



Se volete i particolari: aveva un nocciolo di balsa spesso cinque centimetri ricoperto di vetroresina, con scafo piatto a poppa e a V a prua; lunga poco piú di sei metri e mezzo e larga quasi due e mezzo nel punto di massima ampiezza; circa settecentosettanta chilogrammi di peso vuota, venti centimetri di pescaggio minimo che diventavano settantacinque con motore e carico; modello C-Dory, costruita vicino a Seattle nel gennaio del 1995. La barca poteva essere facilmente caricata su un piccolo rimorchio.

A bordo c'era lo stretto necessario: bussola, scandaglio, doppio tachimetro e doppio misuratore per i due serbatoi di carburante da duecentosessanta litri che alimentavano i due motori Honda a quattro tempi e quarantacinque cavalli (molto efficienti ed ecologicamente avanzati). L'unico tergicristallo veniva azionato da una leva manuale. La nostra radio era una Apelco tascabile sintonizzata sulle onde nautiche. Per risparmiare peso e guadagnare spazio, non riempimmo la cisterna d'acqua potabile; per evitare spiacevoli corvées e avere una scusa in piú per fermarci nelle città fluviali che avremmo incontrato, lasciammo a terra la toilette chimica.

Nella cabina di prua stava un po' rattappita una cuccetta a V, e nella cabina di pilotaggio (un metro e novanta centimetri scarsi) se ne poteva ricavare una seconda, benché angusta, abbassando il piccolo tavolo di navigazione. A poppa della cabina di pilotaggio c'era il ponte a pozzo con un tettuccio floscio, una bella postazione per stare seduti, bere qualcosa e guardarsi attorno una volta ormeggiati.

Lo scafo a fasciame sovrapposto sagomato in modo da evitare gli spruzzi derivava da quello del classico peschereccio americano, perfezionato nel XVIII secolo per permettere ai pescatori di avventurarsi nelle difficili acque della costa atlantica settentrionale. La nostra C-Dory non era veloce, ma era stabile, robusta, maneggevole, sensibile e agile. Le metà superiore e inferiore,

entrambe di vetroresina, erano fuse in modo da fare della barca un blocco unico. Sopra la cabina di pilotaggio tenevamo un kayak monoposto Keowee lungo due metri e settantacinque centimetri per le acque in cui neppure lo scafo piatto avrebbe potuto navigare. Per i fiumi meno profondi avevamo una canoa di alluminio Grumman a poppa quadrata con un piccolo motore Evinrude a quattro cavalli; era lunga cinque metri e venti, e quando non era in acqua viaggiava sul rimorchio.

Se riuscite a immaginare l'incrocio fra una barca per la pesca alle aragoste e un rimorchiatore da porto d'inizio Novecento, ecco la nostra C-Dory: *Nikawa*, un nome che coniai io stesso mettendo insieme le parole osage *ni* (fiume) e *kawa* (cavallo); si pronuncia *Nii-cab-uah*. Era davvero una cavallina di fiume, forte ma gentile.

Sulla paratia di prua, vicino al timone, avevo appeso una tavola di legno con un proverbio quacchero: PROCEDI LUNGO LA VIA CHE TI SI APRE DAVANTI. A poppa, sulla porta verso il ponte e i motori, misi un'altra targa, con una citazione da *Cuore di tenebra* di Joseph Conrad, il consiglio ricevuto da Marlow prima di iniziare la risalita del fiume Congo: EVITA L'IRRITAZIONE. Per tutta la vita ho tentato di mettere in pratica questi semplici precetti e quando non ci sono riuscito ne ho pagato il prezzo; nell'aprile del 1995, il mio copilota e io prendemmo il largo per mettere alla prova questi ammonimenti in un'avventura di una certa portata e di considerevole azzardo.