



# È la genovese *Creuza de mã* la yole italiana da mondiale.

di Linda Kaiser

## Atlantic Challenge

“International Contest of Seamanship 2008”.

Anche Genova alle olimpiadi  
delle “buone maniere” marinare.



*Creuza de mã*. “Gigs only”. Il primo è il nome di una barca che rievoca il titolo in genovese dell’album registrato nel 1984 da Fabrizio De André. Il secondo è la scritta in inglese su un cartello infisso nell’estate del 2008 sul molo principale dello Yacht Club di Jakobstad, in Finlandia. Sono espressioni chiave: da una parte il mar Mediterraneo, dall’altra il Baltico; la lingua della navigazione e del commercio della Repubblica di Genova e quella internazionale del resto del mondo. Il viottolo collinare che porta al mare e la tipologia delle imbarcazioni che sole a questo hanno accesso. Due espressioni che rievocano suoni etnici, parole che “hanno il ritmo della voga, del marinaio che (...) spinge sui remi”.

L’*International Contest of Seamanship* è anche tutto questo. La competizione si svolge con cadenza biennale dal 1986, cioè da quando a New York si sfidarono gli equipaggi di Francia e Stati Uniti su imbarcazioni costruite secondo il modello della yole di Bantry. Questa tipologia deriva dalla barca francese in legno ritrovata appunto al largo di Bantry, nel sud dell’Irlanda. L’esemplare originale, oggi conservato al National Maritime Museum di Dublino, affondò durante la battaglia provocata dagli invasori nel 1796. Se tutte le marine del XVIII secolo erano dotate della cosiddetta *Admiral’s barge* – la barca di uso personale del

comandante di nave da guerra –, oggi molti paesi hanno realizzato delle repliche che seguono gli stessi piani, ma con finalità ovviamente di pace.

Atlantic Challenge International è l’organizzazione di cui sono attualmente membri tredici paesi, dagli Stati Uniti alla Russia, dall’Europa all’Indonesia. Tutti condividono, oltre alla particolare imbarcazione “storica”, una serie di valori: amicizia, volontà di scambio, creatività, senso di responsabilità, spirito di avventura, rispetto e amore per la tradizione della marineria. Delle 55 Bantry Bay gig costruite sinora nel mondo *Creuza de mã* è l’unica italiana: lo sottolinea con orgoglio Carlo de Thierry, presidente e International Trustee di Atlantic Challenge Genova, una persona che con il suo stile impeccabile e la sua versatilità comunicazionale ben rappresenta il nostro paese. L’associazione sportiva senza fini di lucro è nata nel capoluogo ligure nel 2002 per iniziativa di pochi appassionati. La yole in legno di rovere, acacia, larice e pino è stata varata nel 2004, in tempo per partecipare all’*International Contest of Seamanship*, che quell’anno si svolgeva a Fishguard, in Galles. Dopo quello successivo, organizzato proprio a Genova, nel 2006, con il supporto fondamentale dello Yacht Club Italiano, l’equipaggio si è allenato per Jakobstad e oggi mira al prossimo traguardo canadese del 2010, a Midland, sul lago Huron.

“L’anima della barca è il suo equipaggio”, sostiene anche Massimo Sotteri, vicepresidente e allenatore del team composto da una ventina di persone. Depone sigaro e megafono e ce li presenta; i giovani impegnati a bordo sono tredici: un timoniere, due marinai e dieci rematori, tra i quali quat-

### A fronte

*Creuza de mã* affronta la prova *Passage race* nell’arcipelago davanti a Jakobstad.

### Sotto

Cerimonia di apertura del 12° *International Contest of Seamanship* presso lo Yacht Club di Jakobstad.

tro ragazze. Almeno sei partecipanti devono avere meno di 21 anni; spesso sono studenti universitari, che tra un esame e l'altro svolgono un duro programma di preparazione, per affrontare nelle diverse prove tecniche i propri coetanei degli altri paesi.

Là, in Finlandia, anche *Creuza de mă* è ormeggiata presso il famoso cartello "Gigs only". Nelle serate nordiche le ombre si allungano fino a stirarsi, mentre il sole non sembra mai tramontare davvero. Il cielo prende fuoco e sfuma in colori caldi, rosati e violacei; lo spettacolo continuo della natura non spinge nessuno a dormire. Gli allenamenti per l'ambientamento avvengono in questi dopocena luminosi. Poi le yole rimangono allineate lungo il molo, dove lo sciabordio è appena accennato; le acque sono riparate dall'arcipelago e riserva naturale che si apre davanti alla città, abitata da una popolazione in maggioranza di lingua svedese. Pietarsaari, come si chiama in finlandese, è la capitale dell'area più importante del paese per la produzione di barche e vanta illustri tradizioni artigianali nel settore. Questo tratto della costa orientale del Golfo di Botnia è lo scenario e il campo delle gare che iniziano domenica 27 luglio e terminano sabato 2 agosto 2008.

La "Open Ceremony" consiste innanzitutto nella sfilata di tutti i giovani dietro il portabandiera del proprio paese. I ragazzi italiani sfoggiano l'abbigliamento più *fashion*: il cappello da cow boy con sottogola e la felpa rossa con scritta e logo d'argento sono ben presto gli articoli più venduti del *brand*, utili per sostenere la giusta causa. Gli equipaggi, che si dispongono a semicerchio sul prato davanti al bianco edificio di legno dello Yacht Club, vengono salutati dall'orchestra. Spira un'aria solenne, mentre parlano il sindaco della città; il presidente USA di Atlantic Challenge – Lee Scarbrough – e Anna-Maja Henriksson, membro del Parlamento finlandese. Soprattutto Lee insiste sul senso formativo che l'educatore Kurt Hahn (1886-1974) diede agli apprendistati. Il movimento di Atlantic Challenge si basa proprio sui suoi insegnamenti e la sua filosofia: "*education should encourage both thought and action*", non l'uno (il pensiero) o l'altra (l'azione), ma entrambi allo stesso tempo. L'Atlantic Challenge Apprenticeshop fu fondato a Rockland, nel Maine, addirittura nel 1972 da Lance R. Lee. Egli focalizzò l'attività di costruzione, restauro e cura di barche in legno tradizionali come la più utile a formare i giovani; valorizzò la cosiddetta "*experiential education*", l'educazione attraverso l'esperienza, credendo fermamente che la scoperta di sé passi anche attraverso la sfida. D'altra parte, lo sviluppo di attitudini sconosciute prepara i ragazzi a solidarizzare oltre le barriere, fisiche e ideologiche, come ben dimostrò lo stesso Lance Lee, che riuscì a coinvolgere i russi ancora prima che cadesse il Muro di Berlino.

Appena le file si sciolgono, gli equipaggi prendono posto in barca, sulle proprie yole, e danno inizio alla festa: gli inglesi in rosso su *Integrité*; i belgi su *Carolus Quinto*; gli americani, compostissimi, su *Loyauté*; i russi, vestiti a righe, su



*Dignité*; gli irlandesi, in stile "old fashion", su *Unité*; la Danimarca, con le ragazze più ammirate, su *Solidarité*; la Francia su *Le Traict*; la Finlandia, in costume tradizionale, su *Équité*; l'Italia su *Creuza de mă*; l'Indonesia su *Merdeka* (= Indipendenza); i due equipaggi internazionali – dato che ci sono paesi che non hanno ancora costruito la propria imbarcazione, mentre altre nazioni ne hanno diverse disponibili – su *Mechta* e *Enchanté*.

Le prove del Contest, la cui lingua ufficiale è l'inglese, coprono tutti gli aspetti della marineria, dalla navigazione a vela a quella a remi, dallo stile all'abilità, sino alle sfide tra equipaggi misti. Lo spirito che anima la competizione privilegia l'impegno a dare il proprio meglio nel confronto con gli altri giovani, di origini e culture diverse; sull'individualismo deve prevalere il senso della vita in comune. Vincere non è così importante, ma tutti ci tengono ugualmente.

La prima prova, *Captain's Gig*, è molto scenografica e fa rivivere una delle più importanti funzioni storiche della yole, dato che consiste nel trasferimento di un importante personaggio da un molo sulla terraferma a una nave. Il pubblico segue attento lo spettacolo, le cui variabili locali, dal vento alle correnti e alle rocce, incoraggiano decisioni rapide e soluzioni originali di fronte agli imprevisti, per accoglie-

L'equipaggio di *Creuza de mă* posa all'ormeggio sull'isola Mässkär, al termine della prova l'Esprit.

A fronte  
*Creuza de mă* si prepara ad affrontare la prova *Captain's Gig*.

re a bordo senza errori il giudice in costume settecentesco. Manovrare una barca lunga 11,64 m, larga 2,05 m, pesante una tonnellata, con un'immersione di 35 cm, armata con due vele al terzo e una a tarchia (superficie velica: circa 40 mq) e dotata di dieci remi di punta, non è sempre facile. Concordiamo con Lee Scarbrough, quando sottolinea che "la gente finnica è molto organizzata e ha buone idee". Lo si vede da come si prodigano Mats Löfberg e Bo Forsström, sempre attivissimi nel coordinare servizi e contatti – e per noi anche fuori programma –, nonché Guy Björklund, direttore del Museo Civico: tutte persone piacevoli, colte e disponibili. Così il Contest che si svolge a Jakobstad è davvero "eccezionale", oltre che per le difficoltà della prima prova, che stimola iniziativa e creatività, anche per il lungo itinerario nell'arcipelago, pesante da affrontare con vento contrario. Questo percorso impegna l'intera seconda giornata. Al mattino si svolge il *Passage race*, la regata di resistenza, sia a vela che a remi, su un percorso di diverse miglia, fino all'isola Köpmanholmen. Al pomeriggio si prosegue con l'*Esprit*, una serie di prove nelle quali gli equipaggi misti di diversi paesi lavorano insieme. Scopriamo un paesaggio nordico di infinita bellezza, invadendo i canali dell'arcipelago con la nostra lunga fila silenziosa di barche, passando tra alberi e rocce. Incontriamo qualcuno in canoa, coppie di giovani che pescano, casette colorate delle vacanze che sembrano finte, con i loro occupanti incuriositi dal passaggio di una "fauna" così inusuale. Le yole scivolano sull'acqua; in qualche caso, ritirati i remi a bordo, sfruttano l'abbrivio. Quando lo spazio acqueo si apre sembra di stare in un lago: non si avverte l'odore del salino. L'ultima parte della gara è a vela e si conclude presso l'isola Mässkärr. Qui la torre-faro non è dotata delle lenti di Fresnel: d'inverno il mare è ghiacciato e non consente la navigazione, mentre d'estate c'è sempre la luce naturale. Viene allestito il barbecue: si forma una lunga coda di giovani affamatissimi.

Nei giorni a seguire vengono disputate le prove di *Oars and Sail*, dove risaltano le capacità degli equipaggi di condurre una yole, a remi e a vela, alla massima velocità, su un campo di regata a triangolo. *Creuza de mä* si comporta veramente bene, risultando terza alle spalle di Inghilterra e Irlanda. Assistiamo a veri duelli tra barche appaiate, che volano sull'acqua increspata tra i sei nodi (a remi), e oltre gli undici nodi a vela, nelle andature portanti. Nel *Ropework*, poi, alcuni membri di tutti gli equipaggi (estratti a sorte) si cimentano nell'arte marinaresca, affrontando una selezione di nodi, impiombature e fasciature, mentre nel *Man Overboard* si dimostra l'abilità dell'equipaggio, durante la navigazione a vela, di recuperare con sicurezza e velocità un uomo in mare. Negli ultimi giorni la prova di *Navigation* viene annullata per maltempo; la *Rowing Race*, che esalta tecnica, forza e resistenza in una regata di voga su un percorso in linea di due miglia, si svolge regolarmente; nel *Jackstay Transfer*, dove un sacco viene passato dalla yole a terra armando un sistema di cime e bozzelli, la barca geno-



vese accusa un lieve infortunio ed è costretta a ritirarsi.

Per il resto, tra serate allegrissime trascorse in danze e spettacoli, tra birre, tuffi, saune e corse in bicicletta, alla fine l'Italia si classifica in sesta posizione su dodici partecipanti; la Russia vince l'Atlantic Challenge Trophy, con l'Inghilterra a pari merito, ma con un numero inferiore di vittorie nelle singole prove. Il team di *Creuza de mä*, composto da ragazzi simpatici, che si sono dati soprannomi pittoreschi, parla per bocca del proprio rappresentante, Filippo Lombroni, futuro ingegnere navale: "Siamo tornati dalla Finlandia assai stanchi, ma con molti ricordi ed esperienze di cui faremo tesoro per il resto della nostra vita!"

Aderire al progetto di Atlantic Challenge significa per i giovani esportarne il modello nella vita di tutti i giorni. *Faith, Hope and Charity* – una croce, un'ancora e un cuore – sono i simboli virtuosi della comunità di Jakobstad. Ci piacerebbe che similmente tutti gli equipaggi portassero nei loro paesi un piccolo segno di "fede" nella navigazione, di "speranza" nell'amicizia internazionale e di "amore" per il mare. Ci piacerebbe, infine, che *Creuza de mä* risvegliasse nei genovesi le stesse emozioni della nota canzone, che appartengono, nel profondo, alla loro cultura.

*Linkografia*

[www.atcge.org](http://www.atcge.org)

[www.atlanticchallenge.org](http://www.atlanticchallenge.org)

[www.atlanticchallenge.com](http://www.atlanticchallenge.com)