

Andrea Cestari

PARENTESI ATLANTICA

Edizioni il Frangente

Indice

Prefazione	7
Introduzione	11
Come nasce un sogno	13
La barca e la sua attrezzatura come distinguere l'indispensabile dal superfluo	17
L'equipaggio e la routine a bordo come mantenere l'armonia in navigazione	35
La cambusa come organizzarla per non "morire di fame"	45
La scelta della rotta e del periodo come conciliare la traversata con gli impegni di lavoro	53
La prima tappa da Les Sables-D'Olonne a Lanzarote	59
La seconda tappa da Lanzarote alla Martinica	79
Il rientro come riportare la barca in Mediterraneo	117
Epilogo	125
Ringraziamenti	127

Introduzione

Attraversare un oceano con la propria barca è un sogno realizzabile e alla portata della maggior parte dei navigatori.

Ciò che spesso spaventa maggiormente è l'incognita di cosa può succedere durante una lunga navigazione, come eventuali tempeste e avarie. Anche la solitudine e il distacco dalla vita terrestre, oltre ai ragionevoli dubbi relativi alla convivenza tra i vari membri dell'equipaggio nello spazio ristretto di una barca a vela sempre in movimento, sono elementi di incertezza e di conseguenti remore al compimento dell'impresa.

Certo, la scelta di una rotta "facile" come la traversata est-ovest dell'Atlantico, con una barca modernamente attrezzata e nel periodo meteorologicamente favorevole, semplifica molto le cose, ma una traversata oceanica rimane una grande avventura e lascia ricordi indelebili in chi la porta a termine. Le sensazioni sono sempre forti, sia quelle positive che quelle negative. Durante i turni di notte, sospinti dall'Aliseo, si ha tempo di pensare e riflettere sulla propria vita mentre si ammira l'immensità del cielo stellato, aspettando di vedere una stella cadente o cercando di riconoscere le varie costellazioni.

Una volta attraversato un oceano, inevitabilmente non si è più la stessa persona di prima e si guarda al mondo in modo differente; anche le distanze in mare si riducono e si apprezza più intensamente il piacere di navigare.

La traversata, per me, è stata anche un'occasione per condurre uno studio sui possibili effetti di una lunga navigazione oceanica sulle condizioni di salute, in particolare cardiologiche, di un equipaggio non professionista e non più giovane. Ne è emerso che gli esiti della traversata non sono stati negativi, anzi!

Lo scopo di questo libro è raccontare come sia possibile realizzare il sogno di lunghe navigazioni e della traversata atlantica senza dover necessariamente essere navigatori a tempo pieno, in altre parole come sia possibile integrare vita professionale e familiare con la passione per la vela d'altura e la navigazione di ampio respiro.

Spero che le mie riflessioni e l'esperienza raccontata siano di spunto ad altri appassionati, per indurli ad aprire il cassetto dentro cui è stato chiuso il sogno di una traversata atlantica, se non addirittura l'input per un giro del mondo a tappe, senza dover necessariamente chiudere con la vita sino a quel punto condotta.

Prenderò in esame i passi che ho compiuto per realizzare il mio sogno atlantico, partendo dalla scelta dell'imbarcazione e, soprattutto, dalla sua preparazione e attrezzatura per una navigazione sicura e confortevole, passando poi per la scelta di un buon equipaggio e del periodo ottimale per la traversata e per la gestione della cambusa (noi italiani siamo di palato fine) e degli imprevisti, che, come si vedrà proseguendo nella lettura, possono essere importanti e significativi. Dopo il diario di bordo delle due traversate no-stop da Les Sables-d'Olonne a Lanzarote e da Lanzarote alla Martinica, verranno infine analizzate le varie opzioni di gestione della barca nel Caribe e quelle di rientro in Mediterraneo.

L'equipaggio e la routine di bordo

come mantenere l'armonia in navigazione

Sono sempre stato affascinato dalla navigazione in solitario, sia per la sfida insita in questa scelta, legata alla necessità di essere totalmente in grado di gestire la barca e le condizioni meteomarine, sia per le emozioni intense che questo tipo di navigazione può dare, positive o negative: esistono, credo, solo sensazioni assolute, senza mezze misure o compromessi.

Dopo le mie esperienze veliche iniziali in deriva 420 e 470 con mio fratello, negli anni dell'adolescenza, appena ho potuto ho deciso di navigare su derive singole: Laser e, più recentemente, Dinghy 12', proprio per assaporare il piacere della navigazione in solitario.

Passeggiando per il pontile Vendée Globe a Les Sables-d'Olonne, ammirando quei mostri di tecnologia e potenza che sono gli IMOCA 60, non si può evitare di pensare che gli skipper che li conducono in solitario attraverso gli oceani sono dei moderni supereroi, al pari degli invincibili guerrieri omerici di liceale memoria.

Mi sarebbe tanto piaciuto organizzare la mia traversata atlantica in solitario, proprio per poter vivere le emozioni intense che questa avventura può dare, ma l'unico vincolo che mia moglie e i miei figli mi hanno posto nell'organizzare e realizzare questo progetto è stato quello di non partire da solo. E in fondo è stata un'interferenza familiare piuttosto saggia. La traversata in equipaggio, soprattutto se si crea

a bordo la giusta atmosfera, è un'esperienza altrettanto positiva, e comunque i momenti in cui si è soli non mancano, soprattutto durante i turni di notte, i migliori per riflettere, sia su se stessi che sul mondo che ci circonda.

Ovviamente occorre trovare l'equipaggio giusto... Il gruppo non dev'essere troppo numeroso e va dimensionato in funzione della lunghezza dell'imbarcazione. Bisogna tenere presente che per circa tre settimane si vivrà in spazi ristretti, sempre che non si possieda un megayacht, e che ognuno a bordo dev'essere in grado di ricavarci i propri momenti di privacy per estraniarsi dalla vita di comunità. L'ideale (a meno che non ci siano coppie a bordo) sarebbe che ogni membro avesse una propria cabina.

Per poter navigare con un equipaggio ridotto è fondamentale che la barca sia dotata di un efficiente e soprattutto affidabile sistema di autogoverno, in modo da limitare il più possibile la necessità di stare al timone per lunghi periodi. La cosa migliore è avere un sistema in grado di far navigare la barca in sicurezza senza dover timonare, in modo da mettersi alla ruota solo quando se ne ha voglia, o per godersi le surfate sull'onda oceanica quando l'Aliseo è più robusto.

Nella prima tratta oceanica da Les Sables-D'Olonne a Lanzarote eravamo in quattro a bordo: Roberto e Vittorio hanno quindi dovuto condividere la cabina doppia di poppa a sinistra, cosa che non ha creato loro alcun problema, visto che sono compagni di equipaggio in deriva e sono abituati a fare insieme le trasferte sui vari campi di regata.

Nella seconda tappa, quella più lunga, dalle Canarie ai Caraibi, eravamo in tre a bordo e ognuno aveva la sua cabina e la possibilità di godere di propri momenti di privacy assoluta. Questo ha contribuito a creare un'atmosfera ottimale per tutta la traversata, cosa importante soprattutto verso la fine del viaggio, quando si ha voglia di arrivare e si inizia a sentire la stanchezza della lunga navigazione.

L'EQUIPAGGIO E LA ROUTINE DI BORDO

Per quanto la navigazione atlantica possa essere costante, a volte anche per intere giornate e, in condizioni di Aliseo stabile, la barca di fatto vada da sola, permettendo all'equipaggio di vivere una routine rilassata e vacanziera, occorre comunque prestare attenzione sia alle variazioni meteo, con i rinforzi di vento che si accompagnano agli *squall* e la conseguente gestione della velatura, che ai possibili incontri. Anche nella vastità dell'oceano, dove per giorni e giorni non si vede che mare, cielo, sole, nuvole e pesci volanti, si può incontrare qualche imbarcazione in rotta di collisione... Anche a noi è successo, come si vedrà in seguito. Bisogna pertanto organizzare dei turni di guardia per non lasciare mai la barca "da sola".

L'organizzazione dei turni ovviamente dev'essere fatta in funzione della numerosità e dell'esperienza dell'equipaggio, della tipologia d'imbarcazione e della sua attrezzatura. Un equipaggio ridotto, come quello di *Macalippo*², dev'essere composto necessariamente da persone con sufficiente competenza velistica e non da semplici passeggeri. *Macalippo*² è attrezzato per poter essere condotto in solitario e questo ha permesso di organizzare i turni notturni con una sola persona, ottimizzando le ore di riposo. Sono state poche le occasioni in cui chi era di turno ha dovuto svegliare chi era di riposo per farsi aiutare nella conduzione dell'imbarcazione. Ovviamente, in qualità di skipper, avevo disposto di essere sempre chiamato in caso di bisogno o di emergenza.

Durante il giorno non c'erano turni predefiniti, ma vigeva la regola che almeno una persona fosse sempre in coperta di guardia se gli altri andavano a riposare sottocoperta o si appisolavano in pozzetto. Lo stesso è stato per i turni di corvée e di cucina: ci si alternava usando semplicemente un po' di buona volontà, anzi, spesso si faceva a gara per preparare piatti gustosi e sufficientemente elaborati. Probabilmente con equipaggi più numerosi, pena il rischio di anarchia a bordo,

sono necessarie regole più rigide, con turni ben definiti anche nelle ore diurne per organizzare la vita di bordo in armonia.

Soprattutto per la notte, ci sono sostanzialmente due tipologie di turni: a orari fissi oppure a rotazione. I turni a orari fissi hanno il vantaggio che l'organismo tende ad adattarsi meglio alla routine imposta. Però chi copre le ore centrali della notte è più penalizzato perché sono i turni più pesanti e restare svegli in questo lasso di tempo per oltre venti giorni può avere un effetto negativo sulla salute, sia fisica che mentale. Su *Macalippo*² in entrambe le tratte abbiamo utilizzato pertanto dei turni a rotazione per distribuire meglio il carico tra i vari membri dell'equipaggio. Nella seconda tratta della traversata, inoltre, si naviga da est a ovest, attraversando quattro o cinque fusi orari, per cui comunque le lancette degli orologi vanno spostate e gli orari dei turni si modificano progressivamente rispetto al riferimento UTC.

Per semplificarci la vita a bordo e definire l'inizio dei turni di notte, consideravamo l'ora intera più prossima al tramonto, anche perché di fatto la vita a bordo è scandita proprio dall'alba e dal tramonto, che separano i momenti di luce da quelli di buio. Inoltre, nella stagione e alle latitudini in cui si compie la traversata Canarie-Caraibi il giorno e la notte hanno sostanzialmente la medesima durata di circa dodici ore, e questo semplifica molto l'organizzazione. E siccome l'orario è una convenzione... la convenzione a bordo di *Macalippo*² durante la traversata stabiliva che le nostre 20:00 locali coincidessero appunto con l'ora del tramonto.

Nella prima parte della traversata, da Les Sables-D'Olonne a Lanzarote, lo schema impiegato, essendo in quattro a bordo, era di tre ore "on" e nove ore "off": un vero lusso, soprattutto se si è dormiglioni. In realtà, siccome in estate le ore di luce sono maggiori di quelle di buio, abbiamo "rubato" un'ora e facevamo iniziare il turno alle 21:00 e non alle 20:00, in modo da ridurre a due ore e mezza i due turni centrali della notte.

Nella seconda tratta, essendo in tre, avevamo due opzioni: due ore "on" e quattro ore "off", oppure tre ore "on" e sei ore "off". La prima opzione prevede che ognuno debba fare due turni ogni notte. Vista la minor durata di ogni turno, può essere un'opzione vantaggiosa nel caso in cui si debba timonare, ad esempio se a bordo non c'è pilota automatico o è andato in avaria, oppure, nella prima parte del viaggio, nel caso in cui il pozzetto non sia ben protetto e faccia quindi più freddo. Con la seconda opzione, invece, è necessario che a rotazione si facciano due turni (il primo e l'ultimo) ogni tre giorni. Questo consente ovviamente un adeguato riposo notturno, ma è necessario avere un pilota automatico efficiente e robusto. È uno schema valido soprattutto quando si naviga più a sud e il clima è più mite. Siamo partiti da Lanzarote con entrambe le opzioni sul tavolo da carteggio e ci siamo da subito trovati bene con il sistema tre ore "on" e sei "off"; le ore di riposo continuative erano sufficienti per ricaricare le batterie dell'equipaggio e il fatto di avere due turni ogni tre giorni non è stato di peso, visto che comunque anche nella vita "terrestre" capita di andare a letto tardi la sera e doversi alzare presto la mattina successiva! Nel box sono riportati gli schemi relativi alla turnistica impiegata durante la traversata, che avevamo stampato e appeso al tavolo da carteggio. Ogni mattina cancellavamo con un tratto di penna il giorno precedente, in modo da non confonderci (può succedere dopo qualche giorno di navigazione).

Come già accennato, in collaborazione con il Dipartimento di Cardiologia dell'IRCCS Istituto Auxologico Italiano e con l'Università di Milano Bicocca, abbiamo condotto uno studio sugli effetti cardiologici (pressione arteriosa e ritmo cardiaco) che le condizioni meteomarine e la turnistica a bordo durante una traversata atlantica possono avere su un equipaggio di velisti non professionisti e poco allenati, decisamente over 50. Lo studio ha dimostrato che, con una barca ben equi-

PARENTESI ATLANTICA

paggiata per navigazioni d'altura e dotata di tutti i comfort per una vita "comoda" a bordo, con una cambusa ricca di prodotti della dieta mediterranea e un'attenzione alla scelta del fresco e alla sua conservazione e con un'organizzazione dei turni che consentisse un buon numero di ore di riposo continuativo, attraversare un oceano non ha avuto alcun impatto negativo sulle condizioni cardiocircolatorie dell'equipaggio.

I turni in traversata

Schema dei turni con quattro persone di equipaggio utilizzato per la tratta da Les Sables-D'Olonne a Lanzarote: 3 ore "on" e 9 ore "off".

Notte 1

21:00-24:00	Andrea
00:00-02:30	Giacomo
02:30-05:00	Roberto
05:00-08:00	Vittorio

Notte 3

21:00-24:00	Roberto
00:00-02:30	Vittorio
02:30-05:00	Andrea
05:00-08:00	Giacomo

Notte 2

21:00-24:00	Vittorio
00:00-02:30	Andrea
02:30-05:00	Giacomo
05:00-08:00	Roberto

Notte 4

21:00-24:00	Giacomo
00:00-02:30	Roberto
02:30-05:00	Vittorio
05:00-08:00	Andrea

La persona del turno successivo è considerata in "standby", disponibile per aiutare chi è di turno in caso di bisogno. La sveglia è fissata quindici minuti prima del turno, dieci minuti prima avviene il passaggio di consegne e l'aggiornamento del diario di bordo.

L'EQUIPAGGIO E LA ROUTINE DI BORDO

Schemi dei turni con tre persone di equipaggio utilizzato per la traversata vera e propria, dalle Canarie ai Caraibi.

2 ore "on" e 4 ore "off"

3 ore "on" e 6 ore "off"

Notte 1

20:00-22:00	Andrea
22:00-24:00	Marzio
00:00-02:00	Vittorio
02:00-04:00	Andrea
04:00-06:00	Marzio
06:00-08:00	Vittorio

20:00-23:00	Andrea
23:00-02:00	Marzio
02:00-05:00	Vittorio
05:00-08:00	Andrea

Notte 2

20:00-22:00	Marzio
22:00-24:00	Vittorio
00:00-02:00	Andrea
02:00-04:00	Marzio
04:00-06:00	Vittorio
06:00-08:00	Andrea

20:00-23:00	Marzio
23:00-02:00	Vittorio
02:00-05:00	Andrea
05:00-08:00	Marzio

Notte 3

20:00-22:00	Vittorio
22:00-24:00	Andrea
00:00-02:00	Marzio
02:00-04:00	Vittorio
04:00-06:00	Andrea
06:00-08:00	Marzio

20:00-23:00	Vittorio
23:00-02:00	Andrea
02:00-05:00	Marzio
05:00-08:00	Vittorio

La persona del turno successivo è considerata "in standby" per aiutare chi è di turno. La sveglia è fissata quindici minuti prima del turno, dieci minuti prima avviene il passaggio di consegne e l'aggiornamento del diario di bordo. Misurazione della pressione arteriosa e della frequenza cardiaca a inizio e fine turno.

Cosa portare a bordo: abbigliamento e attrezzatura personale

Anche se programmando adeguatamente la traversata atlantica dall'Europa ai Caraibi, nella giusta stagione e con il corretto studio della meteo, difficilmente ci si troverà a navigare in condizioni meteorologiche estreme, è comunque necessario avere un'adeguata attrezzatura personale, importante sia per il comfort a bordo che per la sicurezza.

La prima parte della traversata (Europa-Canarie) viene eseguita in genere nei mesi estivi, tuttavia, soprattutto per chi parte dal Nord Atlantico, come nel nostro caso, il clima può essere decisamente fresco sino a quando non si scende di latitudine all'altezza dell'Africa. Similmente avviene nella seconda parte della traversata: sino a quando non si scende di latitudine e non si entra nella fascia tropicale e nel regime degli Alisei è bene avere a disposizione capi caldi: del resto si parte in inverno! Stare caldi e asciutti, con abiti comodi, è importante anche per combattere il mal di mare, che tipicamente colpisce in modo più importante durante i primi giorni di navigazione, quelli con il clima più freddo. Potersi infilare in un sacco a pelo caldo e chiudere gli occhi cullati dalle onde alla fine del proprio turno di guardia notturna, poi, è impagabile!

Bisogna pertanto prevedere di mettere nella propria sacca sia indumenti per affrontare i climi più rigidi che quelli tropicali, senza esagerare, soprattutto se a bordo lo spazio di stivaggio non è tantissimo. Anche perché comunque durante la navigazione è possibile fare il bucato, nei giorni di sole e mare più calmo.

Non bisogna dimenticare di portare i propri farmaci personali, sia se si è in terapia cronica per qualche patologia, sia se si prendono periodicamente al bisogno, così come abbondanti quantità di creme solari ad alta protezione.

Se si usano occhiali da vista è bene portarne almeno un paio di scorta: in mezzo all'Atlantico è difficile trovare un ottico in caso di bisogno...

Tra le dotazioni personali e d'abbigliamento che ciascuno deve avere a bordo, accanto ai propri indumenti intimi, l'abbigliamento di base dovrebbe comprendere come minimo: due paia di pantaloni lunghi, due paia di pantaloni corti, un costume da bagno, due magliette a maniche lunghe, due o tre magliette a maniche corte, una felpa, un maglione di pile, una giacca a vento o giubbino da vela con interno in pile, un cappellino di lana, un cappellino da sole, due paia di occhiali da sole.

Oltre a questo ricordiamo:

- una cerata completa di buona qualità;
- scarpe e stivali da vela da usare unicamente a bordo (gli stivali dovrebbero essere di una taglia superiore a quella usuale in modo da poterli indossare comodamente anche con due paia di calze quando fa più freddo);
- coltello da vela;
- luce frontale;
- giubbino salvagente autogonfiabile con cintura di sicurezza incorporata e cordone ombelicale;

- guanti da vela;
- sacco a pelo caldo (meglio se sintetico perché si asciuga più velocemente rispetto a quello in piumino nel caso in cui si bagnasse).

Non bisogna poi dimenticare che il viaggio sarà lungo e che, oltre al tempo necessario per la routine di bordo (navigazione, manovre, controllo attrezzature, corvée di cucina), e a quello dedicato alla contemplazione della natura e del mondo marino circostante, ci sarà molto tempo da dedicare a se stessi. Non deve pertanto mancare nella sacca una buona dose di libri e di musica. Vittorio, ad esempio, grande amante e cultore della musica, in quel periodo stava perfezionando lo studio della chitarra e si era portato a bordo un "aggeg-gio strano", come lo chiamavamo noi, che rappresentava la tastiera di una chitarra, su cui si esercitava. Io invece amo leggere, soprattutto libri di mare, e la traversata è stata l'occasione per farne una vera scorpacciata.

La prima tappa

da Les Sables-D'Olonne a Lanzarote

Sabato 24 luglio 2021, ore 0:00

È mezzanotte esatta quando scendo lungo la ripida rampa che porta al pontile Vendée Globe (c'è bassa marea e da queste parti l'escursione è di alcuni metri) dove *Macalippo*² ci aspetta all'ormeggio. È bellissima: la vedo finita e in acqua per la prima volta! Il precedente incontro era avvenuto in cantiere, ancora in fase di allestimento.

Insieme a me ci sono Giacomo, Roberto e Vittorio, il mio equipaggio per questa traversata. Sono tre amici, come me soci della sezione di Desenzano del Garda della Lega Navale Italiana. Ci conosciamo da anni e da anni ci sfidiamo con le nostre barchette durante le uscite sul lago. Tutti appassionati di navigazione su derive, non hanno esperienza di vela d'altura ma sono ottimi velisti e regatano abitualmente nel circuito Long Distance. Vittorio, inoltre, è istruttore di vela federale e sta per trasformare la sua passione in professione. Sia per Vittorio che per Giacomo la traversata atlantica era un sogno nel cassetto, mentre Roberto si è lasciato contagiare volentieri dal nostro entusiasmo e coinvolgere nel progetto.

Siamo appena arrivati a Les Sables-D'Olonne da Milano dopo un viaggio piuttosto lungo: aereo sino a Parigi, poi TGV sino a Nantes e poi un altro treno sino a qui: esattamente dodici ore di viaggio. Siamo partiti col caldo estivo mediterraneo, ma qui fa freschino e

dobbiamo tirare fuori le felpe e i giubbini dalla borsa. Il resto del bagaglio e delle dotazioni, inclusa buona parte della spesa, arriverà domani mattina presto dall'Italia con un furgone appositamente organizzato nelle settimane scorse.

Saliamo in barca e inizio a esplorarla; l'emozione è tanta che il sonno e la stanchezza sono scomparsi, ma bisogna cercare di dormire almeno per qualche ora, dato che ci aspetta una bella avventura. Nell'eccitazione generale svegliamo anche il vicino d'ormeggio, che esce con la testa dal tambuccio chiedendoci di zittirci, ma poi, una volta capita la situazione, ci saluta complimentandosi per la barca nuova.

*Macalippo*² è proprio bella, le modifiche degli interni sono riuscite proprio come le volevo e le danno un'aria decisamente accogliente e adatta a lunghi periodi a bordo.

La giornata di oggi e la mattinata di domani saranno dedicate a preparare la barca per poter mollare gli ormeggi nel pomeriggio alla volta delle Canarie, più precisamente del Marina Rubicón, sulla costa sud di Lanzarote. Oltretutto tra oggi e domattina si concluderà il passaggio di una delle tante perturbazioni che attraversano periodicamente il golfo di Biscaglia, determinando la sua reputazione di tratto di oceano difficile e a tratti pericoloso per la navigazione. Da circa due settimane seguio attentamente sui vari modelli l'evoluzione della meteo. Dopo questa perturbazione dovremmo avere due o tre giorni abbastanza tranquilli, con venti dai quadranti settentrionali, anche se è possibile il passaggio di una nuova perturbazione non troppo forte verso la fine della traversata del golfo, prima di puntare decisamente a sud, una volta scapolato capo Finisterre, in Spagna.

La nostra rotta prevede di stare quanto più possibile al largo, visti i ripetuti attacchi delle orche alle imbarcazioni da diporto, soprattutto nella zona tra La Coruña e capo Finisterre, nell'ultimo anno. In alcune zone in prossimità della costa la guardia costiera ha vietato la

navigazione a imbarcazioni di lunghezza inferiore a 15 metri. Questi attacchi sono indirizzati principalmente ai timoni: sembra che la popolazione di orche di questo tratto di oceano abbia capito che, interagendo con il timone, l'imbarcazione cambia rotta a suo piacimento. Secondo gli esperti gli attacchi sarebbero collegati a esperienze ludiche dei cetacei e sono spesso condotti da elementi giovani, per lo più nel periodo tra luglio e settembre. I mesi estivi, del resto, sono quelli di maggior traffico nautico, ma corrispondono anche al periodo di migrazione del tonno rosso, molto gradito alle orche, lungo quel tratto di mare. Fatto sta che queste interazioni barca-orca coinvolgono frequentemente barche a vela di dimensioni medio-piccole, provocando spesso danni importanti, che hanno richiesto l'assistenza della guardia costiera e delle strutture di salvataggio per il traino dell'imbarcazione in porto.

Non sono premesse simpatiche per l'inizio del nostro progetto di traversata atlantica.

La mattina seguente sveglia presto perché alle 8:00 arriva il camioncino dall'Italia e alle 10:00 abbiamo appuntamento con l'export manager del cantiere che mi deve dare i documenti della barca e spiegare il funzionamento degli impianti.

Puntualissimo, arriva l'autista del camioncino e scarichiamo una montagna di attrezzature, dotazioni di sicurezza, bagagli e viveri sul pontile davanti alla barca. Come riusciremo a sistemare tutto all'interno è una seria preoccupazione.

La decisione di portare in questo modo le attrezzature necessarie alla vita a bordo e alla sicurezza, insieme a una buona cambusa di prodotti italiani, è stata dettata da diverse necessità, ma sicuramente si è rivelata una scelta ottimale anche dal punto di vista economico.

Trattandosi di una barca nuova, un po' come per una casa, andava "arredata" di tutto: stoviglie, piatti, bicchieri, posate, lenzuola,

coperte, libri... tutto ciò che rende abitabile e piacevole una casa. Oltre a tutto questo c'erano il tender con il motore fuoribordo e i borsoni con i nostri abiti ed effetti personali. Per portare tanti oggetti ingombranti dall'Italia sino a Les Sables-d'Olonne bisognava per forza ricorrere a un corriere o a un servizio di trasporti. A questo punto un pacco in più o in meno non avrebbe fatto la differenza, così ho potuto organizzare in modo ottimale la scelta e l'acquisto delle dotazioni di sicurezza e delle attrezzature mancanti. Sul web si trovano infatti diverse promozioni e con molta pazienza e accurate ricerche sono riuscito a risparmiare parecchie centinaia di euro rispetto alla cifra che avrei speso affidando questo compito al cantiere.

A questo punto, poiché c'era ancora spazio disponibile sul furgone del trasportatore, non abbiamo potuto resistere alla tentazione di fare gran parte della cambusa in Italia e spedirla insieme alle attrezzature: così abbiamo potuto scegliere non solo i nostri cibi preferiti, ma anche delle marche che conosciamo.

Anche nella scelta del trasportatore il web è stato un ottimo ausilio: ho valutato diversi preventivi e ho trovato una società di trasporto in grado di prelevare i pacchi e le varie attrezzature dal garage di casa mia a Milano e portarmeli nel giorno e nell'ora concordati al pontile di Les Sables-D'Olonne. Ho scoperto che per un servizio del genere queste società hanno costi più contenuti rispetto ai tradizionali corrieri e si adattano meglio alle esigenze dei clienti.

Alle 10:00 il briefing con il delegato del cantiere interrompe i lavori di riordino del materiale appena arrivato, ma per metà giornata troviamo a ogni cosa il giusto alloggiamento, tra un piovasco e l'altro a causa della perturbazione in corso. Pausa pranzo con hamburger e birra in uno dei ristorantini sul porto, da cui si ammirano le barche all'ormeggio; un grosso gabbiano atlantico (sono circa il doppio di quelli a cui siamo abituati in Mediterraneo) ci guarda incuriosito

appollaiato alla balaustra del *dehors* del ristorante, forse in attesa di un po' di cibo.

Les Sables-D'Olonne è un posto mitico, soprattutto per chi ama la vela oceanica. Questa cittadina della Vandea è infatti famosa per la Vendée Globe, la regata in solitario senza scalo intorno al mondo su monoscafi ipertecnologici di 60 piedi (circa 18 metri) e passeggiando per il porto e per le banchine si respira aria di lunghe navigazioni e di oceano, un'atmosfera da veri marinai. Ci sono parecchi cantieri famosi e molti negozi di attrezzature e forniture nautiche, e tutto richiama la vela.

*Macalippo*² è ormeggiato proprio al pontile Vendée Globe, da cui partono gli IMOCA 60 per la regata e anche noi ci sentiamo un po' parte di questo mondo mentre passeggiamo sul pontile ammirando le altre barche. Dietro di noi c'è un enorme murales con i volti e i nomi dei protagonisti dell'edizione 2020-2021, conclusa da pochi mesi. Poco più di un anno fa mi trovavo sullo stesso pontile con mio figlio ad ammirare gli IMOCA 60 in partenza per la Vendée Arctique, regata prodromica alla Vendée Globe. Oggi ci sono io tra gli skipper delle barche in banchina... Accanto a *Macalippo*² ci sono alcuni IMOCA 60, alcuni Class 40, un gruppo di Mini 650 e alcune barche di linea classica reduci dalla Golden Globe Race 2018, riedizione della prima regata in solitario intorno al mondo che ha creato il mito di Sir Robin Knox-Johnson e soprattutto quello di Bernard Moitessier. Tra le barche ormeggiate c'è anche un Class Globe 580, un barchino in compensato marino di meno di sei metri, estremamente essenziale ma dall'aria robusta, che partirà a breve per una regata transoceanica, ovviamente in solitario, dall'Europa alla Martinica passando per Lanzarote, più o meno il nostro stesso percorso.

Gli IMOCA 60 sono stupendi, vere e proprie macchine da navigazione, enormi e imponenti e ci si chiede come possano essere con-

dotti da una sola persona: gli skipper della Vendée Globe si meritano tutto il rispetto e le celebrazioni con cui sono accolti sia alla partenza che all'arrivo della regata. Viene da chiedersi invece come sia possibile attraversare in sicurezza un oceano con un Mini 650, se non addirittura con un Class Globe 580, impresa che richiede sicuramente una certa dose di incoscienza e molto coraggio.

L'adrenalina è tanta e ci sembra di essere già dei navigatori oceanici, anche perché, vedendoci sistemare la barca e caricare attrezzature e vettovaglie, diverse persone ci chiedono dove siamo diretti e poter rispondere: *"We are leaving no-stop for the Canaries"* tiene decisamente alta l'autostima. Questo entusiasmo ci aiuta a combattere almeno in parte le ansie, i timori e le preoccupazioni per la nostra prima traversata oceanica: il golfo di Biscaglia e i possibili attacchi delle orche sono un pensiero fisso, oltre agli altri eventuali imprevisti di una navigazione con una barca nuova che non si conosce.

Concludiamo la giornata andando a fare la spesa del fresco al supermercato vicino a Port Olona, dove nessuno si stupisce vedendoci arrivare alle casse con tre carrelli pieni di frutta e verdura, acqua, un po' di vino francese, qualche aggiunta sfiziosa e alcuni cibi pronti che ci aiuteranno soprattutto nei momenti iniziali della traversata, quando il piede marino (e soprattutto lo stomaco) non si saranno ancora abituati all'oceano. Qui gli impiegati dei supermercati sono abituati a vedere gli equipaggi fare cambusa per lunghe navigazioni e c'è un servizio di trasporto degli acquisti direttamente alla banchina dove si è ormeggiati: comodissimo!

Cena in un altro ristorante sul porto, circondati da cimeli e foto di barche impegnate nella Vendée Globe: a Les Sables-D'Olonne davvero tutto parla di vela!

Domenica 25 luglio 2021

1° giorno di navigazione

Ore 12:00 UTC. Si parte! Un colpo di marcia avanti e un colpo con l'elica di prua per raddrizzare l'uscita e allontanare la fiancata dal fin-ger mentre le cime d'ormeggio a doppino scivolano veloci per liberare la barca: *Macalippo*² lascia il suo posto sul pontile Vendée Globe per iniziare a navigare. A bordo siamo tutti elettrizzati ed emozionati e ci godiamo appieno l'uscita da Port Olona percorrendo il lungo canale di ingresso. Proprio lungo questo canale, durante la partenza della regata, sfilano le barche partecipanti, con i vari skipper a prua che salutano gli spettatori in visibilio accalcati sulle sponde. È una bella sensazione e ci dà carica, anche se ovviamente nessuno fa caso al nostro passaggio.

Appena usciti dalle acque protette, colpevoli anche i bassi fondali della zona e la burrasca appena passata, siamo investiti da un mare grosso che ci fa ballare parecchio. Siamo tutti colpiti dal mal di mare, ma dobbiamo resistere, l'alternativa sarebbe girare i tacchi e rientrare, la tentazione è forte, ma non è un'opzione che possiamo prendere in considerazione. Mi faccio forza (sono o non sono lo skipper?) e cerco di incoraggiare il mio equipaggio dicendo che anche molti dei navigatori della Vendée Globe, pur essendo dei professionisti, stanno male all'inizio della navigazione e che in genere in due o tre giorni ci si abitua. Issiamo la randa e svolgiamo le vele di prua. Il vento soffia rafficato da ovest-nordovest tra i 18 e i 22 nodi e la combinazione migliore ci sembra randa con una mano di terzaroli e trinchetta. Una soluzione che ci permette di navigare bene sui sette nodi di bolina larga con mure a dritta.

Le onde sono veramente importanti e la luna quasi piena ci regala una buona visibilità durante la nostra prima notte atlantica. Ovviamente il programma di turni previsto salta e resto sveglia per tutta

la notte, mentre il mio equipaggio è KO; per cena qualche galletta di mais nella speranza che aiuti contro il mal di mare. Fa freddo e indossiamo tutti la cerata e vestiti pesanti.

Lunedì 26 luglio 2021

2° giorno di navigazione

Ore 12:00 UTC, punto nave: 45°16.0'N-3°41.1'W

Barometro: 1010 mbar

Miglia percorse sulla carta nelle 24 ore: 110

Mi godo la bellezza dell'alba e il piacere di essere in mezzo all'oceano. Per fortuna il mare si calma un po' e con lui anche il mio mal di mare; il vento cala tra i 10 e i 14 nodi. Navighiamo con punte oltre i sette nodi con randa e genoa pieni. Proseguiamo di bolina più o meno in rotta verso capo Finisterre, ma mancano ancora tante miglia. Alla fine della mattinata il vento cala ancora e ci aiutiamo con un po' di motore per proseguire con una media sopra i sei nodi: conviene accelerare per lasciarci Biscaglia alle spalle quanto prima, o almeno trovarci il più a ovest possibile prima dell'arrivo del prossimo fronte.

Vengono a trovarci i delfini: sono branchi numerosi composti da animali di piccola taglia, potrebbero essere giovani e curiosi. Restano a lungo a giocare con l'onda di prua di *Macalippo*² e quando sono a poppa nuotano un po' girati, come per guardare chi è a bordo. È sempre bello vedere i delfini che vengono a giocare con la barca, fanno compagnia e hanno un'aria simpatica.

Alle 17:30 UTC attraversiamo la linea di confine tra Francia e Spagna e issiamo la bandiera di cortesia iberica all'altezza della crocetta bassa di dritta. Dal pomeriggio è tornato un buon venticello sui 10-12 nodi che ci permette di navigare bene, anche se la rotta ora ci porta

un po' verso la costa spagnola rispetto alla traiettoria ideale. Il mal di mare migliora decisamente per Roberto e per me, mentre Giacomo e Vittorio sono ancora sofferenti. Dopo oltre ventiquattr'ore di quasi digiuno la fame si fa comunque sentire e bisogna nutrirsi e idratarsi, anche a costo di doversi sforzare. Per cena cuciniamo delle lasagne pronte che saggiamente abbiamo comprato sabato, hanno il grosso vantaggio che basta metterle in forno e aspettare la completa cottura, così possiamo limitare al massimo il tempo da trascorrere sottocoperta, dove il mal di mare si fa sentire ancor di più.

Martedì 27 luglio 2021

3° giorno di navigazione

Ore 12:00 UTC: non abbiamo fatto il punto nave (ed è un errore) a causa delle condizioni meteo e del mal di mare. Per fortuna il plotter cartografico ci aiuta. Siamo proprio in mezzo al golfo di Biscaglia.

Oggi è stata una giornata decisamente impegnativa per la meteo (e per i nostri stomaci). Come da previsione – e da consuetudine, visto che mediamente Biscaglia è attraversata da una perturbazione ogni tre o quattro giorni – siamo investiti da un bel fronte che porta per tutta la giornata una serie di *squall* e raffiche sui 30 nodi, inizialmente da sudovest. Non si passa il golfo di Biscaglia senza pagare pegno. Speriamo solo che sia in saldo, vista la stagione! Navighiamo di bolina mure a sinistra con due mani di terzaroli alla randa e trinchetta in questa vastità oceanica in cui le uniche altre due barche sono visibili solo sull'AIS e hanno rotta e velocità più o meno equivalenti alle nostre. È una navigazione tosta, ma *Macalippo*² naviga tranquillo, dandoci una sensazione di sicurezza. Tra uno *squall* e l'altro il cielo è di un bellissimo azzurro e le varie linee temporalesche, con associati rinforzi di vento, si vedono arrivare in modo preciso, tanto

che facciamo il conto alla rovescia mentre si avvicinano: tre, due, uno.... pam! Arrivano le raffiche e la pioggia.

In serata il vento ruota in senso orario, come da previsione, lasciandoci la sensazione che il fronte stia passando e permettendoci di virare per puntare sul nostro waypoint ben al largo di capo Finisterre, sia per evitare il canale di separazione del traffico delle navi, sia per ridurre il rischio di incontro con le orche. Abbiamo fatto bene a cercare di guadagnare quanto più possibile a ovest, visto che ora siamo in posizione favorevole al centro del golfo.

Mercoledì 28 luglio 2021

4° giorno di navigazione

Ore 12:00 UTC, punto nave 43°49.9'N-8°12.7'W

Barometro: 1010 mbar

Miglia percorse sulla carta nelle 24 ore: circa 120 (valutazione imprecisa a causa del mancato punto nave ieri)

Stamattina all'ora di colazione abbiamo visto terra in lontananza: era la costa spagnola a nordest di capo Finisterre. È stata una bella emozione vedere la costa dopo quasi quattro giorni da quando siamo partiti da Les Sables. I cellulari hanno trovato campo e finalmente ho potuto chiamare a casa per parlare con la mia famiglia.

Ho anche scaricato le nuove previsioni meteo aggiornate per la prossima parte della navigazione. Sembra che l'anticiclone delle Azzorre sia ben stabilizzato e una volta arrivati al turning point al largo di Finisterre, da cui distiamo circa 65 miglia, potremo fare rotta a sud accompagnati da venti portanti che dovrebbero permetterci una bella galoppata sino alle Canarie. Intanto il vento latita un po' e dobbiamo procedere per qualche ora a vela e motore per tenere una velocità sui sei nodi.