



Sapore di Mare / Articoli scritti dai lettori

AMATA “DORINA”, NON TI LASCIO

di CESARE BORNAZZINI

La storia di un Sangermani, fortemente desiderato, a cui ora l'armatore non riesce a trovare un nuovo, degno proprietario; così ne resterà il “guardiano”

Il giorno in cui abbiamo comprato la *Dorina* è un giorno famoso: il 16 marzo 1978. Quando dico famoso non mi riferisco al fatto che avevamo deciso di acquistare la barca, ma a ben più gravi eventi.

Tornando da Lavagna a Codigoro siamo stati fermati una infinità di volte da polizia e carabinieri perché a Roma le Brigate Rosse avevano rapito Aldo Moro e tutta l'Italia era in allarme e sotto shock. Andrea Bonfieni, caro e vecchio amico, mio fratello Eugenio e io eravamo partiti molto presto con una missione, volevamo “farci la barca” e la stavamo cercando in Liguria.

Dopo varie visite siamo capitati nel cantiere Sangermani e abbiamo visto la *Dorina*, appena maggiorenne perché era nata nel 1960. Costava il triplo del budget che avevamo a disposizione ma è stato amore a prima vista. Noi italiani siamo fantasisti, bravi inventori di storie e

così Andrea che lavorava in banca ha fatto la cessione del quinto, mio fratello è riuscito a farsi dare i soldi da mio padre con la scusa di rinnovare *Tatum*, il suo negozio di dischi di Ravenna e io, che gestivo la farmacia di mio suocero sono riuscito, al terzo tentativo, a ottenere un fido da una banca. Quando spiegavo che mi servi-



va per acquistare una barca a vela mi guardavano strano.

Andrea, il più “cotto” della barca, era il capo e pur non avendo allora nessuna cultura marinara era bravissimo, si occupava di tutto, dall'antivegetativa al copale, dal controllo e il cambio dell'olio, alla nafta, etc. La nostra prima crociera è diventata tanto famosa da meritare, il suo racconto, la pubblicazione sul *Venerdì* di Repubblica. Il mio skipper Ernesto Ferrante, istruttore di vela a Caprera la raccontava nelle lezioni come “tutto quello che non si deve fare andando per mare”.

Dopo questa prima, drammatica crociera, ne abbiamo fatte altre ben più piacevoli e in sicurezza, ma non è durata molto. Andrea purtroppo è morto, giovane, troppo giovane, mio fratello ha deciso che la vela non era affare suo e io mi sono trovato unico armatore della barca.

Nonostante tre corsi a Caprera e un discreto quantitativo di giorni di navigazione, dopo aver letto Henry Dana, Melville, Conrad, Chichester e Moitessier, continuo a considerarmi





Dorina, il Sangermani di Cesare Bornazzini

modestissimo sia come marinaio che come armatore e quindi per navigare cercavo amici e, come armatore proprietario, individuavo cantieri.

Con Ernesto siamo andati in giro più di una volta, era un velista bravissimo che riusciva ad ammainare il genoa e alzare la tormentina fra onde e spruzzi senza lasciare spegnere la sigaretta. Poi c'è stato Paolo Visovich che era nato a Fiume e non faceva altro che andare su e giù per l'Adriatico, utilissimo perché in tempi in cui il gps ancora non c'era sapeva sempre dove ci trovavamo, arrivando in Jugoslavia conosceva la lingua e inoltre riusciva a cambiare la cinghia del motore in navigazione di bolina.

Con i cantieri, sia di qua che di là dell'Adriatico il rapporto non è stato sempre idilliaco e non solo per ragioni economiche, ma a volte si trovava qualche appassionato competente come Alvis Benussi, mastro d'ascia di Rovigno che per 6 mesi ha fatto il pendolare tra la sua città e Cherso (è lunga) per aggiustare l'albero della *Dorina*.

Quando c'erano lavori importanti da eseguire avevo il mio angelo. Telefonavo a Cesare Sangermani che era colui che

aveva costruito la barca dandole il nome del nonno "Dorin" e che, quando ce l'aveva venduta, aveva predetto: «La *Dorina* vi perdonerà molti errori». Cesare mi consigliava su quello che dovevo fare. Così, per tanti anni, con amici diversi, sono riuscito a navigare e mantenere la *Dorina*, poi le cose sono precipitate.

È morto mio fratello Eugenio che comunque in qualche maniera mi aiutava e confortava, è scomparso Cesare Sangermani e anche su di me gli anni e i disturbi vari stanno imperversando, quindi qualche tempo fa ho pro-



vato a vendere la barca e facendo il tentativo ho scoperto una realtà allarmante. Credo che la maggior parte delle barche che vengono definite d'epoca o classiche siano destinate all'estinzione.

Bè, sono realista, anche le carrozze, i calessi, i tram a cavalli, i clipper sono scomparsi, ma ciò non mi consola. Mantenere una barca di legno non è particolarmente difficile e quando avevo più energia e salute facevo personalmente molti lavori. Ammirare la barca dopo aver steso il copale in coperta o dopo avere pulito il teak è una soddisfazione rara perché "senti" che la barca ti è grata. Almeno con la *Dorina* è così. Ma ormai viviamo i tempi della fretta e del consumismo, non si costruiscono più barche in mogano, iroko, spruce e teak perché costerebbe troppo, i maestri d'ascia sono sempre più rari e ogni giorno diventa più difficile e costoso mantenerne una.

I miei tentativi di venderla hanno prodotto solo un paio di contatti con persone che potrei definire "abili e cinici affaristi" che sicuramente la *Dorina* non gradirebbe come armatori e quindi ho deciso di essere fino alla fine "il guardiano del mu-





seo". In fondo glielo devo. Per più di quarant'anni mi ha regalato momenti bellissimi, mi ha perdonato errori e distrazioni, assieme abbiamo fatto raduni di barche d'epoca, regate contro uno Straulino ottantenne (lui primo io terz'ultimo), mi ha ispirato il più bel film fra quelli che non sono riuscito a girare, *Mayday*, e il più bel documentario fra quelli che sono riuscito a realizzare, quello sui pirati Uscocchi. Sì, glielo devo.

Questa è la storia della *Dorina* e dei suoi tre "cavalieri" e chissà quante storie potrebbero raccontare altri armatori come me. Tanti anni fa esisteva la tassa di stazionamento e la *Dorina*, per vetustà, pagava la metà delle barche di uguale lunghezza. La versavo volentieri pensando che chi aveva fatto quella legge dimostrava una certa dose di intelligenza e sensibilità.

Era, penso, un provvedimento destinato a proteggere un certo tipo di imbarcazioni che si considerano importanti, certo non come la barca solare del faraone Cheope che resiste da 4.600 anni, ma comunque importanti per la storia della nautica e della cantieristica. La nostra storia.

CESARE BORNAZZINI

Prezioso mare, amico ferito

Amo il mare infinitamente, perduto, sarà perché ci sono nato e ci vivo accanto, tanto che lo percepisco davvero vicino in ogni momento della giornata.

Da tempo, la pratica della vela, fin dai primi bordi, ha rafforzato e affinato questo legame. Che avventura: la termica, lo spi, il Maestrale, la raffica, la planata, la straorza, le notti e le albe all'ancora contemplando i più spettacolari e suggestivi paesaggi, i primi casuali incontri con i delfini e le tartarughe.

Sensazioni forti, impresse ma difficili da trascrivere, come

l'essere sempre responsabile del tuo equipaggio e della barca, e talvolta l'apprensione data dal forte vento o da un temporale particolarmente attivo. Ma praticare la vela significa anche essere trasportati oltre che dal vento anche da un mare di cultura e conoscenza: la tecnica, il carteggio, la meteorologia.

Rimontare il vento con una barca a vela è pura fisica, ed è un continuo approfondimento. Un percorso che dura una vita, che sconfinava nella letteratura e che si mescola nella storia, che spazia da Melville a Drake, e da Conrad e London a Nelson. Un viaggio che riserva "incontri" con gli avventurosi marinai che hanno scritto la storia del diporto: Slocum, Dumas, Chichester, Moitessier, Tabarly, solo per citarne alcuni. Storia che continua ancora oggi con le innumerevoli imprese di Soldini, Pedote, Le Cam, e che dire del tentativo da parte dei nostri di portare a casa la "vecchia brocca"!

Attualmente navigo con uno splendido 40 piedi di Zuanelli, barca che ho restaurato quasi interamente con le mie mani

