

Marco Massimo Marini

Horn

Un sogno realizzato



Edizioni il Frangente

*Come l'acqua vorrei essere trasparente e prendere ogni forma,
sciogliermi al sole delle vette più alte e correre fino al mare...
non avere dimora se non nel cuore di chi ne riconosce il valore
e aspettare ancora un raggio di sole per ricominciare il mio viaggio.*

Il ricordo non affievolirà mai il mio affetto, a mia madre e mio padre.

Premessa

La prima volta che ho sentito parlare di capo Horn penso sia stata quando mio padre cercava di affascinare me e mio fratello alla vela, da bambini; durante le traversate adriatiche ci raccontava di navigatori solitari che in quegli anni cominciavano a solcare le acque nelle regate intorno al mondo. Impressionare un adolescente può essere facile, ma il nostro coinvolgimento andava ben oltre, quei racconti infatuavano la nostra immaginazione, fantasticavamo appesi a una ruota di timone come fossimo capitani coraggiosi, prossimi ad avventure senza confini.

Sono convinto che nella vita ci siano due componenti che segnano il nostro cammino: il contesto in cui nasciamo, che prescinde dalla nostra volontà, e le nostre capacità, che ci permettono di evolverci verso gli obiettivi che ci prefiggiamo.

Era il 1973 quando cominciai ad andare a vela in Optimist e da allora non ho mai smesso, complice l'attività nautica commerciale e cantieristica di famiglia, nata nei primi anni sessanta.

La nostra prima barca fu *Giunone*, un Comet 910 – per l'epoca una barca enorme, per questo il nome della dea dell'abbondanza – con

Horn. Un sogno realizzato

cui in quegli anni scorazzammo nelle nostre vacanze estive lungo l'Adriatico da nord a sud fino a Dubrovnik.

Ricordo ancora il giorno in cui venne formalizzato il suo acquisto in un cantiere a Forlì, nonostante avessi solo sette anni; la conversazione era da me continuamente interrotta, ero attratto dal modellino in scala 1:10 della barca alle spalle di uno dei fondatori dello stesso cantiere, tanto da non permettergli di portare a termine la trattativa con mio padre. Visibilmente seccato dalla continua interruzione, ordinò che mi venisse portato il modellino in ufficio a patto che smetessi definitivamente di disturbare; fu un regalo bellissimo che ancora oggi conservo.

Sono ricordi indelebili, da quel momento per me la vela ha assunto un significato nuovo, non più regate e allenamenti ma libertà.

All'epoca nella ex Jugoslavia non si vedevano barche di quelle dimensioni e incontrarne altre era cosa rara; nasceva in quel periodo il popolo del mare, amanti della vela, famiglie, gruppi di amici alla scoperta dell'orizzonte.

Tuttavia il lavoro implicava l'acquisto e la vendita di imbarcazioni, così, sviluppandosi il mercato nautico dei cabinati, *Giunone* venne a breve venduta.

Seguì la serie delle Alpa: il 34, il 38 sloop e *Last Lady*, l'ultimo Alpa 42 prodotto dal cantiere di Offanengo, di cui mio padre fu uno dei primi concessionari. L'Alpa 42 è stata la barca con cui navigammo di più e anche quella a cui nel tempo rimasi maggiormente legato.

Nonostante ufficialmente l'ultima barca prodotta sia stata un A34, ricordo che mio padre mi raccontò di questo scafo di A42 che rischiava di rimanere incompiuto all'interno del cantiere. Vennero presi accordi con alcuni dipendenti per poterla ultimare e questo contribuì a liquidare dei lavoratori prima della chiusura dello stesso cantiere nel 1979.

È ancora oggi una grande barca, ma allora il sinuoso progetto di Spar-

Premessa

kman & Stephens era il top della cantieristica italiana, livelli che, secondo me, non sono stati mai più raggiunti da altri cantieri nel nostro paese.

Spesso le curiosità di un bambino sono difficili da soddisfare a parole, così quei libri di cui anni prima sentivo narrare mio padre divennero le letture su cui due adolescenti fantasticavano soli, nelle buie traversate notturne per raggiungere l'altra costa dell'Adriatico.

A diciotto anni, una volta terminati gli studi, iniziare a lavorare nelle attività di famiglia mi parve la più logica conseguenza. Il nostro cantiere in quel periodo si dedicava soprattutto alla costruzione di imbarcazioni a motore e motonautica da competizione, parentesi che ci portò a costruire la barca con cui, insieme a mio padre, realizzai un grande obiettivo: vincere diversi titoli a livello nazionale e la Coppa del Mondo nella categoria prototipi fino a 3000 centimetri cubici.

In quegli anni la vela divenne per me meno competizione e più navigazione, la praticavo sempre più spesso da solo o con i clienti, come skipper. L'evoluzione nel tempo e le vicissitudini della vita mi portarono a fare scelte diverse dal lavoro in cantiere e la mia attività in mare prese il sopravvento, mi dedicavo unicamente alla vela e al charter.

Nel 2002 coronai un nuovo obiettivo: acquistai un cutter di 60 piedi di cui divenni anche skipper e tramite agenzie marittime iniziai a proporre la barca in charter nella stagione estiva nel Mediterraneo.

Ho sempre pensato che rimanere a terra in inverno a un marinaio faccia male, perché i sogni prendono maggior forza e se ne amplifica l'esigenza. Succede un po' come quando si prende mare grosso: i primi marosi fanno paura, dopo un mese diventano esperienza, ma dopo sei mesi mancano.

Così, con la complicità del tempo, il pensiero di effettuare la navigazione doppiando il grande capo prendeva forma.

La preparazione

Capo Horn, o Cabo de Hornos per i navigatori di lingua spagnola, è probabilmente una delle navigazioni che molti velisti vorrebbero vivere; sicuramente la letteratura nautica enfatizza l'atmosfera mitica che circonda il luogo e i grandi navigatori lo hanno reso una sfida, una specie di Everest della vela, un puro confronto con gli elementi per mettere alla prova le capacità dei marinai.

Ho cominciato così, piano piano, a cercare in Internet le informazioni che potevano aiutarmi a conoscere tutto il possibile di questo luogo: collegamenti aerei, distanze, condizioni meteo, tutto quello che avrebbe potuto contribuire, una volta sul posto, a non farmi sentire come un turista fuori dal proprio villaggio.

Le imbarcazioni adibite al charter nella zona non erano molte e poco pubblicizzate, inoltre ciò che volevo realizzare era diverso dalle normali proposte dei charter: volevo trovare una barca a noleggio da portare a comando, e non vivere un'esperienza da charterista su una barca di 20-25 metri – come un turista a una visita guidata – in cui, nel momento più impegnativo della navigazione, armato di salvagente

Horn. Un sogno realizzato

sotto coperta, avrei atteso l'agognato sbarco. No, così non mi interessava, il turista a Horn proprio no.

Sicuramente la ricerca sarebbe stata complicata, chi mi avrebbe lasciato la propria barca senza conoscermi e senza che io avessi una provata esperienza della zona?

La Terra del Fuoco offre unici scenari di natura incontaminata, in mare come a terra; molti autorevoli scrittori hanno raccontato e descritto queste terre, ma penso che nessuno sia mai riuscito a narrarle nella loro completezza.

Chi ha innata la ricerca di un contatto diretto con la natura rimarrà estasiato da questo luogo unico al mondo, che racchiude in sé l'essenza dell'origine primordiale.

Quando si vive il mare come professione è normale affrontare navigazioni impegnative, ma è un esercizio complicato immaginare la reale complessità di quell'area desolata.

Il Mediterraneo racchiude in sé mari tra i più difficili, lo stesso Adriatico non è semplice alla navigazione. Tuttavia doppiare Horn significa aggiungere a queste difficoltà correnti, maree, venti e cambi repentini delle condizioni meteorologiche con temperature, anche in estate, al di sotto dello zero, in una cornice di luoghi impervi dove si può contare solo sulle proprie forze.

Quando ho cominciato a coltivare il sogno di vivere questa esperienza non avevo ancora affrontato un vero oceano e quello che mi mancava era soprattutto provare un'esperienza importante che unisse tutte le condizioni avverse in un unico evento.

Sono convinto che in ognuno di noi ci siano doti e caratteristiche che possono portarci a sopportare situazioni estreme, spesso ci studiamo di come in certi episodi siamo stati capaci d'ottenere il risultato voluto. Ecco, questo è il punto di partenza su cui lavorare per pre-

La preparazione

pararsi a un evento estremo e questa era la seconda cosa che avrei dovuto conoscere e apprendere: la preparazione personale.

È indispensabile un approccio psicofisico obiettivo, con cui mettere a nudo le proprie debolezze e, nel corso della fase di preparazione e di studio, migliorare le proprie attitudini. Non serve essere un supereroe, serve invece coltivare e armonizzare la propria capacità di adattamento.

Cercavo così di non vanificare il mio tempo e la navigazione, mettendomi alla prova, escogitando sistemi per conoscere sempre meglio le mie reazioni al sonno, alla veglia, alla diversa alimentazione e al digiuno.

Oggi esistono standard che ci permettono di conoscere le procedure necessarie per affrontare le emergenze in mare e sono addestramenti di grande utilità, ma nessuno ci insegna come prepararci a superare il nostro limite, conoscendo le reazioni che suscita in noi una possibile carenza o un'emergenza.

Allenare i nostri limiti è possibile, abituare e conoscere questi aspetti migliora il nostro rendimento in condizioni difficili, ad esempio spesso trascuriamo il bisogno di acqua, la cui carenza provoca la disidratazione, prima causa di malessere in mare.

Quindi la prima cosa su cui lavorare, con ampi margini di miglioramento, era la condizione fisica.

Cominciai preparando vari schemi, in cui stabilivo quando, in base ai miei impegni, avrei potuto ritagliarmi il tempo per migliorare le mie condizioni generali.

Il lavoro in mare offriva le situazioni giuste per il mio allenamento nel nuoto, inoltre le temperature non sempre favorevoli mi davano l'opportunità di migliorare l'adattabilità al freddo e alle escursioni termiche, sicuramente non la mia dote migliore. Le permanenze in rada

Horn. Un sogno realizzato

durante i charter erano perfette allo scopo; non potevo allontanarmi e quindi escogitai un sistema molto semplice che mi permetteva, con un elastico e una cima legata alla catena dell'ancora, di nuotare da fermo, approfittando di quelle mattine in cui riuscivo a svegliarmi poco dopo l'alba.

In Croazia e in Grecia le temperature possono essere basse, tuttavia non dovevo dimenticare le diverse condizioni presenti nella Terra del Fuoco: la temperatura media del mare di cinque gradi lascia ben poco margine a chi, una volta in acqua, non riesca in breve tempo a uscire.

Navigare in condizioni di stress esige anche un buon allenamento in termini di concentrazione, cercando di sopperire alla fatica con il benessere dato da un insieme di stati d'animo positivi che permettano di rimanere vigile e rilassato al tempo stesso. Tutte le attività che implicano tempi di impegno molto lunghi necessitano, oltre a una buona forma fisica, anche di una forte determinazione mentale.

Tra le varie discipline che ho praticato, quella che raggiunge il compromesso migliore tra allenamento fisico e mentale è per me di certo il *trekking*. Armarsi di zaino e di viveri e partire per lunghe e solitarie passeggiate nella natura può essere molto efficace. Camminare infatti è un ottimo connubio tra l'attività a lungo termine e l'allenamento della mente, vincendo la noia che a volte, inevitabilmente, sopraggiunge in percorrenze di 4-8 ore.

Nel tempo si affina una tecnica che io chiamo “di standby”, si riesce in sostanza a scindere la condizione fisica della camminata dallo stato mentale, senza pensare a tempo, distanze e fatica.

Con l'abitudine si possono affrontare intere giornate, percorrendo decine di chilometri, arrivando alla fine con una condizione psicofisica simile a quella della partenza.

La preparazione

Per far sì che la concentrazione e la fatica non prendessero il sopravvento, come successe nelle prime uscite, era indispensabile che il mio abbigliamento e il mio bagaglio non fossero un ulteriore stress. Non dovevano pesarmi sulle spalle, non dovevano dare costrizione a bacino e arti, non dovevano generare rumori che nel tempo mi avrebbero infastidito, come il ticchettio di due monete nelle tasche. Possono sembrare piccole paranoie, ma un rumore protratto per molte ore può minare la concentrazione rendendo la nostra fatica fisica un dolore assordante.

Questo allenamento mi ha portato naturalmente a ragionare nei termini di un'alimentazione più sostenibile, con valori nutrizionali e calorie idonee, senza che volume e peso degli alimenti inficiassero il mio bagaglio.

Perfezionando il sistema ho aumentato la cura dell'alimentazione, selezionando gli alimenti più idonei non solo agli allenamenti ma alla vita in mare.

Limitati volumi con alte caratteristiche organolettiche mi hanno permesso di migliorare lo stato di forma fisica e ridurre l'esubero del grasso corporeo, senza tralasciare che gli alimenti con alto potere calorico permettono di raggiungere la sazietà con minimi volumi ingeriti, diminuendo le dimensioni dello stomaco senza che si avverta nessun disagio durante la digestione.

Queste semplici abitudini posso essere un buon sistema per disciplinare il consumo degli alimenti giusti e divengono nel tempo normalità quotidiana.

Ho focalizzato quindi la mia attenzione su alimenti che, *in primis*, fossero reperibili ovunque, in Europa come in Sud America, senza differire troppo in caratteristiche, qualità nutrizionali e, non ultimo, gratificazione del palato. Spesso i prodotti confezionati o elaborati

Horn. Un sogno realizzato

non danno lo stesso piacere o, come capita trovandosi in un paese sconosciuto, non hanno il sapore gradevole che ci aspettiamo.

Così ho determinato quattro diverse fonti su cui basare la mia alimentazione nelle giornate di allenamento: frutta secca con e senza sale, frutta essiccatà, cioccolata extra fondente e gallette di riso.

Il mio intento era quindi quello di realizzare una dieta di prodotti che potessero anche sopportare alle esigenze degli elementi fondamentali: vitamine, amminoacidi e oligoelementi, mantenendo così il mio equilibrio salutare.

La frutta secca e la frutta essiccatà si suddividono in due categorie, la prima lipidica e la seconda glucidica, che definiscono le proprietà nutrizionali di questi prodotti. La frutta lipidica è ricca di grassi e povera di zuccheri, mentre la frutta glucidica è povera di grassi e ricca di zuccheri e di fibre.

Il cioccolato extra fondente, invece, oltre a essere un ottimo antiossidante e una fonte di energia incredibilmente rapida, è ricco di minerali: tanto più la percentuale di cacao cresce, tanto più aumentano le percentuali di minerali.

Le gallette di riso, infine, sono un'ottima fonte di energia, neutre al palato e prive di un sapore particolare, si diversificano dagli altri alimenti scelti in quanto forniscono zuccheri complessi, i quali possono essere rilasciati come energia in modo graduale a medio termine.

La particolarità di questi prodotti è che per essere facilmente inge-riti obbligano il consumo di liquidi.

La preparazione

Questi gli alimenti scelti e i valori per 100 grammi di prodotto:

Alimento	Carboidrati (g)	Proteine (g)	Grassi (g)	Calorie (kcal)
Banana	63	3	1	270
Albicocche	43	5	0,7	188
Riso soffiato	85	6	1	352
Cioccolata 70%	50	3,5	33	500
Anacardi	30,19	18,22	43,85	553
Arachidi salate	21,51	23,68	49,66	585
Mandorle	21,67	21,22	49,42	575
Noce macadamia	13,38	7,79	76,08	718
Noci	13,71	15,23	65,21	654
Pistacchi	27,51	20,27	45,39	562
Semi di zucca	10,71	0,23	49,05	559

Il giusto compromesso nel consumo di questi cibi permette di coprire e soddisfare non solo il metabolismo basale giornaliero ma anche il fabbisogno calorico, che in condizioni di stress e attività intense può raddoppiare.

Il metabolismo basale è facilmente misurabile con uno dei tanti calcolatori online, tenendo ben presente che si tratta di una stima teorica e non di un calcolo preciso e assoluto. Questi strumenti, però, aiutano a determinare il fabbisogno di energia di ogni individuo a riposo, in sostanza la quantità di energia necessaria per lo svolgimento delle funzioni metaboliche vitali.

I valori fondamentali che determinano il nostro metabolismo basale sono: il sesso, l'altezza, il peso e l'età; una volta inseriti, la formula determina le chilocalorie necessarie in un giorno. Il mio fabbisogno è di 1900 chilocalorie al giorno.

Per determinare il fabbisogno calorico giornaliero, invece, dobbiamo identificare, e aggiungere al valore precedentemente calcolato, i

Horn. Un sogno realizzato

fattori di stress e l'intensità della nostra attività fisica. Questo, in effetti, è il calcolo più difficile da strutturare, molti sono i fattori occulti che non possiamo determinare a priori, come le ore di sonno e di veglia e, non da meno, il freddo.

Escogitai quindi di svolgere una settimana tipo, camminando per almeno 6-8 ore al giorno e nutrendomi di ciò che secondo me doveva costituire l'alimentazione necessaria a fornire le calorie idonee all'intensità dell'allenamento.

Il marina Porto Levante, dove tenevo la mia barca in inverno, è una località situata nel mezzo del delta del Po, un piccolo porto turistico immerso nella natura, lontano da traffico e strade frequentate, perfetto non solo per la mia barca ma anche per il tipo di camminate che mi apprestavo a fare nel mio test.

Era l'autunno del 2005, *Moromu* era fuori acqua già da fine settembre, momento in cui venne completamente sabbiata nello scafo per lavori che l'avrebbero preparata ad affrontare l'Atlantico nell'autunno successivo.

Era un momento di riposo dalle attività di bordo e la mia concentrazione era totalmente assorbita nella preparazione della prossima sfida.

Avevo calcolato circa 3000 chilocalorie al giorno come fabbisogno calorico, facendo un rapporto tra carboidrati, grassi e proteine rispettivamente al 50, 30 e 20 per cento. I valori standard di una normale alimentazione hanno in realtà percentuali di carboidrati e grassi che differiscono dalla mia scelta, dovuta a un alto uso di frutta secca, ricca di grassi cosiddetti "buoni".

Questo genere di grassi mi sarebbe stato utile nell'impegno che avrei affrontato nella Terra del Fuoco: per il freddo e per l'energia necessaria in una navigazione con equipaggio ridotto, che implica un maggior dispendio di risorse.

La preparazione

Le confezioni dei tre pasti erano stabilite prima della mia partenza, solo una porzione extra di cioccolata era tenuta da parte per eventuali momenti di difficoltà. Il peso degli alimenti era limitatissimo, camminare con lo zaino era un piacere, non fosse stato per le due bottiglie da litro e mezzo di acqua.

Alla fine della settimana di test il mio peso era diminuito di due chili ma la mia forma fisica, oltre a essere migliorata, non mi aveva dato nessun disagio particolare, a parte il desiderio tremendo di un enorme piatto di pasta al ragù!

Questi stessi prodotti sarebbero stati l'alimentazione per la settimana di navigazione, ovvio che avrei potuto gratificarmi con altri alimenti trovati in loco, ma non sarebbero stati indispensabili per il mio sostentamento nell'arco della settimana a bordo.

Il vantaggio che trovo nella frutta secca è che il menù può essere composto da una moltitudine di semi differenti, cambiando così il gusto al palato ma senza eccessive alterazioni nei valori nutritivi o di peso. Un ulteriore vantaggio portato da questo tipo di alimentazione, testato nel corso delle prove, è la naturale esigenza di ingerire liquidi durante la sua assunzione. Una bottiglia da litro e mezzo di acqua è la misura minima per una buona idratazione, già nelle mie giornate in mare, specie nei lunghi trasferimenti, durante l'estate sono solito misurare il mio consumo d'acqua con l'obiettivo di terminare la mia bottiglia nel corso della giornata, indipendentemente dalla sensazione di sete.

La condizione personale, tutto sommato, era la cosa più semplice da affrontare, quello che però risultava difficile era immaginare le condizioni reali che avrei trovato sul posto.

Le esperienze maturate in cantiere mi davano una buona tranquillità circa le problematiche di bordo, ma il materiale in mio possesso,

Horn. Un sogno realizzato

su cui concentravo le mie attenzioni per studiare la navigazione, era veramente scarso e tutto in inglese; le pubblicazioni e le carte spagnole di produzione cilena non erano reperibili in Europa, così, dopo aver ordinato carte e *pilot* della British Admiralty Charts, mi fu più semplice raccogliere le idee e studiare le condizioni della zona e i possibili approdi.

Contestualmente la ricerca in rete si sviluppava per identificare la barca adatta allo scopo e per pianificare al meglio il viaggio che mi avrebbe portato nell'estremo sud fino alla Terra del Fuoco.

In teoria la scelta della barca per queste navigazioni non è difficile, visto che da subito può essere escluso il 90 per cento delle imbarcazioni presenti sul mercato.

Se per un giro del mondo o una traversata atlantica una normale barca oggi prodotta può essere personalizzata per le proprie esigenze e per il mare che dovrà affrontare senza snaturarla sostenendo spese folli, per la navigazione alle grandi latitudini le barche in alluminio o in acciaio risultano quelle più idonee.

Sono spesso barche pesanti, caratteristica considerata uno svantaggio, ma in realtà ideale per navigazioni in condizioni estreme.

Vi sono molti progetti sul mercato che hanno spinto i navigatori a costruirsi da soli le proprie barche, evitando quelle peculiarità tanto amate dai diportisti ma inadatte per questi usi. Una buona barca deve essere stagna e capace di reggere le scuffie, deve avere impianti semplici e sicuri ed essere facilmente ispezionabile in ogni sua parte. Le escursioni di marea, anche di diversi metri, obbligano a scelte di appendici protette, timoni in chiglia o rinforzati da skeg, immersioni non eccessive, specie se si cerca riparo nei pochi fiordi protetti.

Barche essenziali, come quelle di un tempo, in cui l'estetica può essere tranquillamente trascurata a vantaggio di sicurezza e affidabilità.

La preparazione

Di certo non è zona da barca a fasciame di legno, qui il tempo pare essersi fermato, bisogna essere sempre pronti a fronteggiare la natura e le barche non possono essere da meno.

Trovai molte barche di questa tipologia a Ushuaia, ma pochissime di esse nel loro programma davano la possibilità di doppiare Horn in una navigazione di 7-10 giorni.

Contattai tutti via mail, in certi casi al telefono, e quando non ero interessato ai loro programmi lo facevo solo per avere dei riferimenti, delle informazioni.

Non esistono barche a noleggio senza skipper a Ushuaia, ma sapevo di due Van de Stadt in acciaio di 28 piedi, usate per la navigazione nel canale di Beagle e nelle isole circostanti come *daily charter* alla ricerca di leoni marini e pinguini.

Il mio progetto non cambiava, ero determinato a realizzare ciò che mi ero prefisso, non sapevo quanto gli armatori fossero interessati al noleggio delle barche ma non avevo alternative, dovevo convincerli della fattibilità del progetto.