

Andrea Pendibene

Mini Transat

Diario di bordo di un sogno che si avvera



Indice

Introduzione	pag. 7
La sfida a terra	pag. 9
Pensavo fosse più semplice...	pag. 17
La settimana precedente la qualifica	pag. 19
Regata di qualifica	pag. 23
Genesi di una passione	pag. 31
Ventiquattro ore da minista...	pag. 43
Salon nautique, Paris 2006	pag. 55
Prima tappa: La Rochelle – Madeira	pag. 57
Sosta Madeira – Funchal	pag. 83
Seconda tappa: Madeira – Bahia	pag. 85
Start	pag. 87
Considerazioni in diretta	pag. 97
Riflessioni e consigli	pag. 99
Progetti futuri	pag. 105
Barcellona – Viareggio, solo mille chilometri, sembravano una passeggiata	pag. 107
Qualcosa non va e non ne capisco il motivo!	pag. 111
Progetti	pag. 113

© 2008 Nutrimenti srl

Prima edizione ottobre 2008

www.nutrimenti.net

via Marco Aurelio, 44 – 00184 Roma

Art director: Ada Carpi

ISBN 978-88-95842-15-8

Appendice	
Dettaglio costi campagna Mini Transat 2005	pag. 117
Dettaglio costi campagna Mini Transat 2006	pag. 120
Dettaglio costi campagna Mini Transat 2007	pag. 123

Questo libro vuol essere il racconto di un'avventura, dal concepimento dell'idea fino alla sua realizzazione. In sostanza, il racconto-guida di come realizzare un sogno grande come l'oceano da attraversare, partendo praticamente dal nulla.

Non vuole essere un manuale di vela da consultare, su come affrontare una virata perfetta, che mai perfetta sarà, ma un semplice racconto. Non ci sono eroi, non ci sono tempeste, ma solo un ragazzo di vent'anni con un grande sogno nel cassetto. Un racconto che spero possa essere utile ad altri ragazzi che come me amano la vela e sognano il grande largo. Con una certezza: solo la determinazione e la perseveranza possono permettere ad ognuno di noi di raggiungere la felicità. Solo la passione per la vela e per il mare, la ricerca di orizzonti sconfinati, la voglia di mettersi in gioco portano ad affrontare la Mini Transat, una delle più impegnative regate oceaniche, non solo perché condotta in solitario, ma soprattutto perché corsa a bordo di una barca di soli sei metri e mezzo.

Tutti possono sognare, alcuni ci credono e tentano di realizzare il loro sogno, ma pochissimi ci riescono davvero. Io sono stato fortunato, perché ho avuto al mio fianco molte persone che mi hanno aiutato, e mi sembrava doveroso scrivere

queste poche pagine anche per loro, persone semplici, che mi hanno dato una mano solo per il piacere di farlo.

Ma per mare si fa così: ci si aiuta a vicenda, e/o così dovrebbe essere. Ho incontrato grandi marinai, grandi skipper, con i calli alle mani e la pelle scottata dal sale e dal sole, ma soprattutto grandi persone con l'oceano nel cuore e lo sguardo perso nell'infinito, che mi hanno saputo aiutare nei momenti di maggiore sconforto.

Questo libro è dedicato ai veri eroi solitari che si alzano ogni mattina alle sei per andare al lavoro o all'università, persone normali che affrontano quotidianamente la loro Transat personale: sono orgoglioso di aver traghettato i loro sogni con me sino a Bahia. Una regata, anche se in solitario, non si vince mai da soli!

Al momento di andare in stampa apprendo che il 2008 mi ha privato di due amici: Alessandra, una pro della vela che aveva appena concluso le qualifiche per correre la Transat 6.50, e Sergio, responsabile federale per l'altura, il mio referente in Fiv che non ha mai smesso di credere in me e nei miei progetti oceanici, con la bandiera italiana sulle mie sartie.

Sono di Viareggio, patria dei megayacht, e da sempre appassionato di mare. Nel 1993 l'incontro con un ingegnere responsabile dei calcoli strutturali al cantiere Tencara di Venezia, segna per me la svolta. L'ingegnere era Andrea Romanelli e voleva progettare un'imbarcazione per partecipare alla Mini Transat. Mi spiegò subito che la partecipazione alla regata era tutt'altro che semplice. Non bastava possedere una imbarcazione di classe Transat 6.50, bisognava completare le prove di qualifica imposte dall'organizzazione e poi confrontarsi con ragazzini di venticinque anni con molte migliaia di miglia sulle spalle. Una sorta di Parigi-Dakar sul mare con mezzi ipertecnologici.

Durante l'ultimo anno di istituto nautico, grazie a una borsa di studio offertami dai cantieri della zona ho potuto frequentare il Southampton College, praticamente il paradiso dei progettisti nautici. Oltre a seguire corsi sull'utilizzo dei materiali compositi, ho conosciuto due ragazzi che all'interno dei laboratori dell'università si costruivano la loro imbarcazione classe Mini per il progetto della tesi di laurea, aiutati dai cantieri e dagli enti inglesi. L'università aveva creato degli stage di formazione sul progetto Mini nei quali gli allievi potevano progettare,

costruire, seguire le problematiche della produzione e vedere l'imbarcazione navigare.

Tornato a casa con il diploma di istituto nautico e con le idee molto chiare, mi sono scontrato con una realtà a me sconosciuta, quella del business delle sponsorizzazioni. Capii subito che il percorso sarebbe stato duro, a cominciare dai commenti scoraggianti di molte persone che sembravano impegnate soprattutto a demolire i sogni altrui.

Dopo un'estate passata a girovagare tra cantieri, amici, parenti, conoscenti e chiunque secondo il mio cervello potesse darmi una mano, mi sono deciso a iscrivermi alla facoltà di progettazione navale, con l'idea di progettare un Mini, costruirlo e andarci a fare la Mini Transat, cosa che apparentemente non sembrava impossibile, conosciuti i ragazzi inglesi.

Gli anni dell'università sono stati massacranti, ma l'obiettivo era chiaro: la Transat 6.50 del 2005. Avevo pianificato al secondo la mia campagna:

- ottenere il pezzo di carta con cui progettare;
- acquisire esperienza necessaria a costruire un Mini;
- iniziare a fare regate e navigazioni;
- lavorare per raggranellare soldi per partire con il progetto;
- progettare la barca e costruirla come aveva fatto Sébastien Magnen: uscito da Southampton aveva costruito la sua tesi di laurea e ci aveva vinto due edizioni della Transat, '97 e '99;
- capire con precisione i costi e iniziare a proporre il progetto.

Di giorno lavoravo in cantiere presso Marine Services/Baltic Yachts, nell'area dedicata alle lavorazioni in composito, la sera lavoravo come barman in discoteca e la notte studiavo. Il fine settimana lo passavo tra regate, trasferimenti e ricerche infinite su internet e giornali per capire meglio questa Mini Transat. Nel 1995 un giovane italiano di ventisette anni aveva partecipato alla regata ottenendo un ottimo decimo posto e impensierendo anche i francesi per la sua determinazione. Ironia della

sorte, la barca era stata costruita a Viareggio: lo skipper era Simone Bianchetti che correva per i colori della Marina militare. Un ragazzo qualunque venuto da Cervia che della determinazione aveva fatto il suo cavallo di battaglia.

Dopo questi quattro anni massacranti e con l'idea fissa di racimolare almeno quaranta milioni per comprare un'imbarcazione, decido di prendermi una pausa anche in prospettiva della preparazione della tesi. Mi dedico al canottaggio e mi imbatto nell'allora allenatore Enrico Magnani, anche lui laureando in ingegneria e velista. Durante una revisione della tesi presso il Politecnico di Milano, incontro quasi per caso Inbar, la moglie di Simone Bianchetti, che è in procinto di partire per l'isola di Wight. Con i suoi utili consigli su come gestire la parte di comunicazione, la stesura di dossier e con qualche astuzia, inizio la caccia allo sponsor con centinaia di richieste tramite e-mail, posta, passaparola di amici. Insomma spedisco quasi tremila lettere e non arrivano risposte, se non qualcuna del tipo: "Complimenti, bel programma, ma torni quando sarà famoso!".

Ottenuta questa benedetta laurea, avvio varie collaborazioni con diversi cantieri per racimolare qualche soldo e continuare a portare avanti il mio progetto che, nel dicembre 2004, si concretizza con l'acquisto del mio Mini 6.50: *Perle de Sueur*. Trovo la barca tramite un amico che lavora in Svizzera. Aveva fatto la Mini Transat 2003 ed era un anno che nessuno la voleva comprare, sia perché ormeggiata sul lago di Ginevra, sia perché era il modello del primo Mini tutto italiano, progettato per correre nella categoria di serie. Non mi sembra vero, tutto perfetto, se non fosse per la cifra che è un po' alta.

Contatto e ricontatto lo skipper per circa un mese intero almeno due volte al giorno, e alla fine cede. Gli pago metà dei soldi subito e l'altra metà in cambio di lavoro e passo tutta l'estate successiva a costruirgli un Mini con cui vuole vincere la sua seconda Transat: una barca veloce e leggera, solo lavorarci è un sogno!

Ora che ho la barca, avvio la ricerca sponsor, ma di aiuti neanche l'ombra. I soldi iniziano a mancare, non avevo previsto

fondi per la fase successiva all'acquisto e sto raschiando il fondo.

Una sorta di solidarietà cittadina mi viene incontro e riesco a comprare un po' di materiale necessario ad armare la barca, che ha solo il corredo minimo. Ormai la macchina si stava muovendo, ma l'inerzia era molta. La ricerca di uno sponsor era ormai una indispensabile ossessione.

Le aziende italiane vedono la classe Mini come formata da un gruppo di avventurieri, e non come il primo passo di un giovane navigatore o progettista in cerca di esperienza sul campo, che affronta il progetto Transat 6.50 nella sua globalità perché gli consente visibilità e tanta navigazione. Sono convinti che per gli skipper si tratti più di un passatempo che di un vero e proprio impegno professionale, e dunque che non siano in grado di rispettare i contratti e le indicazioni degli sponsor rendendo impossibile la comunicazione. Alla fine dei conti si arriva a un paradosso: per cercare sponsor devi essere visibile, ma se non hai sponsor non puoi essere visibile.

Vado a trovare il preside dell'istituto nautico che ho frequentato, Renzo Belli, e mi presenta Paolo Colombo, attuale general manager di Viareggiofucina, laureato in Scienze navali presso l'Accademia navale di Livorno, capitano di lungo corso. Il mio progetto lo interessa e in un paio di incontri gli illustro il mio programma. Lui vede nettamente il punto critico, cioè che se non concludo le qualifiche richieste dall'organizzazione non posso sperare di trovare uno straccio di sponsor. Si fa carico della mia preparazione tecnico-teorica e mi fa partecipare a corsi di meteorologia e navigazione.

Con l'apporto di Paolo Colombo la gestione della campagna prende una piega professionale, poiché lui mi consiglia sulle decisioni critiche e sulle priorità da impostare, perché quando non si ha la mente libera si possono commettere molti errori.

Per strappare il lasciapassare per la Mini Transat, bisogna completare le qualifiche richieste dall'organizzazione, cioè navigare mille miglia su un circuito in Atlantico o nei punti più insidiosi del Mediterraneo come il golfo del Leone, capo Creus, dove le correnti e i venti creano un mix micidiale, Barcellona,

con il suo traffico marittimo, Giraglia-capo Corso, una ginca attraverso l'Arcipelago toscano, che da soli, con un barchino che schizza a dieci nodi, non è così semplice. Inoltre per la qualificazione bisogna accumulare mille miglia in regate con una tappa di almeno cinquecento miglia e con almeno una regata in solitario, che per ragioni puramente economiche decido di effettuare in Mediterraneo, dovendo ancora provvedere ai trasferimenti via mare.

Il 2006 vede la mia prima vera stagione da skipper in classe Mini, affrontata con qualche sponsor della mia città, che ancora oggi non posso scordare di citare: Mister Plex, Punto Nave, Antonio Maria Cantieri, che mi ha sovvenzionato una presentazione al Club, Ilario Taccola, responsabile della Toolova Italia, ed Ernesto, il magazziniere del cantiere per il quale lavoravo, che mi ha aiutato anche portandomi al lavoro per un anno intero. Così potevo riposare dopo la notte insonne tra studio, lavori alla barca e pensieri, e inoltre risparmiare pochi euro da destinare a un sogno che iniziava ad assomigliare a un pozzo senza fondo!

Nel 2006 ho partecipato a molte regate, per racimolare le miglia necessarie alla qualifica per la Transat 2007:

- Regata dei Cetacei (Viareggio/La Spezia/Giraglia/Viareggio), aprile, 160 miglia, in doppio;
- Regata delle Sette Isole (Porto Santo Stefano/Ventotene/Giraglia/Porto Santo Stefano), maggio, 500 miglia, in doppio;
- Corsica per due (Lavagna/tour Corsica/Lavagna), giugno, 500 miglia, in doppio;
- MiniMax (Port Camargue/Porto Camargue/Ajaccio e ritorno), luglio, 250+250 miglia, in doppio;
- MiniMed (Port Camargue/Medes/Minorca e ritorno), luglio, 500 miglia, in doppio;
- qualifica mille miglia, in solitario, anello che doppia i punti Barcellona/golfo del Leone/Giraglia/Giannutri e ritorno;
- Mini Barcellona: Barcellona/Minorca/Barcellona in solitario, ottobre, 300 miglia.

Per finire la splendida stagione 2006, affrontata con l'unico e tassativo obiettivo di terminare le regate e di non rompere nulla, i primi di novembre ho dovuto trasferire l'imbarcazione da Barcellona a Viareggio. Mi ero accordato con un cantiere per i lavori di refitting ma, avvisato del mio rientro, il cantiere mi comunica che non ha più posto per me e il mio barchino. Questa Mini Transat si presenta tutta in salita!

Rientrato a casa, non si può riposare e lo scherzetto del cantiere mi costa una settimana di lavoro modello iena per trovare un posto in secca tra telefono, e-mail e fax. Fortuna vuole che il titolare di una ditta di impianti che sta ricostruendo il suo ketch di famiglia sente parlare di me. Ci incontriamo e decidiamo di fare un patto: io metto il suo adesivo sulla fiancata e lui mi affitta a un prezzo simbolico il capannone dove fare le lavorazioni necessarie al mio barchino dopo circa diecimila miglia di surfate. Oltre all'aiuto, sarà l'inizio di una bella amicizia.

Nel tempo libero ho un bel numero di mail da inviare. Questa volta ho la barca e la qualifica è ormai in tasca, ma la strada per lo sponsor, quello che ti permette di pensare solo ad andare in mare e fare risultati, è ancora lunga.

Ne ho bisogno, invio di nuovo tutte le mail più altre mille prendendo i contatti dove mi capita: giornali, riviste, a volte prendo spunto dai cartelloni pubblicitari che colpiscono la mia attenzione mentre vado al lavoro, ma la risposta è sempre la stessa. A volte ottengo un incontro, ma di solito sono più interessati a capire chi è il pazzo che sogna questa impresa che a offrirmi un contratto vero e proprio. Lo sconforto è dietro l'angolo, specie quando parto per un incontro e perdo un'intera giornata che potrei dedicare ai lavori sulla barca per sentirmi dire le solite cose. Certe volte la notte non riesco a dormire e cerco di trovare soluzioni che non ci sono.

Al rientro porto *Perle de Sueur* in cantiere e contatto tutti i fornitori, perché l'imbarcazione ha bisogno di tutto il materiale nuovo. Non posso permettermi una barca nuova di ultima generazione e devo sistemare quello che ho.

Tra un tira e molla, varie suppliche, promesse di citarli se dovessi diventare il nuovo Soldini, riesco a strappare degli ottimi

prezzi e a vendere la mia vecchia attrezzatura a un ragazzo che mi contatta in quei giorni.

Insomma, dopo aver mobilitato tutta la città, aver intasato le linee di internet, aver parlato con gli uffici marketing di tutta Italia, qualcosa si muove. Un po' di partnership tecniche arrivano, dopo molte processioni tra saloni e sedi di società, telefonate e lunghe attese. Ormai so riconoscere la voce di certe segretarie e capire dal loro tono se l'amministratore sarà disposto a parlarmi o meno.

Sinceramente non sono la persona adatta a dare consigli, ma se dovessi ripartire da zero qualcosa la cambierei. Tutto dipende se si ha un budget iniziale o no. Io non lo avevo e ho dovuto comprare una buona barca che mi garantisse la sicurezza di arrivare fino in fondo al mio progetto. Basta una stagione di regate per dover cambiare tutta l'attrezzatura di un Mini e, se si vuole regatare al top, anche meno, soprattutto con gli spi che scoppiano come gomme da masticare.

La Mini Transat è una regata in cui l'obiettivo è chiudere i tre anni di preparazione cercando di portare avanti il progetto nella sua globalità:

- ricerca imbarcazione;
- preparazione imbarcazione;
- qualifica;
- iscrizione;
- ricerca sponsor;
- Mini Transat.

Ma solo questo non basta. Capire se l'oceano e la vela d'altura sono nel tuo Dna è un altro discorso. Per arrivare in Brasile ci vuole pelo sullo stomaco bello lungo, ma anche per portare avanti un progetto ambizioso come questo, gestire gli acquisti cercando di capire come e quando entreranno degli sponsor.

Attualmente sono riuscito a coinvolgere nel mio progetto un pool di partner che hanno deciso di fornirmi il loro materiale. Spesso non si possono considerare vere e proprie sponsorizzazioni, ma più aiuti da parte di simpatizzanti. Una cosa

è certa, in Italia le partnership nella vela non sono viste come un ritorno mediatico assicurato, per cui se non si trova un dirigente all'interno dell'azienda che pratica la vela è tutto molto difficile, se non impossibile.

Basti pensare che io, ventitré anni, ormai impegnato full time da sei mesi in questo progetto, con qualifica e iscrizione per la prossima Mini Transat, ho ancora le vele bianche, e la mia richiesta si limita al pagamento del trasporto della barca in Bretagna, un mese di allenamento nel centro solitari di La Rochelle e il rientro della barca via cargo... insomma, una cifra paragonabile all'acquisto di un set di vele per un 50 piedi Fast Cruiser.

Sono convinto che lavorando duramente, con determinazione, a testa bassa, ma con gli obiettivi chiari e con il cuore, la svolta arriverà. Purtroppo sono impulsivo e sfacciato e spesso impaziente. Il che complica un pochino le cose, ma a volte le semplifica!

Pensavo fosse più semplice...

Dopo cinque mesi di inferno a turni bestiali ho messo la barca in acqua e ho iniziato a comprare poco per volta le dotazioni obbligatorie (motivo per cui non ho fatto le regate italiane nel 2005). Fortunatamente un gruppo di amici mi ha aiutato a organizzare una presentazione ufficiale con tanto di giornali, fotografi e personaggi del calibro di Vismara e Cantieri (direttore della concessionaria Toyota, che quando devo fare interventi drammatici mi presta una macchina) e con il presidente Landucci del Club Nautico Versilia, organizzatore della storica Viareggio/Bastia. Ma all'epoca avevo già deciso l'obiettivo 2005: la regata di qualifica imposta dalla classe francese. A luglio decido di correre due regate lunghe con Ims e Libera, ma il comitato non ritiene la barca idonea e non accetta l'iscrizione.

Agli inizi di agosto, con la collaborazione della mia amica Claudia, ho aperto il sito www.andreapendibene.com, per aggiornare il mondo sui miei passi e magari, chissà, trovare nuovi sostenitori, amici o semplici appassionati con cui scambiare due parole.

Spero di non infrangere i sogni e i progetti di nessuno, ma credetemi è molto dura, a volte troppo! Non a caso chi parte per la Mini Transat lo si rivede alla barra di un Figaro o di

un Open. È un concentrato di stress dai costi relativamente abbordabili (uno sponsor con il budget di una regata Ims copre una stagione intera dei nostri barchini!). Ma tutto questo serve a forgiare il carattere, imparare a sopravvivere in situazioni apparentemente senza via d'uscita.

Non a caso i grandi nomi dell'oceano sono passati da questa classe considerata la fucina di nuovi talenti, siano giovani skipper o progettisti.

Su questi barchini considerati l'università dello yacht design sono nate le canting keel, le vele in laminato, gli alberi alari... e ora tutte le innovazioni ecocompatibili, tutte soluzioni che una volta testate passeranno alla produzione di serie. Inoltre volti affermati dell'oceano ora supportati da grossi brand sono passati da questi barchini e spesso ci ritornano, perché il livello tecnico è alto e soprattutto perché il circuito copre zone geografiche di interesse promozionale come l'Italia, la Spagna, la Francia, il Portogallo, la Gran Bretagna e l'America del Sud dando la possibilità di mobilitare questi barchini a fiere, saloni, eventi.

Conscio di tutto questo non esitavo a sbandierarlo ai potenziali partner, ma non avevo ancora riflettuto sul fatto che ciò poteva rivelarsi un boomerang nell'edizione 2007, il trentennale a cui giovani emergenti e skipper di rango non potevano mancare!