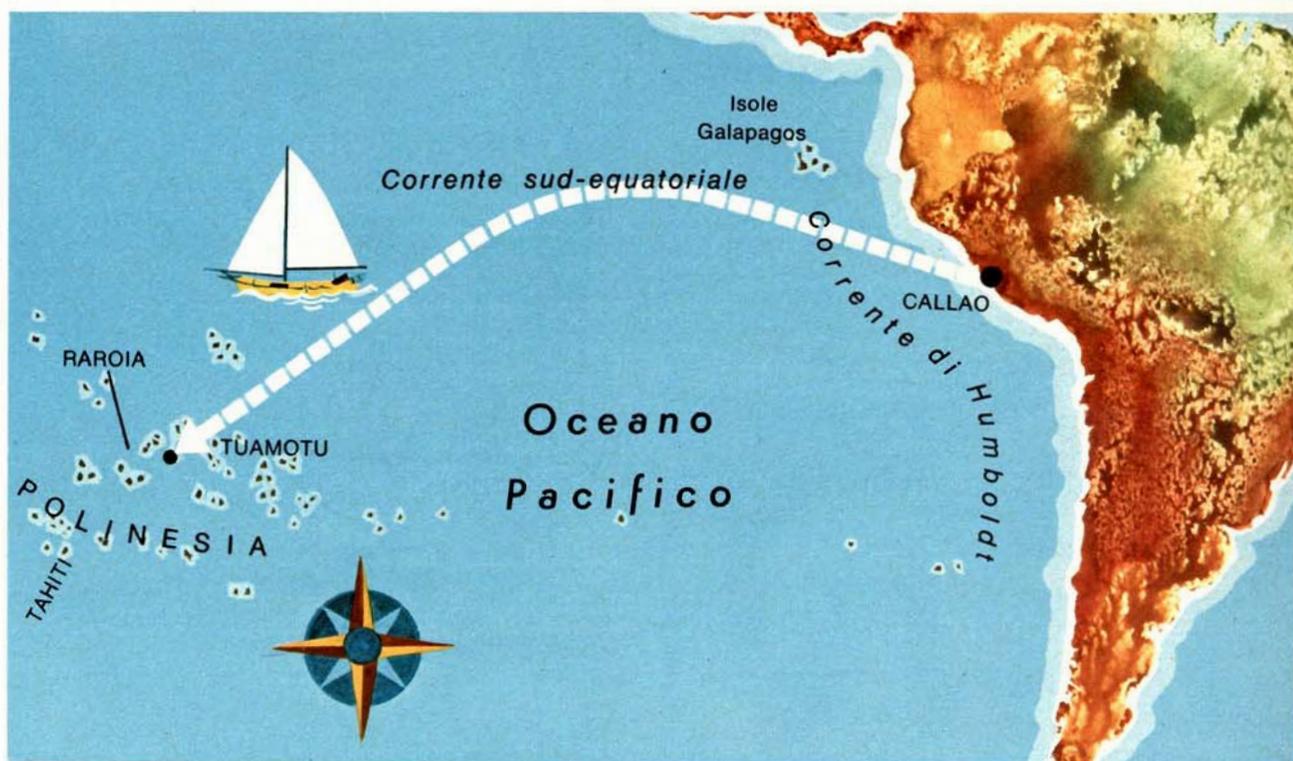
ci un po'. Nell'abitacolo c'è un puzzo orrendo. Entro per un attimo, e vomito. Mi accoccolo a prua: vi resterò per dodici giorni, rassegnato come un fachiro.

Il sole non sbucca mai dalle nubi. La notte arriva quasi di colpo, poco dopo le cinque del pomeriggio. Nel buio sentiamo un rombo continuo che si perde nell'orizzonte. È la voce delle onde; arrivano vicinissime al battello e poi si rompono con fruscio di vento. Da dove arriva quella voce? Monto di guardia: è la prima volta in vita mia. A bordo vi sono due bussole, una a prua e una a poppa, ma io non devo far niente. Devo soltanto ascoltare il fischio del vento e, se le vele sbattono e non sono tese, chiamare Mario. Guardo le onde e sono confuso. Non riesco a capire da dove soffi il vento e non distinguo tra rumore e rumore.

È ben strana questa mia prima notte di navigatore del Pacifico. Ma la randa è tesa e il battello scivola leggero. Cerco di placare l'angoscia. I miei amici dormono rannicchiati sul pagliolo, insensibili al tanfo. Il mare è un elemento nuovo nella mia vita. Scruto le onde: l'oceano mi sembra una pelle solcata da rughe enormi. In cielo non vi sono stelle. Il battello continua a scivolare lieve come un turacciolo. Segue l'onda, sale in alto, ridiscende. Ogni tanto l'onda arriva di poppa e solleva il canotto, che rimane per un attimo librato nell'aria prima di ripiombare in una valle d'acqua.

A mezzanotte chiamo Mario. Il comandante accende una lampada, controlla barometro e igrometro, annota qualcosa, indossa la tuta, guarda le vele, la bussola e la deriva, e poi si siede a prua succhiando caramelle. «Va tutto bene?», domando. Mario mi rassicura. Aggancio la cintura di sicurezza ad un anello, m'avvolgo nella coperta e m'addormento. Mario sentirà che mi rigiro nel buio, alla vana ricerca d'una posizione non scomoda. Poi Vittorio dà il cambio a Mario, e l'alba del secondo giorno sull'oceano arriva così, con uno sveglia e due che dormono.

L'apatia è generale. Verso l'una del pomeriggio, per correggere la rotta, spostiamo ora il boma ora la deriva. Ci accorgiamo che c'è altro materiale bagnato da buttar via: il canotto è talmente ingombrato che non possiamo nemmeno muoverci. Un pensiero ci assilla. «Siamo troppo carichi. Se scoppiava una tempesta, come ce la caveremo?» Perciò ci decidiamo: gettiamo in mare un fornello *Primus* e la dotazione di petrolio, un sacco di pane rovinato dall'acqua salata, due pesanti sacchi di viveri, alcuni coltelli, alcune tute subacquee, un paio di



Ecco la rotta seguita dal Celéusta per compiere la traversata da Callao (Perù) a Raroia, nell'arcipelago delle Tuamotu.

scarpe, un maglione, una grossa borsa e altro materiale di riserva. Sono cose cui siamo affezionati. In fondo, perdiamo qualcosa di noi stessi.

Il battello lascia dietro di sé una scia che di notte diventa luminosissima: è formata da *plankton* fosforescente. A volte ci sorprendiamo ad affondarci le mani: ci sembra di raccogliere miriadi di stelle o fantastici carboni accesi. Quando sono solo a prua, comincio a sentire strani rumori: rintocchi di campane, suoni di *clacson*, bisbigli tra ragazze, voci di parenti, di amici, di sconosciuti che mi chiamano. Sono parole che mi giungono strane: «Siamo qui, vieni! Siamo qui, vieni...». Le campane non hanno rintocchi squillanti, ma leggeri come quelli di una chiesetta di montagna. I rintocchi e i suoni vengono da lontano, oltre l'orizzonte. Poi, all'improvviso, ritrovo intorno a me il silenzio profondo. Tendo l'orecchio, e i suoni ritornano nella notte. Sono le voci di mio padre, di mia madre, di un fratellino scomparso, di amici che non vivono più. Le sentirò per otto notti, ma non ne parlerò a nessuno. Inseguo un pensiero: erano così i richiami delle mitiche sirene?

Mario continua a segnare sui libri pochi dati. Ma a volte si dimentica di farlo. Siamo così prostrati e apatici che non riusciamo nemmeno ad effettuare l'analisi dell'urina o del sangue e ad annotare, come dovremmo, la temperatura al mattino e alla sera. La nostra non è un'avventura fine a se stessa, si propone scopi medici e scientifici ben precisi: lo studio del comportamento psicofisico di tre uomini in una

situazione primordiale, e la prova di materiali in condizioni assolutamente fuori dell'ordinario. La nostra esperienza servirà anche alla Marina e all'Aeronautica italiane. La scelta di un battello pneumatico non è stata casuale: pur avendo una certa affinità con le zattere di balsa degli Incas, il *Celéusta* è figlio del nostro tempo, e noi tre non vogliamo «fuggire» dal nostro mondo. Anzi, vogliamo riscoprire, mettere in luce certi valori umani. Ma ora, in questo inizio burrascoso, cerchiamo soltanto di sopravvivere. Siamo così sprofondati nel battello che non riusciamo a scorgere l'orizzonte: le onde sono più alte di noi, che navighiamo a pelo dell'acqua.

Cominciamo a notare le prime piaghe da decubito. Adoperiamo vari unguenti, ma le ferite sono già purulente. Il pagliolo è formato da liste di legno sulle quali chi si infila nella tuga deve immancabilmente strisciare. Ogni movimento provoca un dolore acuto. Anche i calzoni, induriti dall'acqua salsa, fanno male. È impossibile non soffrire. Per molti giorni questo sarà il nostro tormento maggiore.

Navighiamo a quattro o cinque nodi. Controlliamo la velocità parecchie volte al giorno, gettando in mare anche pezzi di carta. Mario o Vittorio calcolano la velocità basandosi sul tempo che i pezzettini impiegano a spostarsi da prua a poppa. Sì, il battello naviga veramente bene. Ora siamo convinti di non essere fermi. Certe volte ci era venuto persino questo dubbio. Il vento è costante, ma spesso, di notte, cambia,

e quando guardo la sommità dell'albero contro il cielo lo trovo spostato rispetto alla solita posizione. A volte mi sembra che il *Celéusta* torni addirittura indietro. Allora chiamo Mario accucciato dentro la tuga. Mario esce subito, guarda a prua, controlla le bussole, sistema le vele e dice: «Non preoccuparti». Poi torna a infilarsi sotto la tenda e cerca di chiudere gli occhi. Andiamo avanti così per una quindicina di giorni, e il cielo è sempre coperto.

Ora sentiamo che è meno faticoso lavorare e ci accorgiamo di essere meno intontiti. Cominciamo a sistemare il materiale: i medicinali da una parte, le caramelle, lo zucchero, le pastiglie polivitaminiche, il sale e i *crackers* dall'altra. Cerchiamo di distribuire razionalmente i pesi e badiamo soprattutto ai viveri: l'acqua, contenuta in tubolari di plastica, l'abbiamo sistemata sotto il pagliolo fin dalla partenza da Callao. Uno di noi si scotta le dita preparando il caffè, e allora scoppiamo a ridere. È fantastico! Ci guardiamo l'un l'altro e ridiamo di nuovo. Siamo, dunque, ritornati noi stessi, stiamo adattandoci all'ambiente! Io, per la verità, non mi sono ancora abituato a muovermi bene a bordo. Ogni volta mi sbilancio e devo cercare miracolosamente l'equilibrio, con grande sollazzo dei miei compagni. Non riesco neanche a liquidare con una certa dignità la faccenda dei bisogni corporali, e tutte le volte che «lotto» con il secchione o mi sporgo fuori del bordo, Mario e Vittorio si fanno matte risate. Poi, quando finisco, gridano «Urrà!», felici come bam-

**A vele spiegate
sul filo della gelida corrente
che risale verso
le coste della Colombia**



A sinistra: il canotto e i navigatori italiani sulla tolda di un rimorchiatore della Marina militare peruviana. Il Celéusta sarà messo in mare a novanta miglia di distanza dalle coste del Perù, dove passa la corrente fredda di Humboldt che sale verso la Colombia. Sono visibili le ridottissime dimensioni del canotto, che è lungo sei metri e largo meno di due metri e mezzo.



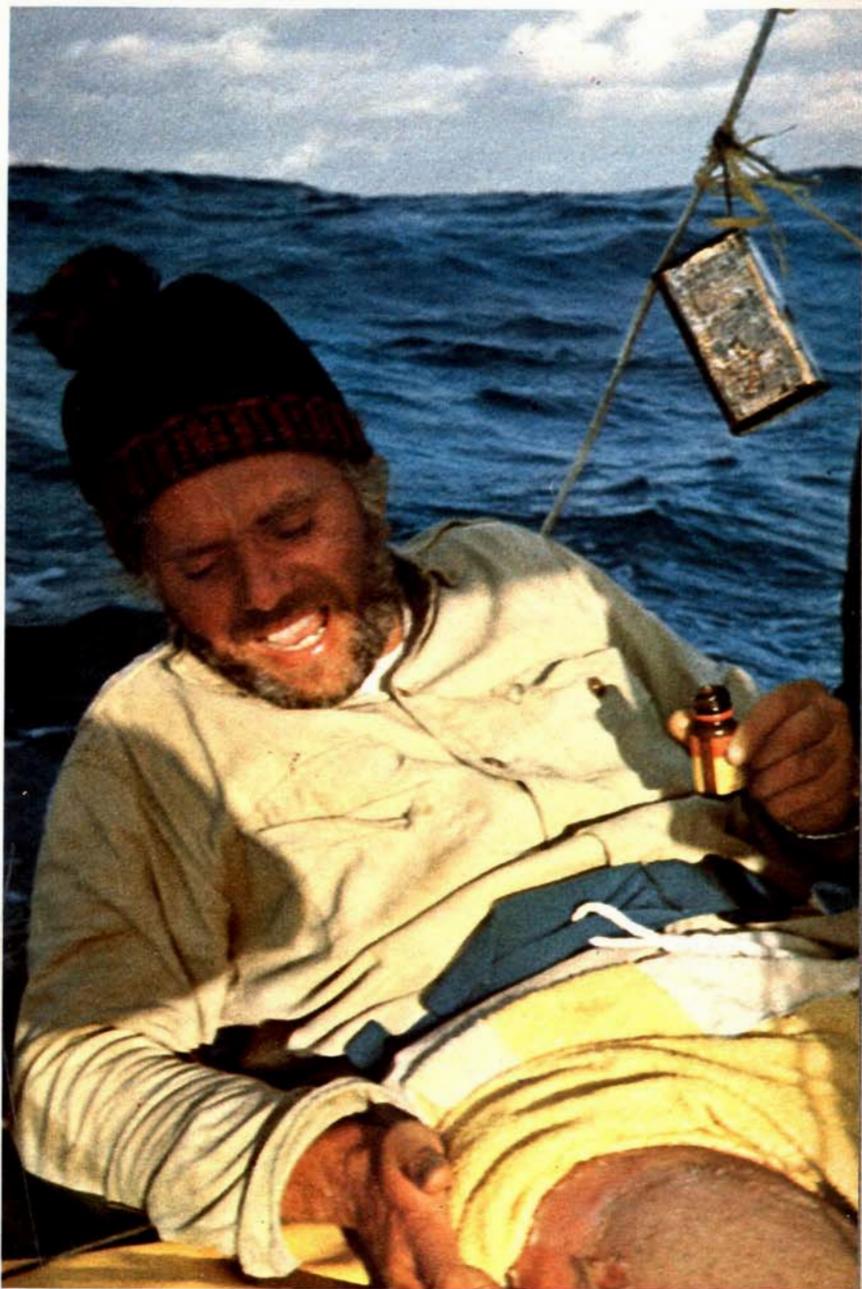
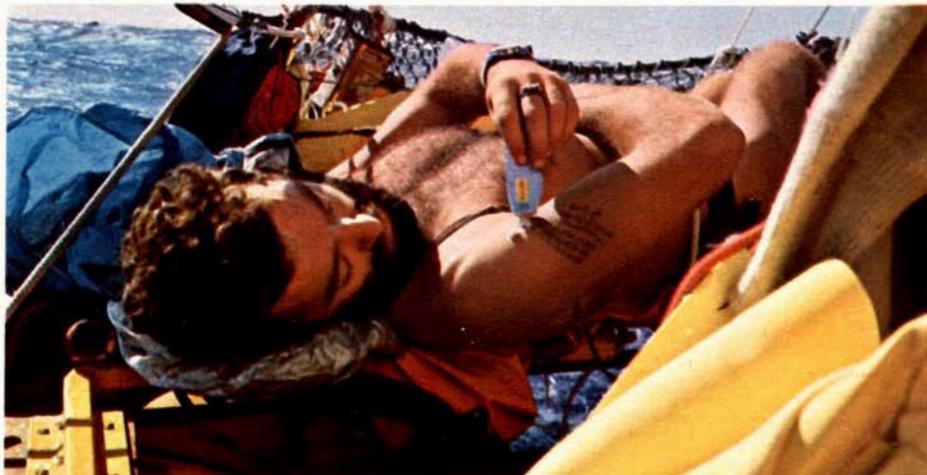
La grande avventura è incominciata. Il comandante Valli (sopra) sta sistemando lo spinnaker per aumentare la velocità del battello pneumatico. A destra: con le vele gonfie di vento il canotto avanza su un mare piuttosto agitato. Le fotografie sono state scattate da Sergio Croci, calatosi su un battellino trainato dal Celéusta.



**Per i primi venticinque giorni di navigazione
nuvoloni e mare mosso:
il sole compare soltanto due volte**



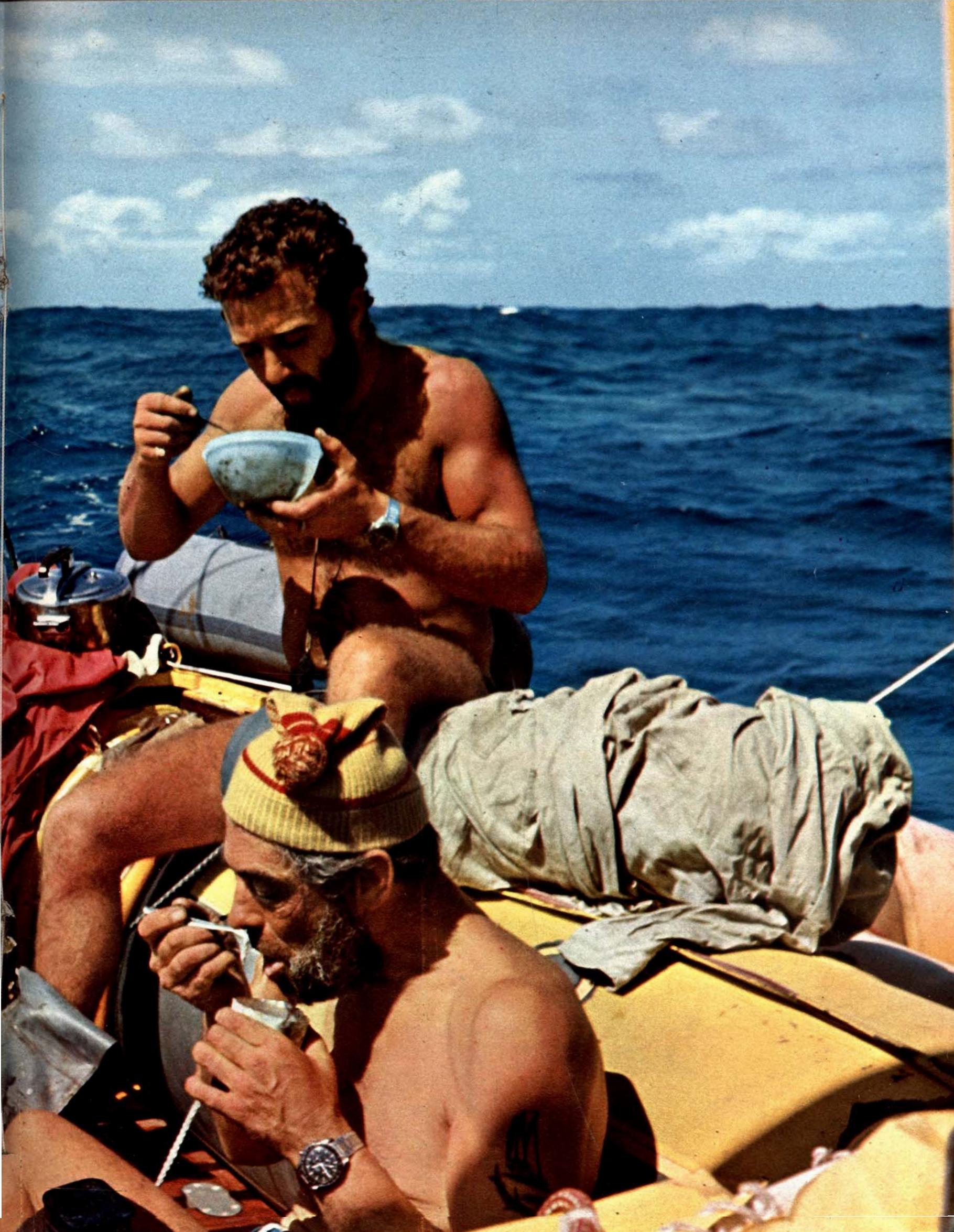
Qui sotto: Vittorio Macioci, il secondo di bordo, si appresta a manovrare la randa a poppa. La vela deve essere ammainata perché il mare e il vento stanno rapidamente aumentando. A bordo del Celèusta, stracarico di materiale, viveri e strumenti, il problema dello spazio è il più assillante. Lo stesso battellino di salvataggio, quando non viene calato in mare per le riprese fotografiche e cinematografiche, funge da dispensa. Qui a destra: Macioci, in uno dei rari momenti di relax, si spalma sulla pelle un po' di crema solare per evitare le scottature.



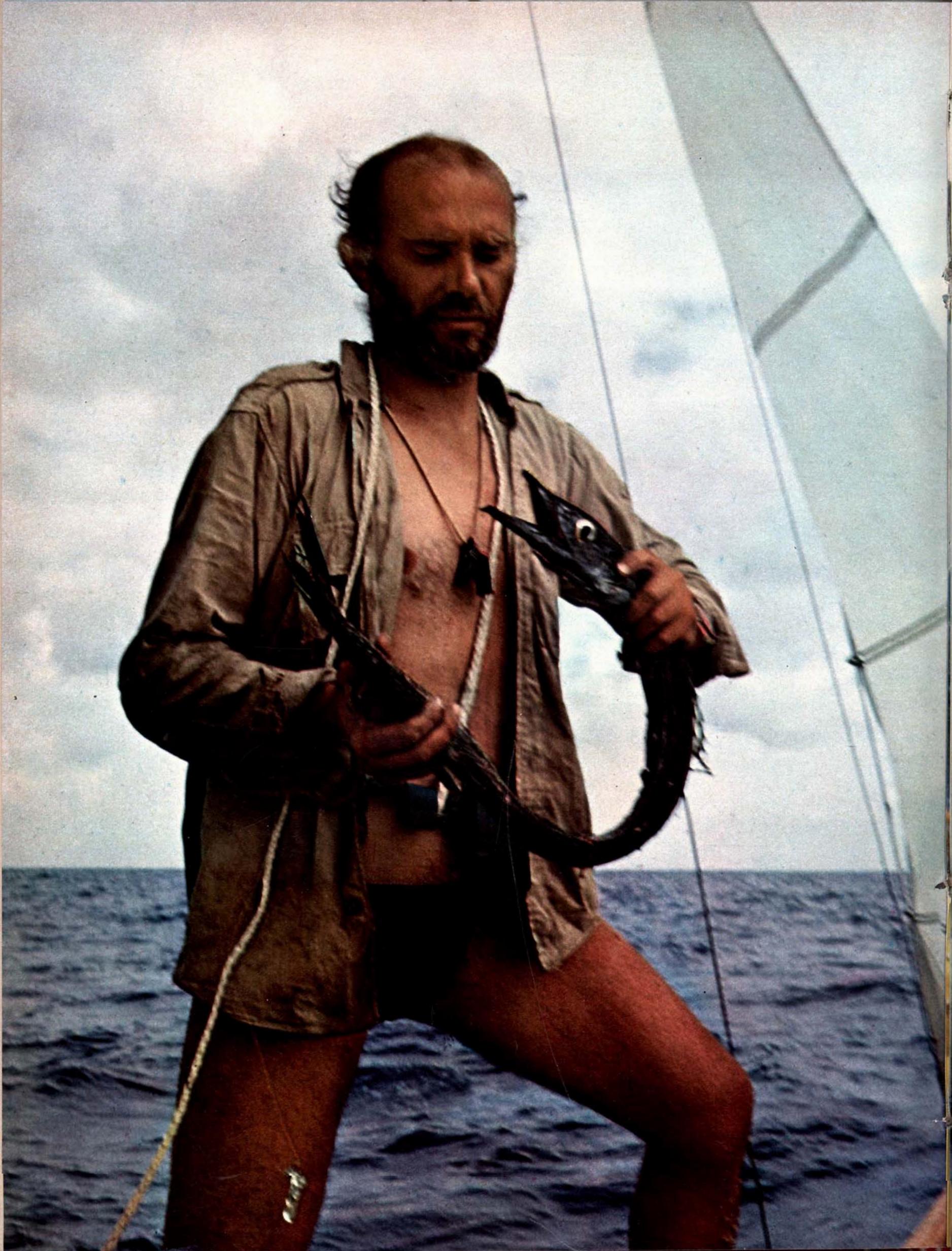
Sergio Croci (sopra) non ha avuto l'accortezza dell'amico Macioci ed ora osserva con una smorfia di sofferenza le piaghe che il sole e la salsedine gli hanno prodotto sulle gambe. D'altra parte, Croci non aveva potuto coprirsi adeguatamente in quanto quasi tutti i suoi indumenti erano andati perduti durante il difficile trasbordo del materiale dal rimorchiatore della Marina peruviana al Celèusta. Nei primi venticinque giorni di navigazione i tre italiani hanno comunque visto il sole soltanto due volte: per il resto del tempo, hanno sempre avuto cielo nuvoloso e mare mosso.



Il cattivo tempo ha finalmente concesso una tregua, e i navigatori ne approfittano immediatamente per mettere ad asciugare al sole viveri, materiale e abiti.



C'è anche la possibilità di preparare il primo pasto caldo - un ottimo spezzatino con piselli - servendosi di un piccolo fornello che funziona a combustibile solido.





Sopra: la mostruosa testa del gempylus. Questo pesce, che molti avevano dato per estinto, vive generalmente nelle grandi profondità e sale alla superficie soltanto di notte. A sinistra: Macioci ha tra le mani un pesce volante finito dentro il battello. I componenti della spedizione assicurano che fritto in padella è gustosissimo. Sotto: il comandante Valli osserva soddisfatto un grosso dorado. La preda, che ha fornito all'equipaggio cibo per due giorni, è stata catturata con una specie di arpione ottenuto con un pezzo di legno ed una lima appuntita.



Catturato con un chiodo il mostruoso serpente degli abissi

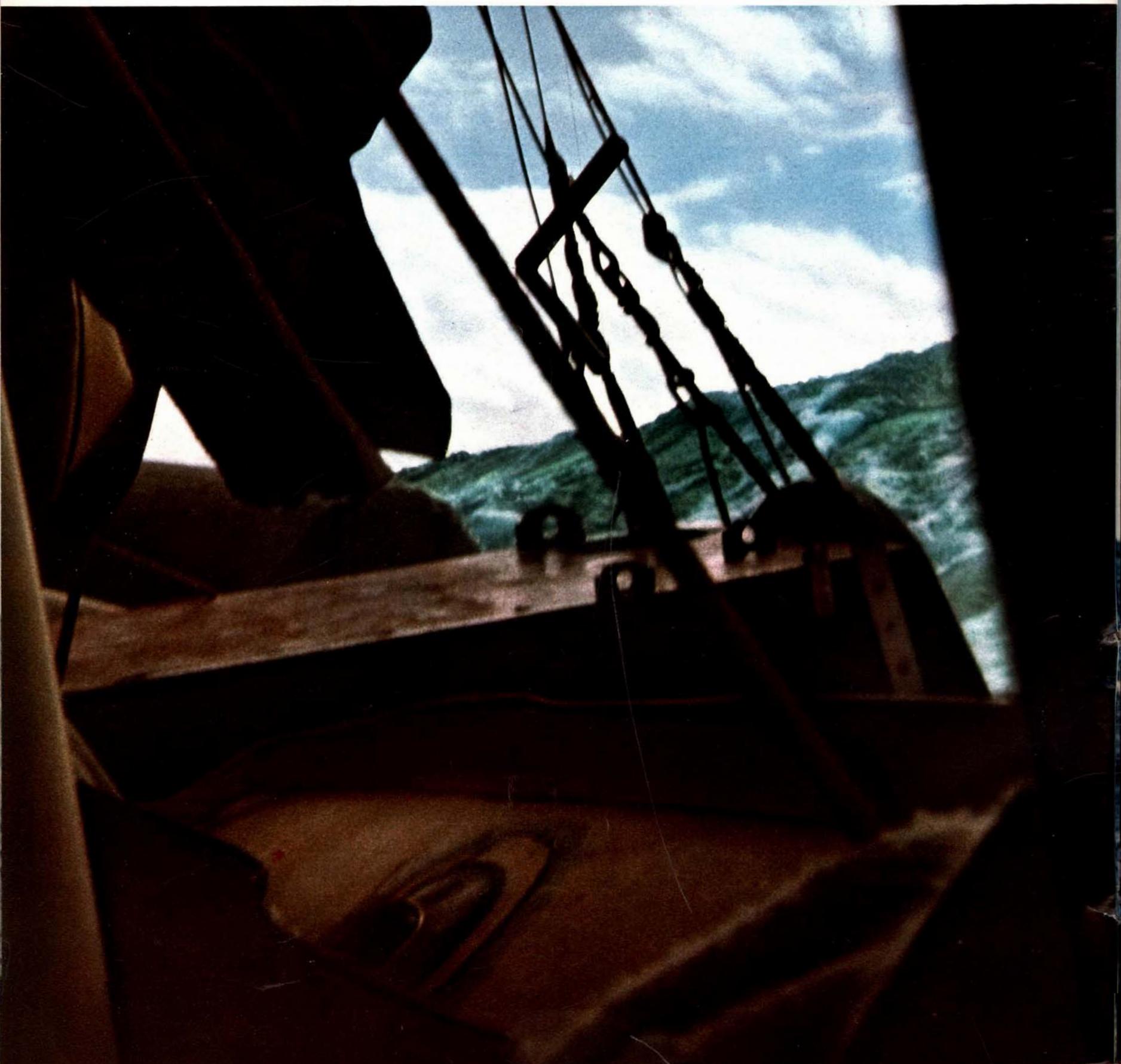
Nei programmi della spedizione il pesce doveva portare un contributo importante all'alimentazione quotidiana. Purtroppo, la borsa con gli ami era subito finita in mare e i navigatori hanno dovuto arrangiarsi con mezzi di fortuna. A sinistra: Croci mostra un gempylus, un rarissimo serpente di mare catturato con un semplice chiodo incurvato.



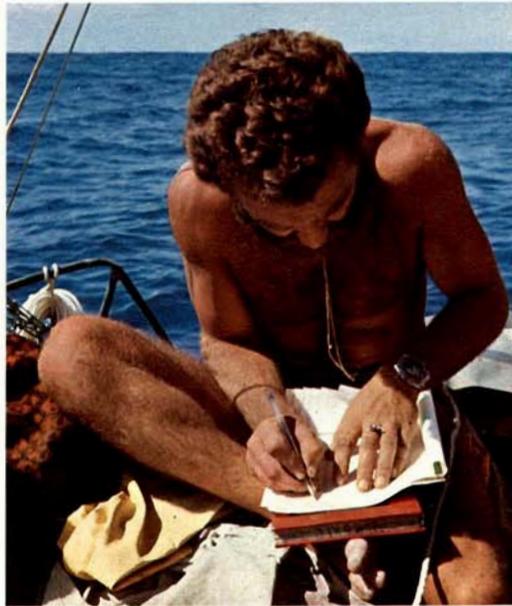
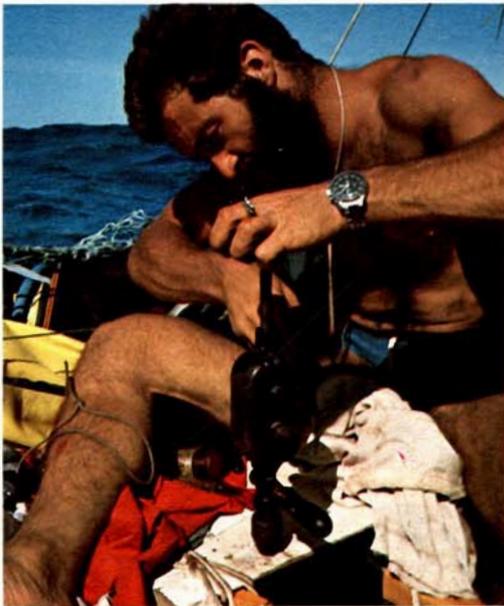
**Sempre legati al battello
per non essere strappati via
dalle onde gigantesche**



Qui accanto: Macioci sta faticosamente tentando di spostarsi dalla prua alla poppa del canotto. A causa dell'esiguo spazio a disposizione, i tre navigatori sono costretti a compiere autentiche acrobazie. Per tutti i settanta giorni di traversata, ognuno di loro ha sempre indossato una speciale cintura che lo assicurava al battello. Precauzione più che necessaria soprattutto nelle giornate di tempesta (foto a destra e sotto), quando onde gigantesche spazzavano il Celèusta. Finire in mare, in quelle circostanze, poteva significare morte certa.







Durante i periodi di bonaccia, i tre navigatori si dedicano a quelle mansioni che non possono svolgere quando le condizioni del mare sono tali da esigere ogni loro attenzione: queste pause distensive sono però molto rare. Qui sopra: Macioci sta costruendo un sedile a poppa servendosi del legno di due pagaie. In alto a destra: il secondo navigatore della spedizione risponde a un test affidatogli dagli psicologi della Marina militare italiana. Si tratta di uno studio sul comportamento psicofisico dei tre uomini dell'equipaggio da compilarsi verso la metà della traversata. A destra: Macioci si spunta la barba con una forbicina e (sotto) fa il punto usando il sestante. In questa operazione viene coadiuvato da Mario Valli.

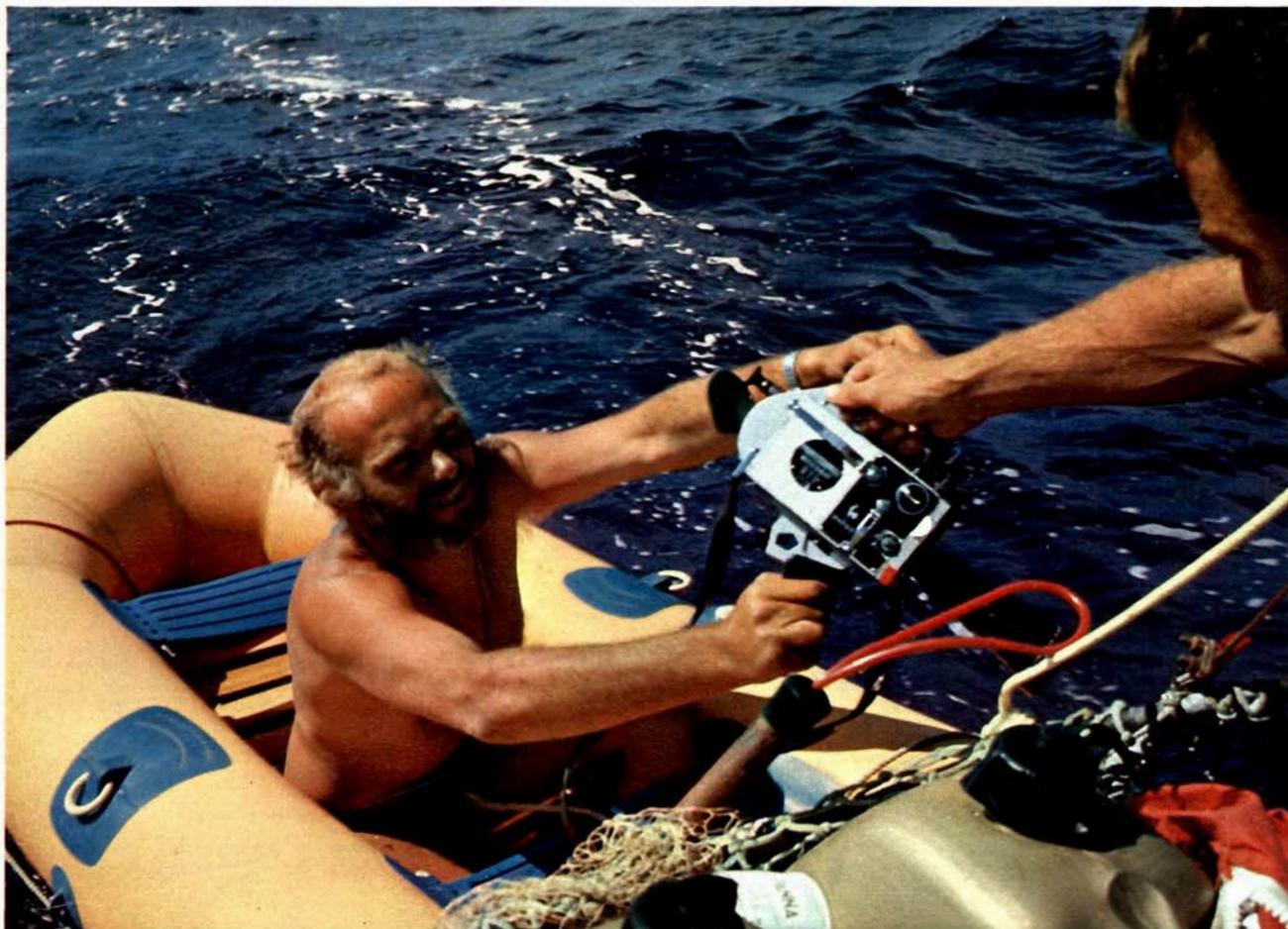


La piccola imbarcazione ha preso il nome del capovoga delle antiche triremi greche



Sopra: usando una moderna pentola a pressione, il comandante Valli ha cucinato una zuppa di pesce e il suo secondo, con espressione soddisfatta, si serve abbondantemente. Sotto: terminato il pranzo, Macioci diventa sguattero e provvede a lavare in mare le stoviglie. A destra: fa un po' di ginnastica digestiva. Il nome del battello usato per la spedizione è stato scelto da Croci: Celeusta era il capovoga delle triremi greche.





Si avvicinano branchi di enormi e fosforescenti "dorados"

(continua da pagina 3)

bini. I nostri rapporti sono buoni. Parliamo poco, ma all'ora del pranzo ridiamo per qualunque inezia. Però, subito dopo, ognuno cerca un suo posto, dove rimanere solo. Ma come si può restare soli su questo guscio minuscolo?

Puzziamo, nessuno si lava. Caricando il materiale abbiamo perso il sapone adatto all'acqua di mare e allora, ogni tanto, adoperiamo il dentifricio. Ce lo spruzziamo sulle mani e poi ce lo spalmiamo sul viso. La pasta si mescola alla patina di sale, e forse ne forma un'altra. Nessuno si rade. Perché dovremmo farlo qui, in mezzo all'oceano?

Al quindicesimo giorno c'è burrasca. La notte, mentre sono di guardia, sento un gran rombo e mi volto di scatto. Un'onda alta tre o quattro metri si rompe a poca distanza dal battello. «Meno male», mormoro. Ma ne sopravviene subito un'altra. Avanza fin presso il *Celéusta* e poi si rompe in mille frange. Comincio ad avere paura. Il rombo aumenta, diventa assordante. All'improvviso una montagna d'acqua s'abbatte sul canotto, che si sposta come spinto dalla mano d'un gigante. Volo in mare. Vorrei gri-

dare, ma finisco sott'acqua, e bevo. Cerco di riportarmi a galla, ma vado nuovamente sotto. Le onde mi sbattono contro il battello e poi mi riportano via. Strano, penso, perché non mi spingono al largo? Ad un certo punto sento tra le mani il cavo di nylon che mi lega ad un anello del *Celéusta*. Lo tiro, e risalgo a bordo. Avviso i due compagni in tuga e quelli mi chiedono: «Perché non hai gridato?». «Non potevo», spiego, «non potevo...», e non so dire altro. Mi vedono tutto bagnato, ma capiscono che non sono spaventato, e mi lasciano lì, a rimuginare la mia avventura.

Mario mi porge un maglione di lana e io me lo infilo su per le gambe dalla parte delle maniche. Sono senza calzoni, e quel maglione mi protegge in qualche modo il ventre. L'acqua salata mi brucia sulle piaghe. Riprendo il turno di guardia mentre Mario e Vittorio si affannano a vuotare la tuga invasa dall'acqua.

Molti pesci volanti vengono a finire dentro il battello. Altri sbattono contro la tenda che ricopre

*Il battellino di salvataggio è stato calato in mare e Sergio Croci vi è salito a bordo per effettuare da lontano alcune riprese cinematografiche del *Celéusta*. Croci, che tra l'altro è stato aiuto e assistente di Fellini, ha preparato un film sull'impresa compiuta insieme con Valli e Macioci. Durante i settanta giorni impiegati per la traversata ha girato qualcosa come dodicimila metri di pellicola.*

la tuga e ricadono in mare. Altri ancora si incastrano sotto il pagliolo, tra i due galleggianti laterali e l'abitacolo. Sono viscidati e non riusciamo a prenderli tutti: imputridiranno là sotto, ammorbando l'aria. Ne friggiamo qualcuno: sono buonissimi.

Durante i turni di guardia gettiamo spesso la lenza. Siamo seguiti da decine di pesci fosforescenti, i *dorados*, che a gruppi si affiancano al battello. Li illuminiamo con la torcia elettrica, ed essi si avvicinano ancora di più. Dovrebbero essere spaventati, invece quella luce li attira. Spostiamo il raggio luminoso, ed essi lo seguono per un attimo. Poi fuggono e vanno a prua. Mario riesce ad arpionarne uno, ma lo perde. È talmente pesante che spezza l'asta dell'arpione e scivola via. Riprendiamo la pesca con gli ami, e tiriamo su un *dorado* di 25 chili. Lo tagliamo a pezzi, lo mettiamo a bollire e poi lo facciamo macerare per alcune ore nel succo di limone, alla maniera dei peruviani. Con un po' di maionese è davvero un pranzetto da gran signori.

Gli ami sono finiti. Quelli piccoli che ci erano rimasti sono stati strappati dai *dorados*. Vit-

torio ne fabbrica uno con un vecchio chiodo trovato nella cassetta degli attrezzi. Io vi applico della stagnola e tentiamo di pescare in questo modo. Mario, a sua volta, si è fabbricato una fiocina con una lima appuntita legata a un tangone, un legno che serve per manovrare le vele. Una notte infilza un grosso *dorado*, e questa volta riesce a portarlo a bordo. Il pesce si dibatte e Vittorio lo finisce con due, tre martellate sulla testa. Il giorno dopo lo mangiamo: un po' bollito, un po' arrosto. Ne vorremmo conservare una parte, ma dobbiamo gettare tutto in mare: ci ha colti una diarrea orribile, che non ci darà pace per quattro giorni. Il pesce è marcito per il caldo, e noi siamo terrorizzati all'idea di non riuscire a liberarci di quel disturbo.

Una notte getto la lenza col chiodo e la stagnola. Sento che qualcosa ha abboccato. Sarà un *dorado*, penso, un altro *dorado*. Ma quel «qualcosa» si gira, si contorce in modo strano. Riesco a scorderlo tra le onde e grido. Vittorio accorre con la retina e Mario con una torcia elettrica. Lo solleviamo. È un mostro viscido, con occhi enormi e la bocca spalancata che tenta di mordere. «È un *gempylus!*», grido, «il serpente di mare del *Kontiki!*» Lottiamo per un quarto d'ora. La bestia è bluastro e ha due lunghe pinne sul dorso. Il muso è quello d'un rettile. Si tratta di un pesce raro che sale dagli abissi marini soltanto di notte: di giorno resterebbe accecato dalla luce. Vittorio infila la preda nella retina, e la uccidiamo a colpi di martello. È la prima volta al mondo che un *gempylus* viene pescato. Quelli del *Kontiki* se l'erano trovato per caso sulla zattera. Vogliamo conservarlo. Però non abbiamo la formalina, anch'essa perduta nelle operazioni di carico. «Lo faremo domani», diciamo concordemente, ma l'indomani, quando ci svegliamo, troviamo il serpente in disfacimento.

Dallo squarcio causato dal chiodo esce una materia biancastra e puzzolente. La pelle è diventata grigia. La luce e il calore accelerano il processo di putrefazione. Stacciamo la testa del mostro e la mettiamo in una scatola di alluminio piena di sale, che sigilliamo con un po' di nastro adesivo. Siamo felici di questa «reliquia», ma non sappiamo che ne avremo una grande delusione: all'arrivo in Polinesia dovremo buttare via tutto. Il sale al posto della formalina, purtroppo, non ha funzionato. Di quel mostro degli abissi ci resterà soltanto il ricordo di una notte incredibile.

Sergio Croci

(1 - Continua)

Il Pacifico in canotto

Seconda puntata

EPOCA

Arrivano i pescecani

Un nuovo pericolo si profila per i tre italiani del "Celéusta", ormai allo stremo delle forze.



Dopo quaranta giorni di navigazione compaiono i pescecani e gli uomini del Celéusta tengono pronti, per precauzione, i fucili a proiettili esplosivi

Stiamo per sfracellarci sulla barriera corallina

In condizioni di vita normale noi tre probabilmente non resisteremo insieme un solo giorno. Siamo troppo diversi per carattere, formazione, personalità. E invece ci troviamo qui, sull'oceano, e non abbiamo via di scampo: dobbiamo sopportarci. Ci conosciamo da appena un anno, ma sappiamo ben poco di noi. Nei nostri brevi incontri abbiamo discusso soprattutto di mare, di viveri, di navigazione. Ora che tentiamo di raggiungere la Polinesia su un canotto di gomma ci accorgiamo di essere diversi l'uno dall'altro, molto diversi. Ci unisce unicamente la volontà di riuscire.

Ciò che adesso ci preoccupa è di trovare un posto ben preciso a bordo. Tentiamo di restare soli con i nostri pensieri, di non sentire gli altri. Ecco, se mettiamo un contenitore di traverso formiamo uno spazio vuoto, e quello è un posto nel quale mettersi a meditare. Distendendoci, possiamo scorgere un gioco di vele colorate, uno squarcio di cielo fra le vele e i cavi che pendono, e anche quella è un'evasione. Ma il posto fisso ce lo scegliamo inconsciamente. Io sto a prua, salvo quando il sole sbucca dalle nuvole e desidero godere del suo tepore per far asciugare le piaghe. Mario Valli, il comandante, è quasi sempre in tuga, perché il suo lavoro sulle carte di navigazione e sugli strumenti deve svolgersi là. Vittorio Macioci resta a poppa. C'è una specie di rete, e lui vi si distende sopra. Quando sente il bisogno di « camminare » va a prua. Si mette a leggere e molto spesso rimane in piedi aggrappato all'albero. A neanche un metro da lui, nascosto da un contenitore, io ho l'illusione di essere solo. Parliamo poco. Ci scambiamo soltanto le parole essenziali. Non ci odiamo, ma a mano a mano che il tempo passa sentiamo sempre più prepotente il bisogno di arrivare e di farla finita.

I momenti di tensione, a un mese e dieci giorni di viaggio, sono arrivati. Mario fa il punto, aiutato da Vittorio. Ma per stabilirlo esattamente bisognerebbe che ci trovassimo in una posizione più alta rispetto al livello del mare. I miei compagni sono assai preoccupati. Secondo i calcoli *dovremmo* essere andati verso Nord di quattrocento miglia. Adesso aspettiamo il vento del-

l'Est per scendere veloci. Ma il mare e il vento sono sempre al traverso. La navigazione diventa difficile. Resistere in queste condizioni rappresenta una grande fatica psicologica. Alziamo la tormentina, il *genoa* (una vela molto grande, tipo randa), e persino lo *spinnaker*. Il nostro non è un battello fatto per andare a vela, eppure sembra che accetti qualsiasi « straccio » gli si metta addosso. L'abilità di Mario nel combinare la posizione delle vele e delle derive tenendo conto delle condizioni del vento e del mare è notevole, e in seguito darà i suoi frutti.

I miei compagni hanno i nervi a fior di pelle. Mario chiama per radio Roma e domanda l'ora esatta: non crediamo più neppure ai nostri cronometri. Roma risponde subito. I nostri orologi vanno bene, ma il dubbio rimane. Vittorio è il più apprensivo, Mario il più calmo. La diversità di carattere esplose in scontri verbali: i due discutono animatamente, arrivano a scambiarsi parole dure. Li capisco, ma sono molto triste. Lo sfogo, però, finisce per essere positivo perché

placa gli animi e rompe la monotonia della giornata.

Abbiamo sistemato i recipienti dell'acqua nella sentina, tra il pagliolo e il fondo. Ma la pressione del mare li schiaccia continuamente contro le liste di legno. Alcuni barattoli si sono rotti, parecchi hanno perso il contenuto o si sono riempiti di acqua salata. Anche la pesca è diventata impossibile: non abbiamo ami e al famoso chiodo con la stagnola non abbocca più nulla. Con rabbia riscaldiamo a bagnomaria i viveri sotto vuoto contenuti nelle bustine di alluminio. Ma vorremmo qualcosa di diverso. Mario sogna un piatto di spaghetti col pomodoro fresco e il basilico, Vittorio bottiglie di latte da tracannare d'un fiato, io un pezzo di pane fresco da immergere nel sugo.

Dalle piaghe da decubito escrus. Non riusciamo più a portare i calzoni: impregnati di sale, sono diventati secchi e duri, stanno in piedi da soli. Anche la coperta di alluminio speciale, che pure è leggerissima, è diventata

insopportabile. Io non mi siedo da sei giorni e sei notti consecutive: una sofferenza indicibile. Quando arrivano le ondate, le piaghe bruciano ancora di più. Riusciamo a sopportare il dolore spalmandoci unguenti che contengono eroina.

Siamo in mezzo all'oceano e adesso scorgiamo cinque o sei strani uccelli neri con le ali da pipistrello. Ci fanno venire in mente l'incredibile fauna che popolava le prime epoche del mondo. Provate ad allargare le braccia: le ali di quegli uccelli sono grandi così. Sembrano avvoltoi: ruotano lentamente in alto, poi calano giù di colpo. Si nutrono di pesci volanti e non si posano mai sull'acqua. Ci seguono anche uccelli bianchi o marroncini. Sono più piccoli e più veloci dei neri, e il loro verso non è antipatico. Osserviamo uno spettacolo inconsueto. I pesci volanti guizzano fuori dalle onde per sfuggire ai voraci *dorados*. Si credono salvi, ma appena si librano in aria vengono catturati dagli uccelli e divorati.

Vittorio si accorge che a prua la valvola di uno scompartimen-



Mario Valli riposa nella tuga: la « cabina » è coperta da una tenda impermeabile appoggiata su tubi di plastica.

to si è rotta durante gli spostamenti del materiale. Per rigonfiare lo scompartimento dobbiamo pompare col soffietto ogni mezz'ora. È una fatica enorme. Cerchiamo di turare la falla con pezze di gomma, ma il mastice non tiene. È un grosso guaio. Per radio, tramite un radioamatore di Roma, interroghiamo i tecnici della *Pirelli*, la società che ci ha regalato il *Laros 80* su cui viaggiamo. Non avendo a bordo il mastice speciale ci consigliano di tamponare la valvola con un cono di gomma a spirale fornitoci dal Centro soccorso in mare dell'Aeronautica. Avviene il miracolo: l'aria non esce più. Sono cinque giorni e cinque notti che lottiamo. La riparazione è così incredibile che ogni tanto andiamo a toccare la tela. Lo scompartimento resta gonfio. Ora siamo sicuri che terrà fino alla fine.

Una «manovra» in cima all'albero si è rotta, e Mario e Vittorio tentano di salire fin lassù. È una cosa estremamente pericolosa. Per primo si arrampica Vittorio. Ho brividi di paura. Egli può finire in mare, o l'albero può non sopportare il suo peso e spezzarsi alla base. Vittorio non ce la fa. Va su Mario e alla fine ripara il guasto. Ma si taglia un piede e perde sangue.

Chiamo in mare il *Nautilus*, il piccolo canotto che ci deve servire per le riprese cinematografiche, e vi salgo sopra. Per la prima volta vedo il *Celéusta* in mezzo al Pacifico e scoppio a ridere. È davvero una scena assurda: un battello stracarico di padelle, bidoncini, fornelli e biancheria stesa ad asciugare. Sembra proprio la carretta di Madre Coraggio trasferita sull'oceano. Ci sono dei momenti in cui il mio battellino è in fondo all'imbuto formato da un'onda e il *Celéusta* scompare al di là della cresta. Allora vedo le teste di Mario e Vittorio come sospese sull'acqua. Poi il moto porta me in alto e gli altri in basso.

Il lavoro diventa sempre più faticoso. Non potendo camminare sentiamo le gambe intorpidite, specialmente quando ci alziamo in piedi. Tentiamo di fare della ginnastica, ma non ne risentiamo alcun beneficio, anzi ci stanchiamo ancora di più. Vittorio pensa continuamente a una lunga strada di notte. Ne parla sempre. Ricorda quando camminava da solo per ore ed ore in una città addormentata.

Il battello non scivola più velocemente come prima. Sulla carena si è formata una barba scura di alghe e molluschi che cresce di continuo e lo appesantisce. Mario decide di scendere in mare per pulirlo. È un'operazione molto difficile, che dovrà ripetere due volte. Gratta ciò che può con la pala d'un remo, tenendosi legato al canotto con una cintura.



Con la radio di bordo il comandante Valli riesce per la prima volta a collegarsi con Papeete: avverte che il *Celéusta* sta per arrivare e chiede istruzioni per superare la barriera corallina.

Qualche giorno prima Vittorio aveva visto in lontananza delle pinne fendere l'acqua. Adesso le scorgiamo anche noi. È uno spettacolo impressionante. Dunque, sono arrivati i pescecani. Ora diventa pericoloso immergersi per togliere la «barba» e per effettuare le riprese cinematografiche. Come possiamo difenderci? Abbiamo dei coltelli e una «lupara» subacquea a pressione, ma non sono sufficienti. L'acqua è limpidissima. Decidiamo che uno resti sul battello e avvisi gli altri quando il pescecane si avvicina. Mi immergo con la macchina fotografica, ho paura. Il pescecane è a cinque metri di distanza. Vittorio, rimasto sul battello, ci avvisa tirandoci il cavo. Quando siamo sott'acqua il pescecane sta fermo, ma appena veniamo su parte con un guizzo. Allora Vittorio urla e noi, per non essere azzannati alle gambe, ci buttiamo nel battello. Alla seconda immersione la paura diminuisce. Il pescecane è ancora là, e ora dietro ad esso ce n'è un altro più piccolo. Ci sono anche i «pesci pilota» e tanti altri, di splendidi colori. Scatto rapidamente alcune foto, e ritorno sul *Celéusta*.

Adesso i pescecani sono aumentati di numero e ci seguono sempre. Resteranno nella nostra scia per un mese. Un giorno, verso le due del pomeriggio, rovescio in mare il contenuto di una busta di piselli. I «pesci pilota» lo assaggiano, un pescecane sta a guardare. Ma quando la scia si allarga, spalanca la bocca e in-

goia tutto. Da quel momento, alle due del pomeriggio di ogni giorno i pescecani si presentano a poppa e aspettano. Sfiorano il canotto, ci guardano e si rovesciano mostrando la bocca con i denti acuminati. Vittorio cerca di accarezzarli e di afferrarli per le pinne. Lancio qualcosa ed essi accorrono velocissimi. Giocano e si divertono come cagnolini. Gettiamo le lattine vuote dell'acqua minerale. I pescecani hanno un guizzo, arrivano fin sotto ai barattoli, li sospingono con il muso e poi con un colpo deciso li fanno volare in aria. Quei bestioni sembrano delfini ammaestrati.

Cominciamo ad essere stanchi del lungo viaggio e a pensare all'arrivo. Ma non sappiamo con certezza in quale punto dell'oceano ci troviamo. Il vento dell'Est non arriva mai. Appendiamo striscioline di *nylon* a poppa, e giorno e notte controlliamo se si muovono e se cambiano direzione col vento. Ma il mare e il vento sono sempre al traverso. Rispondiamo alle domande contenute nei tests che ci hanno affidato gli psicologi della Marina militare italiana. Sono proprio strane. Una dice: «Avete pensieri osceni che vorreste che gli altri non conoscessero?». Oppure: «I topi vi fanno paura?», «Imprecate molto spesso?», «Se entrate in una sala affollata vi sentite intimiditi?». Continuiamo a farci le analisi del sangue e delle urine, controlliamo la quantità di glucosio, l'azotemia, eccetera. Due volte al giorno, al mattino e alla sera, ci misuriamo la temperatura.

È veramente una situazione buffa: tre matti che si gingillano col termometro in mezzo al Pacifico.

Da alcuni amatori peruviani e italiani apprendiamo che Papeete ci sta cercando. Anche noi la cerchiamo, abbiamo bisogno di comunicare la probabile data del nostro arrivo e di chiedere aiuto per non finire sui banchi corallini. Il cielo è quasi sempre sereno. Vorremmo procedere più velocemente, ma il vento è debole. I viveri stanno terminando. Le riserve di cacao, cioccolato e marmellata si assottigliano sempre più. Manca lo zucchero, e ne avremmo proprio bisogno. Mangiamo ciò che resta, cioè i viveri sotto vuoto nelle bustine di alluminio.

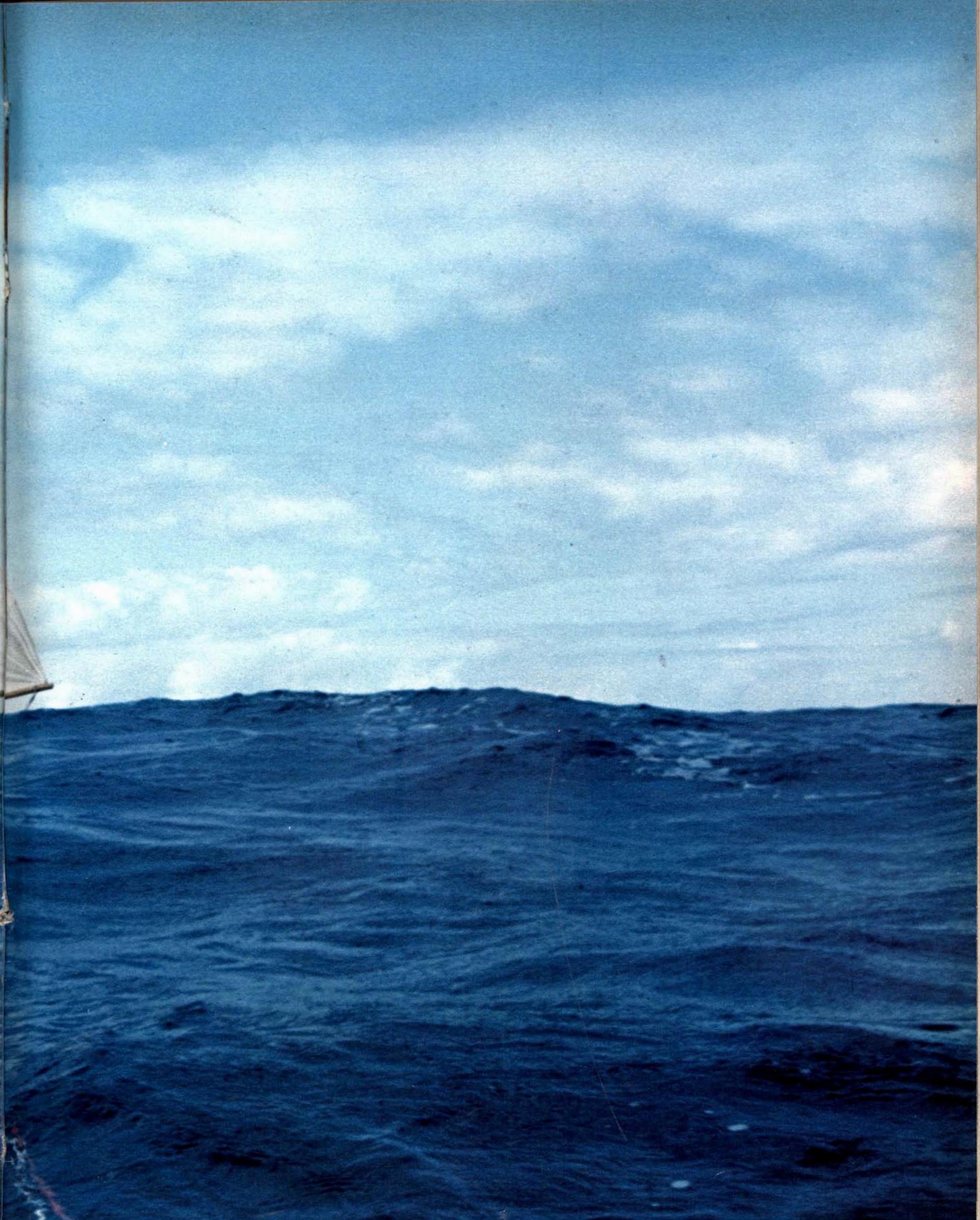
Fa caldo. Nuotiamo tenendoci aggrappati al canotto e badando agli squali. Scoperchiamo completamente la tuga per controllare ciò che ci è rimasto: facciamo, come si direbbe a terra, l'inventario. Le scorte d'acqua sono quasi a zero. Ne abbiamo consumata troppa all'inizio, quando navigavamo veloci e contavamo di arrivare in Polinesia in breve tempo. Il numero delle lattine rovinata o imputridite è enorme. Abbiamo già buttato via almeno novanta litri d'acqua imbevibile. Ora ci restano sei litri a testa, che devono bastare fino all'arrivo. È il 27 luglio e l'isola di Puka-Puka, l'avamposto dell'arcipelago delle Tuamotu dove abbiamo previsto di sbarcare, non dovrebbe essere lontana. Prendiamo una decisione radicale: ci distribuiamo l'acqua. Chi la consumerà prima rimarrà a secco, peggio per lui: gli altri non lo aiuteranno. Con lo stesso criterio dividiamo anche i viveri. I sei litri, però, finiscono subito, e dobbiamo mettere in funzione i distillatori solari e le pastiglie desalinizzanti. È un lavoro lungo, faticoso: e noi siamo allo stremo delle forze, le gambe ci si piegano, atrofizzate. Rinunciamo a fare il bagno, a filmare sott'acqua, a pulire la «barba» del *Celéusta*. Invochiamo la pioggia. Quando arriva qualche scroscio improvviso raccogliamo con le padelle l'acqua che gocciola dalle vele e dal boma o che scorre sul tendalino. È un'acqua sporca per tutto il materiale che porta via dalla superficie su cui si è posata, oppure sa di sale. Ma la beviamo egualmente.

Cerchiamo di metterci in contatto radio con Papeete. Invece ci colleghiamo con Dino, un radioamatore italiano di Lima, e gli chiediamo: «Hai notizie degli astronauti?». «Sì», risponde Dino, «è andato tutto bene: hanno conquistato la Luna e sono già ritornati.» Urliamo di gioia, e forse noi, sperduti nell'oceano, siamo gli uomini più felici del mondo. Poi finalmente, alle ore 20 del 27 luglio, dopo otto gior-

(Il testo segue a pagina 16)



Una suggestiva immagine scattata da Sergio Croci che, nonostante il mare piuttosto mosso, è riuscito a calarsi sul battellino di salvataggio trainato dal Celéusta.



L'onda alta del Pacifico nasconde completamente la piccola imbarcazione, e si ha l'impressione che gli uomini e le vele galleggino irrealmente sul deserto d'acqua.



Il comandante del Celèusta si prepara per un'immersione: deve raschiare le incrostazioni di alghe e di molluschi che si sono formate sotto la carena del battello.

**Con la pagaia il comandante
fa "toilette"
alla carena del battello**



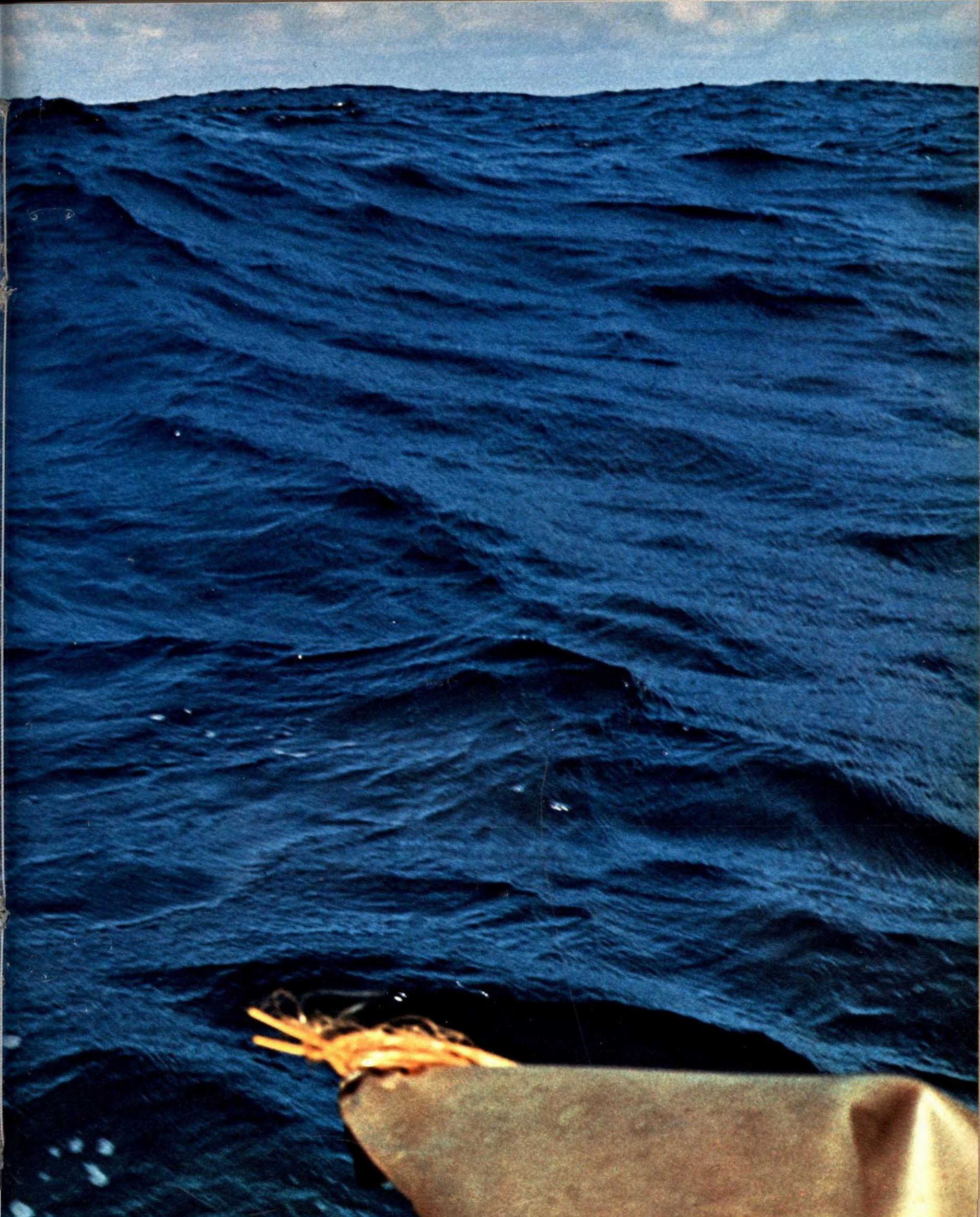
Prima che il comandante si cali in mare, l'equipaggio provvede a sistemare il battellino di salvataggio che fino a quel momento era rimasto appoggiato sulla piccola « cabina ». Lo spostamento del Nautilus si è reso necessario perché i tubi in plastica che sostengono il telo hanno mostrato di non reggere questo peso supplementare.



Trasformatosi in un « sub », Mario Valli è sceso in acqua per pulire la carena del Celeusta. In queste foto lo si vede mentre compie il faticoso lavoro, servendosi di una pagaia. Le incrostazioni andavano assolutamente tolte perché appesantivano il battello e gli facevano perdere velocità.



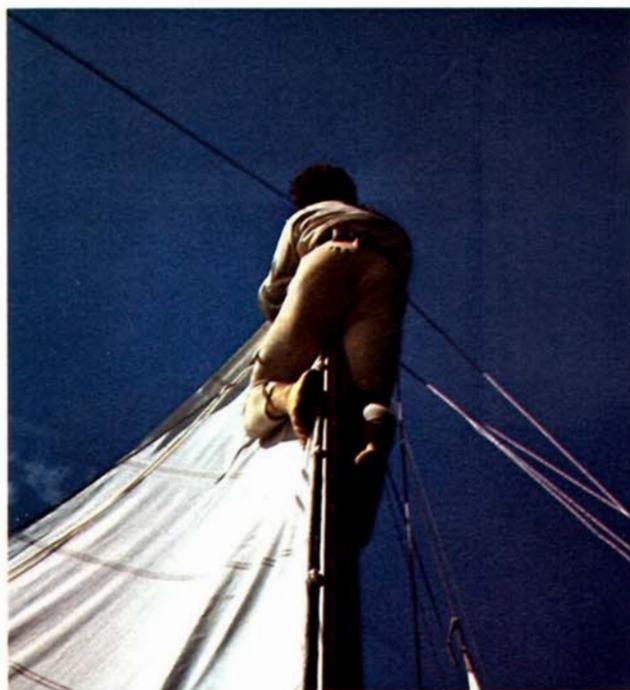
I pescecani compaiono mentre il Celéusta naviga nella grande corrente sud-equatoriale. All'apparizione dei mostri, i tre navigatori buttano in mare dei piselli.



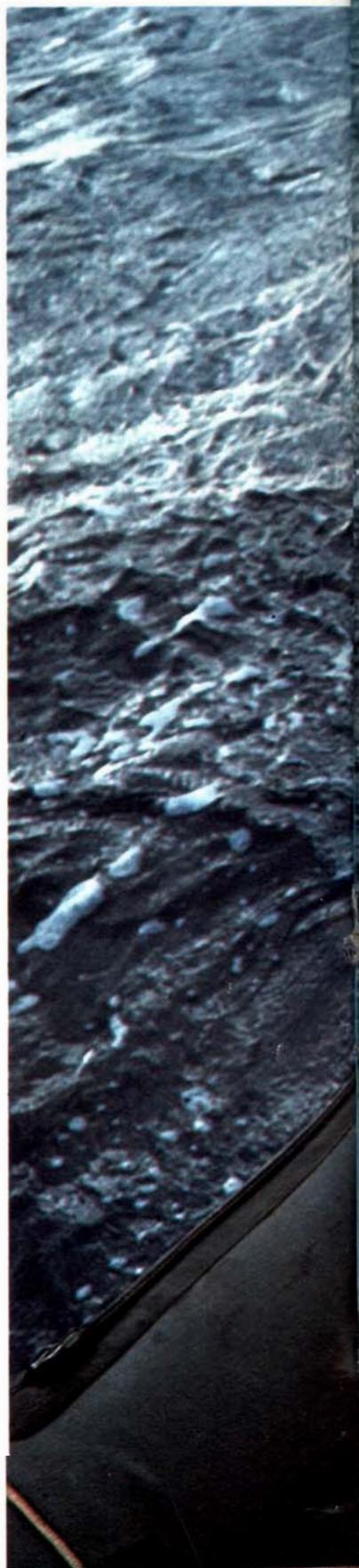
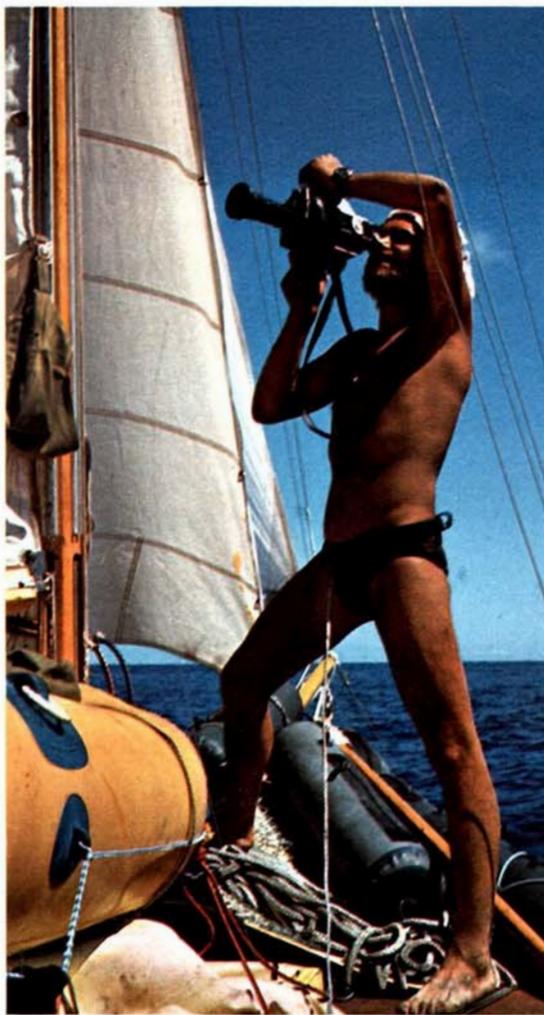
Gli squali danno l'impressione di gradire l'omaggio perché da quel momento si mostrano nella scia del battello tutti i giorni alla stessa ora, le due del pomeriggio.



A sinistra: come ogni buon marinaio, il comandante Valli sa fare di tutto, anche cucire. Qui ripara una vela, strappata da un colpo di vento. I pescecani se ne sono andati. Hanno smesso di seguire il Celéusta quando l'equipaggio, ormai a corto di viveri freschi, al posto dei piselli ha cominciato a buttare in mare cibo avariato.



Sopra: Macioci si arrampica sulla cima dell'albero per riparare una « manovra ». È un'operazione rischiosa, perché una ondata potrebbe fargli perdere l'equilibrio o l'albero spezzarsi sotto il suo peso. A destra: con la cinepresa, Sergio Croci effettua una « panoramica » sul compagno che lavora.



**Gli squali se ne vanno
quando finiscono
i piselli e diamo loro
cibo avariato**



Foto sopra: Mario Valli sta lavorando alle derive mobili di poppa. Quindi, stremato dalla fatica (qui sotto), si concede qualche minuto di riposo.



**Comincia
il dramma della sete:
restano appena
sei litri d'acqua a testa**



Mancano circa due settimane alla conclusione della traversata e si profila il dramma della sete. Le scorte d'acqua scarseggiano, ne rimangono soltanto sei litri a testa, e i navigatori sono costretti a ricorrere ai distillatori solari. Questi ultimi sono palloni di plastica che vengono riempiti (fotografia in alto) con l'acqua dell'oceano. Dopo una breve esposizione al sole, l'acqua comincia a filtrare depurata. Foto qui sopra: l'arsura è tale che non si riesce nemmeno ad aspettare che l'acqua diventi potabile: si beve direttamente dal distillatore.



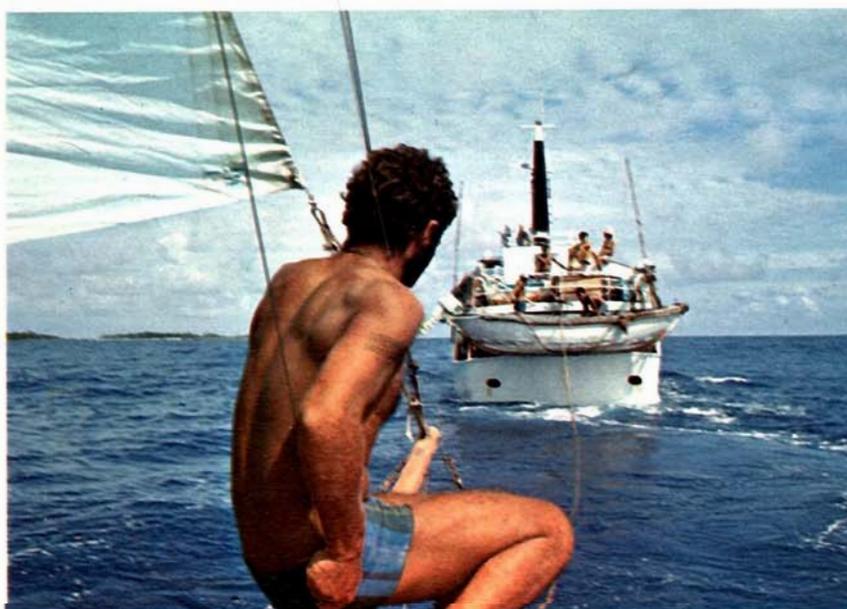
I navigatori compiono un accurato inventario della cambusa. Sopra: si controlla la poca acqua rimasta per eliminare quella imputridita. A sinistra: Macioci divide lo zucchero in piccole razioni. A destra: si assaggia un po' di plancton, che è stato appena raccolto con retini speciali, per esaminare la possibilità di usarlo come alimento. Ma poi non se ne farà nulla: l'equipaggio preferirà stringere la cinghia e accontentarsi di un solo pasto al giorno.





È la mattina dell'11 agosto, il lungo viaggio è ormai al termine. I tre del Celéusta hanno atteso per tutta la notte all'esterno della barriera corallina, dopo avere rischiato, a causa dell'oscurità, di sfracellarsi contro gli scogli. All'alba hanno finalmente individuato l'imboccatura del canale che porta alla laguna interna dell'atollo di Raroia e ora (foto sopra) si avvicinano a terra. A destra: una goletta a motore va incontro al piccolo battello. Lo trainerà sino all'ingresso della laguna.

**Davanti alla prua
si profila
la laguna di Raroia:
è il trionfo**





A sinistra: siamo ormai nella laguna davanti a Raroia. Il capo del villaggio (in camicia bianca), accompagnato da alcuni indigeni, va incontro al Celéusta per porgere il benvenuto ai tre navigatori italiani. A destra: il notevole indigeno ha voluto salire sul canotto per complimentarsi con l'equipaggio. Gli abitanti dell'atollo polinesiano hanno riservato a Valli, Macioci e Croci una accoglienza trionfale.



Dal "Celéusta" sbarcano tre relitti umani che non si reggono in piedi

(continua da pagina 3)

ni di tentativi, «agganciamo» Papeete e subito chiediamo notizie di Puka-Puka. L'entrata nella laguna è molto difficile, ci rispondono, c'è pericolo di finire sui banchi corallini e, soprattutto, quel tratto di mare è infestato dai pescecani. Ci ripetono continuamente: «Fate attenzione agli squali!». Ci avvisano poi che l'*Aunis*, una nave militare francese, è partita in quella direzione e ci porterà a Papeete. Ma noi a Puka-Puka non sbarcheremo mai. Di notte, con il mare a forza cinque, non vediamo l'isola. Le passiamo davanti nel buio senza scorgere nulla, neppure la lunga fila di palme che nasconde il villaggio.

Decidiamo allora di puntare sull'atollo di Raroia, dove è più facile passare attraverso la barriera corallina. Il problema dei viveri e dell'acqua diventa sempre più acuto. Da Papeete ci assicurano che ci faranno avere due pacchi di cibo per mezzo di un aereo militare. L'appuntamento è per il 1° agosto, verso le prime ore del pomeriggio. Aspettiamo pieni d'ansia fino a sera, ma l'aereo non arriva. Non sentiamo nemmeno il rombo del motore. Siamo molto delusi. E adesso temiamo di perdere anche Raroia. Se la corrente ci spingerà troppo a Sud, rischieremo addirittura di «saltare» la Polinesia. Abbiamo nausea e conati di vomito. Non ci leghiamo nemmeno più con le cinture di sicurezza.

Il 6 agosto chiediamo la rotta della nave francese e fissiamo un appuntamento nell'oceano. Se ci incontreremo, vorrà dire che i nostri calcoli sono stati esatti. Nessuno rispetta più i turni di guardia. Di notte, tutti e tre scrutiamo l'orizzonte per scorgere le luci dell'*Aunis*. Finalmente le avvistiamo all'una e venti del 7 agosto. Lanciamo un razzo rosso e segnaliamo la nostra posizione. Ci rispondono con il faro. Alziamo la randa e la trinchettina e arriviamo sottobordo alle 2,10. I francesi ci invitano a bordo, ma sale soltanto Vittorio, perché Mario ed io siamo sottoposti ad un duro lavoro di remi per evitare che il *Celéusta* si sfasci contro la fiancata dell'*Aunis*. Vittorio non riesce a stare ritto, barcolla. L'equipaggio ci cala sigarette, bottiglie di birra, benzina per il gruppo elettrogeno, latte, pane, carne, zucchero. Mangiamo di tutto. Poi sturiamo una bottiglia di *Beaujolais* e brindiamo alla bravura di Mario, veramente eccezionale: il punto era esatto. Subito dopo ci gettiamo sulla bir-

ra e sullo zucchero, che divoriamo a manciate. L'*Aunis* si allontana e noi puntiamo su Raroia.

L'atollo di Fangatau sfilava alla nostra sinistra. Andiamo molto piano, ma ora siamo certi che arriveremo a destinazione. Un anello dei tubi di ferro che tengono le due derive di poppa, a furia di sfregare sulla gomma, l'ha rotta. Lo scompartimento si affloscia. Ripariamo il guasto appoggiandovi contro un cuscinetto di plastica. Però abbiamo perso un po' di manovrabilità. Il vento scende prima a forza uno, poi cessa del tutto. Ammainiamo la trinchettina di dritta e alziamo il *genoa*, in previsione di dover «stringere» il vento, quando arriverà.

Il 10 agosto, alle 17,15, Vittorio avvista terra di prora. È l'atollo di Raroia. Chiamiamo Papeete e chiediamo il bollettino meteorologico. Vorremmo entrare subito nell'ampio canale, tra la punta di Takume e quella di Raroia, che porta alla laguna interna. Ce lo sconsigliano date le condizioni

del mare. Noi siamo sfiniti, ma decisi a sbarcare al più presto. Chiediamo a Raroia di accendere i fuochi e di venirci incontro con una goletta. Scende la notte e in un buio pesto tentiamo di entrare nel canale. I fuochi promessi non si accendono. Anzi, da Raroia ci dicono di sparare ancora dei razzi. Lo facciamo, e all'improvviso appaiono due fuochi sulla punta di Takume, alla nostra destra. Più tardi sapremo che un coltivatore di cocco cercava in quel modo di venirci in aiuto. Noi puntiamo sicuri nella direzione dei falò, ma poco dopo scorgiamo una linea scura: è la barriera corallina. Sentiamo un rombo continuo, come quello di centinaia di cascate, e poi vediamo una striscia spumeggiante: è il mare che si rompe sugli scogli.

Sono le 0,15. Dopo esser riusciti ad attraversare l'oceano stiamo per sfracellarci all'ultimo momento! Alziamo la randa perché il motorino d'emergenza da sei cavalli e mezzo, che deve facilitarci il passaggio attraverso la barriera, non parte subito. Abbiamo la barriera a cento metri. Nessuno parla. Siamo tesi come una corda. Poi il motore si avvia e riusciamo miracolosamente ad evitare gli scogli. Spegniamo il motore, alziamo il *genoa* e co-

steggiamo per tutta la notte tenendoci in zona di sicurezza. L'unico riferimento che abbiamo è il rombo del mare che sbatte contro la barriera di corallo.

Al mattino ci comunicano che la goletta *Moana Rau* sta venendoci incontro. Alle 9,30 entriamo nel canale. La *Moana Rau* ci rimorchia per circa tre quarti d'ora e intanto ci passa bottiglie di birra e noci di cocco. Poi saliamo a bordo.

Dopo esserci largamente rificiliati di fronte a tutto l'equipaggio che ci guardava allibito, torniamo sul canotto e ripartiamo, aiutandoci col motorino. Alle 17,30 dell'11 agosto andiamo in secca davanti al villaggio di Raroia. È finita! Abbiamo percorso 4119 miglia. Balziamo al suolo e cerchiamo di camminare. Ma non riusciamo a reggerci in piedi. Barcolliamo come ubriachi. Ci sembra che la terra balli come il mare. Facciamo due o tre metri e poi cadiamo. Ci rialziamo e torniamo a cadere. La gente ci guarda, ma non viene a tirarci su. Per millenaria intuizione ha capito che abbiamo perduto il «senso» della terra e ci lascia soli a tentare: il mistero dell'equilibrio terrestre dovremo ritrovarlo da noi.

Sergio Croci

(Fine)



L'incredibile impresa si è conclusa. Dopo settanta giorni di navigazione, il *Celéusta* è stato tirato in secca sulla spiaggia dell'atollo di Raroia. In novembre verrà quasi sicuramente trasportato in Italia. Sarà poi esposto al prossimo Salone nautico di Genova e in altre mostre internazionali specializzate.