



La Guerra dei Sei Giorni innesca la crisi di Suez, quindici navi bloccano il canale: nasce una comunità tra gli equipaggi e ai polacchi viene un'idea folle



Le Olimpiadi galleggianti

L'incredibile avventura a Suez

In alto: Il capo ingegnere della Port Invercargill chiama a raccolta gli atleti. Al centro: l'equipaggio della Sindh. Qui sopra: Andrew Lutynsku, quarto ingegnere della Djakarta

Pierdomenico Baccalario

Nel 1968, mentre il mondo guardava Fosbury saltare all'indietro a Città del Messico, quindici navi bloccate nel canale di Suez organizzavano le loro contro-Olimpiadi. Con le medaglie fuse nella sala macchine, un cane in porta, i polacchi a costruire archi con le proprie mani e una coppa consegnata dall'unico giornalista straniero presente. Questa storia inizia il 5 giugno 1967, alle 8.30 del mattino, quando il pilota egiziano salito a bordo della nave francese Sindh rassicura il comandante J.L. Choquet con una delle sue solite certezze: «La guerra non scoppierà di certo oggi». Trenta minuti dopo, i caccia israeliani attaccano le basi aeree di El Kabret passando così bassi sulle navi in transito da sfiorare gli alberi di prua. Il pilota egiziano, vedendo le forze aeree del suo paese dissolversi nel cielo del Sinai, aggiunge, quindi, al terzo ufficiale Peter Flack: «Be', se la sono cercata».

È così che inizia la Guerra dei Sei Giorni, tra Israele e l'Egitto, per il controllo del Canale di Suez, e che bloccherà le quindici navi che in quel momento ci stavano passando — un po'

come accade, di questi tempi, per lo stretto di Hormuz. Quello che ancora nessuno sa, però, è quanto durerà questo blocco. Per capire cosa successe bisogna immaginare cosa fosse il canale di Suez nel 1967, e cosa significasse perderlo o controllarlo. Inaugurato nel 1869 dopo dieci anni di scavi nel deserto tra l'Egitto e la Penisola del Sinai, il canale collega il Mediterraneo al Mar Rosso tagliando fuori migliaia di miglia di navigazione intorno all'Africa. In questo modo la rotta tra il Golfo Persico e Rotterdam si accorcia di oltre 7.000 chilometri. Nel 1966, l'anno prima della guerra, da quel canale passavano più di 21.000 navi e qualcosa come 246 milioni di tonnellate di merci: il 14 per cento del commercio marittimo mondiale dell'epoca. Il canale era egiziano dal 1956, quando il presidente Nasser ne aveva nazionalizzato la gestione, scatenando la famosa «Crisi di Suez» con Francia, Gran Bretagna e Isra-

Le medaglie dei Giochi sullo stretto furono forgiate in sala macchine

ele. La prima volta andò bene, e le potenze coloniali avevano fatto marcia indietro. Nel 1967, invece, Israele decise di agire e in sei giorni conquistò il Sinai, la Cisgiordania, Gaza e le alture del Golan. L'Egitto, travolto, minò i canali d'accesso e affondò alcune navi alle estremità del canale per impedire la loro avanzata. La linea del cessate il fuoco coincise esattamente con il canale di Suez. A chi sarebbe toccato? Per deciderlo il canale rimase chiuso a oltranza.

Con la guerra, le petroliere furono lasciate passare. Le navi passeggeri anche. Ma le quindici navi mercantili, no. Quattro sono britanniche: la Agapenor, la Melampus, la Scottish Star, e la Port Invercargill (per la lingua inglese, le navi sono tra i pochi oggetti a godere del suffisso di genere, sono «her», quindi, sono signore). Due svedesi: Killara e Nippon. Due polacche: Djakarta e Bole-slaw Bierut. Due tedesche della Germania Occidentale: Münsterland e Nordwind. Due statunitensi. Una francese, la Sindh. Una bulgara, la Vasil Levsky. Una cecoslovacca, la Lednice. Vengono bloccate nel Grande Lago Amaro, lo specchio d'acqua a metà canale, a un'ora di navigazione dall'uscita su en-

trambi i lati; solo una, la statunitense SS Observer, rimane più isolata. Le autorità dicono loro di aspettare. E loro aspettano. Senza poter lasciare il carico. E, a un certo punto, capiscono che devono organizzarsi. Il vento del deserto del Sinai ha cominciato a depositare sabbia sugli scafi. A poco a poco, tutta la flotta assume una sfumatura gialla. Ed è così che nasce il nome con cui sarebbero diventate una leggenda: la Yellow Fleet, la Flotta Gialla.

A Ottobre del 1967, quindi, i comandanti delle varie navi si riunirono a bordo della Melampus per fondare la Great Bitter Lake Association, o GBLA. Era una specie di ONU galleggianti, con i propri codici, le proprie regole e, da lì a poco, la propria moneta e addirittura i propri francobolli che — incisi a mano, timbrati con cerallacca, attaccati accanto a quelli egiziani per garantire la consegna — sono oggi pezzi da collezione, ricercati dai filatelisti di mezzo mondo. La vita si organizzò con una logica sorprendente. Ogni risorsa fu messa in comune: la Sindh francese era rinomata per la cucina (gli inviti a cena erano i più ambiti della flotta), la Djakarta polacca aveva il medico di bordo e divenne l'ospedale della co-

munità, la Vasil Levsky bulgara fu attrezzata come sala cinematografica, la Nordwind tedesca come cappella per le funzioni domenicali. E come spesso accade, la luce dello sport arrivò a illuminare un momento buio della storia.

Sul ponte della Port Invercargill fu tracciato un campo da calcio con reti di carico come porte, e con altre reti stese lungo i bordi del ponte per evitare che il pallone finisse in mare. Attorno al campo sorsero un bancone per gli hamburger, le spillatrici per birra e le postazioni per le scommesse. Il torneo settimanale di calcio — quattro contro quattro, una squadra per nave — aveva due giri con tanto di promozione e retrocessione. Il capitano Brian McManus dell'Agalampus — come venne chiamata la sua nave unendo il nome a quello dell'altra nave ormeggiata fianco a fianco — ricordava quelle partite come «veloci e dure». Il commissario Bob Asplet della

Port Invercargill annotava tutto nel suo diario. Quando un marinaio si ruppe un braccio, il medico polacco della Djakarta arrivò in barca nel giro di un'ora. Asplet scrisse: «Questo è un ottimo esempio della cooperazione che dovrebbe normalmente esistere tra gli uomini». Nell'agosto 1968 i carri armati sovietici entrarono a Praga. Nei mesi precedenti, Martin Luther King e Robert Kennedy vennero assassinati. A ottobre, in un clima incandescente, si aprirono le Olimpiadi di Città del Messico, dove Dick Fosbury stupì il mondo con il suo salto in alto di schiena che avrebbe rivoluzionato per sempre la specialità e dove Tommie Smith e John Carlos alzarono il famoso pugno sul podio, in quello che divenne uno dei gesti più iconici della storia dello sport.

Nel Grande Lago Amaro, invece, la Great Bitter Lake Association organizzò la sua contro-olimpiade. E lo fece con una serietà e una fantasia che avrebbero fatto invidia a più di un comitato organizzatore. Dieci giorni prima dell'apertura ufficiale dei Giochi messicani, il 26 settembre 1968, nel Lago Salato iniziò dunque la contro-olimpiade. L'idea era stata dei polacchi della Djakarta, che costruirono archi e frec-

Le specialità erano quattordici: dalla vela al salto in alto. E anche il calcio



PIERDOMENICO BACCALARIO

Pierdomenico Baccalario scrive romanzi per ragazzi dal 1997, e da allora i suoi bestseller sono stati tradotti in oltre trenta lingue e pubblicati con i maggiori editori italiani e stranieri. Collabora da oltre vent'anni con l'organizzazione di Lucca Comics & Games, e nel 2014 ha fondato a Londra l'agenzia creativa Book on a Tree. È stato sceneggiatore per serie animate trasmesse in più di cento Paesi



ce da zero, lavorando il legno nelle officine di bordo. Imbottirono gli ostacoli sul ponte per creare percorsi di corsa e salto. Issarono i bracci delle gru per sostenere le reti del torneo di pallanuoto. Sulla Djakarta stessa, il ponte di prua fu ripulito e su di esso vennero tracciate quattro corsie per la gara di sprint — anche se i concorrenti dovevano stare attenti alle bitte che sporgevano dal pavimento. Qualcuno prestò il proprio materasso perché i saltatori in alto potessero atterrare in sicurezza.

Nella sala macchine della Djakarta, qualcuno aveva fuso e cernellato le medaglie: oro, argento, bronzo. Erano stati prodotti anche certificati, diplomi e un programma dettagliato degli eventi, con tanto di orari e regolamenti. Le specialità erano quattordici: vela, tuffi, nuoto, corsa, salto in alto, tiro con l'arco, tiro a segno, pallanuoto, sollevamento pesi, boxe, triathlon, canottaggio, pesca e, naturalmente, calcio. Si gareggiava per la bandiera della propria nave. Si iscrissero circa duecento marinai. Chi non aveva abbastanza compagni per formare una squadra si poteva unire alla squadra Internazionale o a quella del Commonwealth: nessuno doveva restare fuori.

George Wharton, marinaio britannico e sportivo entusiasta, disse che le Olimpiadi del Lago Amaro furono il momento più alto di tutta la sua carriera. «L'atmosfera era fantastica. Ci si poteva iscrivere a qualsiasi disciplina in cui ti sentivi bravo, e poi il capitano della disciplina selezionava la squadra migliore.» E aggiunse, con una certa soddisfazione, di aver vinto più medaglie di qualsiasi altro concorrente.

I Giochi aprirono il 26 settembre con la regata velica e si conclusero il 12 ottobre con il salto in alto — sedici giorni di competizioni, quasi quanto quelli messicani. Il medagliere finale riservò poche sorprese e qualche beffa. La Polonia vinse il medagliere assoluto, con quattro ori — nuoto, canottaggio, corsa e triathlon — quattro argenti e cinque bronzi. I capitani Prissel e il primo ufficiale Dirk Moldenauer scrissero nel loro rapporto: «Grazie all'eccezionale organizzazione, le Olimpiadi si sono consumate nella più genuina atmosfera olimpica». La Germania arrivò seconda nel medagliere, con tre ori, cinque argenti e quattro bronzi. I tedeschi vinsero il sollevamento pesi — dove eccellevano per corporatura e allenamento — e il marinaio Franz Klok si aggiudicò l'oro nella gara di pesca, una specialità inventata sul momento ma disputata con la massima serietà. I bulgari si erano organizzati per gestire le scommesse, che divennero presto una delle attività più praticate. La Francia portò a casa un solo oro, ma in una disciplina di orgoglio nazionale: la vela, dove i marinai della Sindh non avevano rivali. La Svezia, con i ragazzi della Killara e della Nippon — descritti da più di un commilitone come «sempre pronti per un drink e un po' di divertimento» — vinse il salto in alto. La Cecoslovacchia non si aggiudicò medaglie d'oro nelle gare principali, ma poiché i suoi marinai erano campioni di scacchi, tra una gara e l'altra sulla loro nave si aprì un circolo di giocatori. La Gran Bretagna chiuse terza. Ai britannici andò l'oro nel tiro con l'arco, e quando arrivarono alla finale del torneo di calcio capirono che non sarebbe stata una partita qualsiasi. Perché dall'altra parte c'era la Germania. Il che crea leggenda dentro alla leggenda. Inghilterra — Germania non è solo un classico. E' una vera e propria rivincita: due anni prima, nel luglio del 1966, avevano perso la finale dei Mondiali proprio contro l'Inghilterra, con il celeberrimo goal fantasma di Geoff Hurst che ancora oggi divide gli appassionati. Quella palla aveva toccato la riga? Era entrata? I tedeschi erano convinti di no.

Il campo di quella finale era stato tracciato col gesso sul ponte della Port Invercargill, la più grande delle navi britanniche. Le maglie erano state cucite con le vecchie divise della sala macchine. La squadra britannica si chiamava Agalampus, unendo i nomi dei due cargo ormeggiati fianco a fianco. Senonché, i due migliori giocatori della squadra tedesca si infortunarono negli allenamenti. Senza di loro, la squadra era meno forte. I marinai tedeschi — che avevano passato settimane a prepararsi, a organizzare passaggi e schemi

E l'Inghilterra si “aggiunse” un Mondiale



su un ponte lungo cinquanta metri — ci provarono comunque. La partita si giocò con tutto l'accanimento che ci si poteva aspettare. Ma vinse, di nuovo, l'Inghilterra. A consegnare la Coppa d'argento fu addirittura l'invio del Daily Express — unico giornale straniero ad aver mandato qualcuno a documentare la finale. Prima delle Olimpiadi, il giornale aveva scritto alla GBLA offrendo la propria sponsorizzazione: aveva mandato via nave divise, palloni e, naturalmente, una coppa. Il cronista arrivò, vide, e scrisse: «Un altro mondiale per la Gran Bretagna». Il che era una boutade, certo, ma che fece storia, come il servizio della BBC che arrivò poco dopo al Lago Amaro convinta — come ricordo poi il primo ufficiale Kinghorn — «che l'Olimpiade fosse un'iniziativa britannica».

Si disse molto sorpresa quando scoprì che era stata organizzata dai polacchi. A ritirare la coppa, insieme ai marinai, ci fu anche Bulbul — il cane della Sindh, che durante il torneo aveva giocato come portiere e si era guadagnato sul campo la propria medaglia

olimpica. Salì sul podio e si fermò lì, immobile, mentre suonavano l'inno. Le navi della Flotta Gialla rimasero bloccate fino al 5 giugno 1975, per otto anni. Quando ci furono da riavviare i motori, solo la Münsterland tedesca riuscì a navigare autonomamente — e anche la sorella Nordwind. Le altre, corse dalla salsedine e dalla sabbia del Sinai dopo quasi un decennio di immobilità, furono demolite.

Le medaglie delle Olimpiadi del Lago Amaro, forgiate in una sala macchine, sono ancora oggi in giro in qualche cassetto, scatola e bacheca del mondo. I francobolli della GBLA si vendono tra i collezionisti, a prezzi che farebbero sorridere i marinai che li incisero a mano. La Coppa del torneo di calcio, invece, è conservata al Merseyside Maritime Museum di Liverpool, nel cuore del quartiere dei dock vittoriani. Il museo riaprirà nel 2028 per il sessantesimo anniversario della più straordinaria finale di calcio mai disputata — su un nave, nel mezzo del deserto, tra giocatori che volevano solo tornare a casa.

STORIE DA FILM

Una serie di
80T
ANNI

A cura di
MARCO PONTI

VI È PIACUTA LA STORIA? DONATE!
Storie da Film raccoglie racconti di sport che sembrano soggetti cinematografici. E nasce anche per aiutare chi scrive un'altra storia: la ricerca. Inquadrate il QR code, prendetevi una parte nel film

