

Vittorio Fresi

Il sogno spezzato

Padre e figlio sulla rotta dei clipper

 Nutrimenti

Indice

Prefazione di <i>Sandro Macciotta</i>	pag.	7
Burrasca di Natale nei Quaranta ruggenti	pag.	11
Il mare nella mia vita	pag.	23
La malattia e la voglia di partire	pag.	29
Molla a prua... liberi!	pag.	39
Il passaggio dell'equatore	pag.	51
Emisfero Sud	pag.	57
Prua a est	pag.	63
Inizio burrascoso del nuovo anno	pag.	71
Sempre più a sud	pag.	83
Desolato Pacifico del Sud	pag.	89
Ci siamo rovesciati!	pag.	115
I giorni alla deriva	pag.	123
Il salvataggio	pag.	127
Sulla nave	pag.	137
Ricordi e riflessioni di Piero.		
A bordo della superpetroliera <i>Hellespont Trooper</i>	pag.	149
Appendice	pag.	157
Glossario	pag.	169

© 2012 Nutrimenti srl

Prima edizione febbraio 2012

www.nutrimenti.net

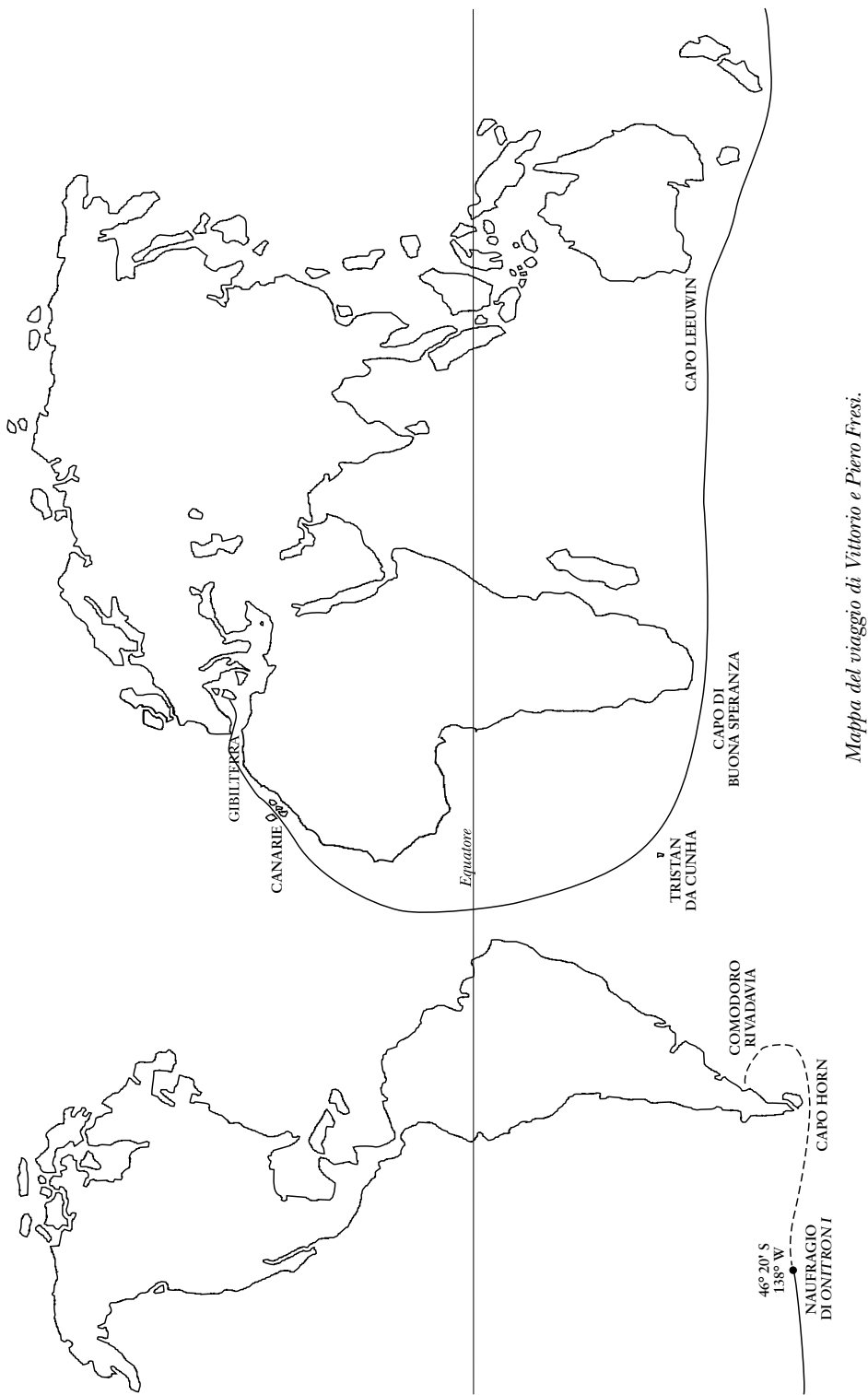
via Marco Aurelio, 44 – 00184 Roma

Art director: Ada Carpi

ISBN 978-88-6594-119-5

ISBN 978-88-6594-120-1 (ePub)

ISBN 978-88-6594-121-8 (MobiPocket)



Mappa del viaggio di Vittorio e Piero Fresi.

46° 20' Sud 138° Ovest. Se guardate su un atlante o un mappamondo, le coordinate corrispondono a un punto quasi a metà strada tra la Nuova Zelanda e il Cile. Uno dei posti più lontani da qualunque terra emersa, al centro di un'enorme area azzurra. L'oceano, a quelle latitudini, raramente è blu. Più spesso è bianco di spuma, con enormi onde frangenti che possono fare il giro del mondo sospinte dai venti occidentali, senza mai incontrare terra. A volte, invece, incontrano barche a vela che scendono molto a sud per accorciare la rotta dei clipper, le navi che nell'Ottocento partendo dall'Inghilterra circumnavigavano il mondo per caricare lana, tè o spezie preziose in Australia e in Oriente per poi fare ritorno in patria dopo aver doppiato i tre capi più meridionali di Africa, Australia e Sud America: Buona Speranza, Leeuwin e Horn.

A 46° 20' Sud 138° Ovest si spezza il sogno di Piero e Vittorio Fresi, padre e figlio, e della loro barca d'acciaio di meno di undici metri, *Onitron I*. Dopo duecentotredici giorni di navigazione, un'onda gigantesca traversa e fa fare una capriola alla barca che disalbera. Ed è 'l'altra faccia della medaglia' dell'andare per mare, come dirà con saggezza Piero, all'indomani della scuffia, per superare l'amarezza per il fallimento del loro progetto. In tanti hanno completato il giro del mondo a vela, pochi però

possono raccontare di essere sopravvissuti a un disalberamento nei Quaranta ruggenti.

C'è chi ha circumnavigato la terra in regata o per diporto, alcuni in equipaggio, altri da soli, qualcuno su barche minuscole, moltissimi su giganteschi racer. Qualcuno ha navigato controvento, facendo rotta per ovest, i più in favore del vento, puntando sempre verso oriente. C'è chi ha impiegato meno dei fatidici ottanta giorni, in gara contro l'orologio e altri regatanti, e chi anni, godendosi alisei, isole solitarie, albe e tramonti sul mare.

Tanti non sono mai più tornati.

Piero e Vittorio devono la vita al loro sangue freddo, al telefono satellitare e a un'enorme petroliera, troppo grande per passare dal canale di Panama, che si trovava a circa mille miglia da *Onitron I* quando ha disalberato.

La loro avventura (per carità, non chiamatela impresa quando sono presenti perché si adirano) è certamente straordinaria per una serie di motivi che voglio sintetizzare in poche parole:

- aver utilizzato per un giro del mondo senza scalo una vecchia barca da crociera, una di quelle che raramente lasciano il golfo dove si dondolano all'ormeggio;

- aver programmato una navigazione con ritmi d'altri tempi e medie di cento miglia al giorno;

- aver affrontato gli oceani non solo in due, ma anche padre e figlio, vicini e contrapposti come gli aghi di una bussola: e questa è stata la navigazione più difficile, con tante tempeste e poche bonacce.

Gli antichi *cap-horniers* credevano che gli albatros con le loro lugubri grida fossero le anime dei naviganti morti di scorbuto, dei gabbiere caduti dai pennoni incrostati di ghiaccio, dei marinai spazzati via da frangenti assassini o annegati nei naufragi. Catturare o sparare a uno di questi maestosi uccelli marini era un presagio di sventura.

Oggi chi parte ha il Gps, l'Epirb, il telefono satellitare, il pc, il desalinizzatore e l'armadietto pieno di vitamine. Ma l'animo è come quello dei vecchi marinai. Forse con meno scaramanzia e un po' più di coscienza che niente può essere lasciato al caso, perché il mare è un severo maestro e non perdona errori o impreparazione.

Antonio Fresi, il terzo uomo della 'lunga rotta', fratello di Vittorio e figlio minore di Piero, è stato il router che da casa ha passato le informazioni meteo ai due velisti. Ma a quattro-cinque nodi era difficile evitare le perturbazioni. Nei momenti peggiori non restava che la tormentina ben cazzata e chiudersi il tambucio dietro le spalle, lasciando la barca al fido timone a vento. Fino a quella notte del 5 aprile 2009, a dodicimila miglia da casa, quando l'avventura – non me ne vogliono i due navigatori – è diventata veramente un'impresa.

Sandro Macciotta
(giornalista della *Nuova Sardegna*, amico e velista,
che ha seguito e documentato il viaggio)

Le foto pubblicate nell'inserto a colori e in copertina sono tra le poche sopravvissute a testimoniare il tentativo di giro del mondo di Vittorio e Piero Fresi, che nel naufragio hanno perso tutto il materiale video-fotografico e il diario di bordo. Questo spiega la qualità non sempre eccellente delle immagini di navigazione, che sono state caricate su internet durante il viaggio prima di essere definitivamente perse insieme alla barca.

È quasi notte. La notte di Natale. La passeremo all'interno della nostra amata barca che fa il possibile per garantirci un po' di tempo e di calore domestico anche in queste occasioni.

Navighiamo nell'Oceano Indiano meridionale con la prua verso l'Australia e siamo nel mezzo di una grossa depressione che ci sta mettendo a dura prova e che tra poche ore mostrerà il suo lato più violento. Nella pancia di *Onitron I Autoprestige* troviamo rifugio, stiamo in apprensione, soffriamo, gioiamo, preghiamo, ci confrontiamo, mettiamo a nudo i nostri pensieri, le nostre paure, le nostre emozioni.

Il nostro è un viaggio d'altri tempi alla riscoperta della vela pionieristica delle grandi circumnavigazioni.

Gli ingredienti sono semplici: una vecchia barca da diporto classica, robusta, di modeste dimensioni, e il grande progetto di effettuare il giro del mondo lungo la rotta dei clipper per i tre capi, senza scalo. Noi, Piero e Vittorio, padre e figlio, due caratteri forti, due storie di vita intrecciate da sempre, unite da un legame forte ma segnate dalla differenza generazionale che ci porta a ragionare spesso in maniera diversa.

I clipper, a cui ci siamo ispirati, erano i velieri che dagli inizi dell'Ottocento e per quasi un secolo navigarono intorno al mondo per scopi commerciali, passando a sud dei tre grandi

continenti e lasciando a sinistra il capo di Buona Speranza in Sud Africa, capo Leeuwin nel sud dell'Australia e capo Horn in Sud America. I canali di Suez e Panama non erano ancora agibili e questi audaci levrieri dei mari erano costretti ad affrontare i temuti oceani del Sud, considerati particolarmente insidiosi, freddi e desolati.

Dall'Europa, i clipper facevano rotta verso l'Australia che raggiungevano in un tempo compreso tra un minimo di tre e un massimo di quattro mesi e dopo una sosta, nella quale avveniva lo scarico delle merci trasportate e il carico di quelle nuove, si buttavano nel Sud del Pacifico, doppiavano il mitico capo Horn per dirigersi nei porti del Sud e del Nord America del versante atlantico.

I primi viaggi su piccole imbarcazioni iniziarono già alla fine dell'Ottocento e non erano certo intrapresi per scopi commerciali o esplorativi, ma per il piacere di vivere la grande avventura a contatto con il mare, uno degli elementi più forti e maestosi in natura.

I primi navigatori partirono per provare a sé stessi e agli altri che era possibile, e per aprire nuove strade come ogni esploratore della storia, su qualsiasi superficie. Erano per lo più solitari coraggiosi e duri, capaci di navigare anche su imbarcazioni semplici, prive di qualsiasi sistema di sicurezza, con altissimi rischi.

In materia di circumnavigazioni il padre di tutti i navigatori solitari è senza dubbio il capitano Joshua Slocum che ha completato un giro del mondo eccezionale sul suo amato *Spray*, da Boston a Boston in cinque anni. Slocum passò per lo stretto di Magellano e non per capo Horn, ma il suo viaggio ha segnato una svolta importante per la navigazione da diporto e ha dato il via a una lunga serie di tentativi di circumnavigazioni e traversate in genere che dura ancora oggi; per alcuni si è trasformata in una costante ricerca di soluzioni tecnologiche per correre sull'oceano nel minor tempo possibile, per altri continua ad avere lo stesso sapore di scoperta che aveva per Slocum e i suoi immediati successori.

La cosa bella dell'andare per mare è proprio questa. Ognuno lo può fare come vuole, con le sue aspettative, i suoi obiettivi, le

sue motivazioni. Ed è per questo che è bello vedere intere famiglie su barche di dieci metri superattrezzate per la vita a bordo che girano il mondo, magari con bambini in tenera età, e mostri di venti, trenta metri con equipaggi di professionisti che stanno per partire per battere un record o per partecipare a qualche prestigiosa regata oceanica.

In mio padre la smisurata passione per la vela d'altura è nata e si è sviluppata negli anni Sessanta e Settanta proprio leggendo il libro di Slocum e quelli dei navigatori solitari di quel periodo, che con le loro imprese epiche hanno scritto quelle che sono ancora oggi considerate le pagine più belle della storia della navigazione d'altura su imbarcazioni da diporto.

A casa abbiamo quasi tutti i libri in materia, che abbiamo letto e studiato più volte. Ci sentiamo onorati di poter transitare in luoghi tanto affascinanti e suggestivi come gli oceani del Sud, ripercorrendo quelle rotte che per i pionieri rappresentavano un ignoto e che al giorno d'oggi hanno sempre meno punti oscuri, ma che conservano il loro mistero anche per noi uomini moderni.

Quali erano i pensieri di Dumas, Knox-Johnston, Moitessier, Alec Rose, Chichester e tanti altri quando navigavano nei Quaranta ruggenti o nei Cinquanta urlanti e dovevano scendere sempre più giù... per inoltrarsi nel cuore dei desolati oceani antartici?

Le ore passano, il barometro scende sempre di più, il rumore del vento e del mare entrano dentro la barca e dentro di noi, ci fanno compagnia insieme alla piccola lucetta della cucina, l'unica accesa per dare un senso di vita e di calore a questa notte tremenda.

Navighiamo con la sola tormentina a prua, ci sono più di cinquanta nodi di vento reali e il nostro fido pilota a vento riesce a tenere la barca in rotta e soprattutto la poppa o il giardinetto al mare, la cui onda sta diventando, per quello che riusciamo a sentire e percepire dai movimenti della barca, veramente grossa, mastodontica. Siamo in cuccetta con le cerate pronti a intervenire per una qualsiasi regolazione sul pilota o alla vela.

Dalla finestratura del tambucio, dopo aver acceso la luce esterna, si vede tutto il pozzetto, sbirciamo spesso per vedere se

il pilota c'è ancora e sta funzionando bene. In queste situazioni è impossibile non essere in apprensione, anche se tra di noi non parliamo pensiamo le stesse cose, abbiamo paura che qualcosa si possa rompere, che qualche onda, più grossa delle altre e fuori dal treno, ci possa colpire creando gravi danni all'attrezzatura o facendoci capovolgere.

Guardiamo nervosamente il barometro digitale di un orologio da polso che è nella zona del tavolo da carteggio, a disposizione di entrambi. Guardo io, guarda Piero, non parliamo mai quando non ci sono buone notizie, aspettiamo.

Penso, ripercorrendo velocemente i mesi passati in cantiere: abbiamo fatto un buon lavoro nella preparazione della barca, reggerà tutto? I perni son tutti ben stretti, le fascette delle prese a mare sono ben serrate? Le chiusure degli unici due passi d'uomo che abbiamo terranno? Penso a tante cose, spero di non aver tralasciato niente.

Onitron I Autoprestige è un torello, è molto compatta, lo scafo in metallo è un tutt'uno con la coperta anch'essa in metallo con un solo passo d'uomo a prua che serve per l'apertura della cala vele; l'altra, l'apertura del tambucio, è anch'essa costituita da un passo d'uomo chiudibile dall'interno e dall'esterno con un solido sistema artigianale. Me lo ripeto spesso: "Dai, sono su una buona barca, di cosa mi preoccupo?".

Ho sudato tanto con mio padre per renderla sicura ed efficiente senza punti deboli e non posso ora dubitare della bontà del lavoro svolto, mi tranquillizzo. Pensare, mettere in ordine le idee, rapportarmi con la mia coscienza, mi serve sempre.

Ecco, questi sono alcuni dei pensieri che fanno compagnia quando vento e mare mordono come in queste lunghe ore; sento che spesso la mia compagna è piccola e indifesa, quasi insignificante di fronte a tanta maestosità.

Arriva la mezzanotte, ci abbracciamo, ci scambiamo gli auguri e babbo mi dice: "Dai che ce la facciamo, forza", sappiamo che un Natale così, un augurio così, ci rimarrà per sempre impresso.

Mi sento un privilegiato a vivere questi momenti e forse il fatto di essere dentro una tempesta sulla nostra barca, nello sterminato Grande Sud, rende questo momento più importante, più forte.

Guardo mio padre, ha una lunga barba bianca e un volto tirato e concentrato, lui guarda me, e insieme soffriamo, sudiamo con la nostra compagna, sperando che sia all'altezza della grande prova che è tenuta ad affrontare. Dai che ce la facciamo!

Il barometro continua a scendere, le raffiche violentissime superano ora i sessanta nodi, ci sdraiamo un paio di volte con l'albero quasi orizzontale sull'acqua, la barca in maniera molto reattiva torna in posizione e, grazie all'azione combinata del pilota a vento e della piccola tormentina, riprende l'equilibrio e la rotta mantenendo una velocità moderata che ci fa ben sperare.

Il mare è difficile, aggressivo. Non abbiamo una vera timoneria interna, come avevamo previsto in origine, ma abbiamo ottimizzato un sistema di regolazione della barra dall'interno molto efficace, che prevede una parziale apertura del passo d'uomo posizionato presso il tambucio. Di vitale importanza è il nostro pilota a vento che conosciamo alla perfezione e che, quando la barca è giustamente invelata, tiene sempre la poppa alle onde. È fondamentale, per questo genere di sistemi di conduzione automatica, che la velocità sia contenuta. In particolare su barche come la nostra va controllata, non siamo su uno scafo planante e quindi dobbiamo cercare di non essere troppo veloci, per evitare che la combinazione fatale tra raffica e onda ci faccia lo sgambetto mandandoci al tappeto.

Il nostro compromesso è buono, gli equilibri sono stabiliti. È comunque vero che non sempre riusciamo ad avere il pieno controllo della situazione: a volte le onde, arrivando da direzioni diverse, possono essere molto pericolose e il vento stesso quando supera i sessanta nodi può essere devastante, rendendo impossibile qualsiasi intervento.

Si è travolti dalla furia degli elementi liberi, è uno scenario impressionante, la natura si scatena e pur avendo studiato la teoria di questi fenomeni non riesco, ora che li vivo, a razionalizzarli interamente.

Da dove arriva tutta questa energia? Penso all'ipotesi della scuffia a trecentosessanta gradi e mi chiedo: "Riuscirà *Onitron I Autoprestige* a ritornare in posizione, resterà stagna a galla?". So, sappiamo, che per com'è costruita la barca, per come sono distribuiti i pesi, tornerà in posizione e non rimarrà con la chiglia

in aria. Ma a dispetto dei freddi calcoli, nella realtà di questi momenti qualche dubbio è inevitabile. L'imponderabile è sempre dietro l'angolo.

Il barometro non scende più, non sale, ma almeno sembra essersi stabilizzato seppure su un valore molto basso di 780 hPa. Siamo fiduciosi, il vento è sempre molto forte, ci sono più di cinquanta nodi quando improvvisamente un groppo violentissimo ci investe, sembra che un cataclisma si stia scaricando sulla nostra povera barca e che gli elementi impazziti vogliano sopraffarci, distruggerci.

Questo apice di violenza dura almeno quindici minuti, terribili, vissuti con un'ansia palpabile accucciati nel paiolo o puntati nella zona centrale della barca dove sono sistemate le nostre cuccette.

Non possiamo fare niente, siamo traversati, il pilota è abbattuto da una parte, cerca di opporsi ma non riesce a riportare la barca in rotta. La pioggia è violentissima e la nota positiva è che sembra spiani le creste dei frangenti rendendoli, almeno apparentemente, meno aggressivi.

Sarà più insidioso quando la pioggia smetterà e il mare gonfierà la sua onda diventando il vero protagonista della scena. Qual è l'intensità del vento? Non lo sappiamo, la stimiamo tra i sessanta e i settanta nodi. Fuori c'è un grande rumore, un gran frastuono, sentiamo diverse onde frangere vicino alla barca, temiamo che qualcuna possa scaricarsi su di noi, aspettiamo con macabra curiosità il colpo di grazia, raggiungo con fatica il quadro elettrico dove c'è l'interruttore della luce del pozzetto, mi muovo strisciando, non provo neanche a stare in piedi, i movimenti sono troppo scomposti, potrebbe essere pericoloso, siamo sempre coricati, schiacciati sull'acqua sul lato di sinistra, ci raddrizziamo per pochi secondi e sbandiamo violentemente per alcune volte di seguito... l'albero si avvicina all'acqua... accendo la luce esterna, il pozzetto è allagato, a carponi mi raggiunge anche Piero e si tira su per vedere fuori aggrappandosi alle maniglie della scaletta.

Non si vede granché... è tutto nero... ci rendiamo conto della forte inclinazione dal roll-bar, vediamo il generatore eolico che è situato nel suo spigolo laterale sinistro girare all'impazzata e lambire l'acqua, impressionante.

A prua abbiamo una tormentina piccolissima con la bugna alta cazzata a ferro a centro barca che già da un po' sta sbattendo, facendo tremare lo strallo e l'albero. Siamo preoccupati che si possa verificare qualche avaria, preghiamo che tutto regga, ora non possiamo fare niente per la nostra barca, siamo impotenti. I rumori e le vibrazioni che crea lo strallo sono veramente terrificanti. "Se superiamo questa", dice Piero; "...non lo so", continuo io, "non lo so questa volta". Sull'alberatura siamo molto fiduciosi, è molto semplice e robusta: abbiamo due stralli a prua uno di seguito all'altro, lo strallo di trinchetta, sartia alta, intermedia e due basse per lato, paterazzo e sartie volanti per un totale di quattordici cavi. Il groppo molto lentamente sembra perdere la sua violenza, a tratti percepiamo una strana quiete che è però solo apparente, dopo questi periodi morti si verificano quasi sempre sbuffate potenti, rabbiose, che però in questo caso sono sempre meno continue e ravvicinate, è questo un segno inequivocabile di perdita di energia, siamo convinti che la situazione potrebbe migliorare.

Il vento infatti si stabilizza intorno ai quarantacinque nodi, la barca si rimette in rotta da sola reagendo attivamente al coricamento; la pala del pilota torna in posizione e riprende a funzionare, torniamo in rotta, la tormentina non sbatte più e dalla finestratura di prua vediamo che non ha subito danni, il pozzetto pian piano si svuota, è dura, sono le tre del mattino, tra un po' farà luce, sarà Natale anche per *Onitron I Autoprestige* e il suo equipaggio. Usciamo comunque all'esterno per fare un controllo all'alberatura e al pilota; ci spostiamo a carponi nel pozzetto, c'è ancora buio ma sembra tutto a posto, sistemiamo velocemente le cime che si sono inevitabilmente mosse e aggrovigliate durante il coricamento della barca e ne recuperiamo qualcuna che pende fuoribordo. Durante la nostra permanenza in pozzetto riceviamo delle vere e proprie secchiate d'acqua che rendono difficili i movimenti e le operazioni di riordino che stiamo facendo; c'è freddo, il vento è gelido e le mani nude fanno male.

Appena finito torniamo esausti nelle nostre cuccette, il nostro rifugio. Si trovano al centro della barca una di fronte all'altra, le separa solo il tavolo, ed è qui che passiamo la maggior

parte del tempo quando siamo costretti a stare dentro per il maltempo. È qui che facciamo un po' di salotto quando la barca naviga da sola senza problemi in condizioni di tempo normale. La posizione è strategica, dormiamo con la faccia rivolta a poppa riuscendo a tenere sotto controllo il pilota e il mostravento esterno.

Ci sediamo uno di fronte all'altro, siamo stravolti e allo stesso tempo orgogliosi di *Onitron I*, siamo ancora in corsa. Apro la bottiglia di grappa e una barretta di cioccolato fondente, abbiamo bisogno di calorie, salute, auguri!

All'alba guardo dalle finestrate laterali e da quella di poppa, la luce si diffonde a fatica nel cielo scuro cupo, coperto, pesante. Continua a piovare, il mare è di un pauroso grigio scuro striato di bianco, l'onda rotolante.

“La pala, dov'è finita la pala del timone a vento?”, esclamo. Strappata via. Eppure nella precedente uscita di verifica c'era e stava funzionando. La pala del pilota è in legno, spesso cinque millimetri, ed è facilmente ricavabile anche da alcuni pannelli interni, ne abbiamo comunque una di riserva già pronta. Il fido Mustafà lavora ancora, la barca ha la velocità giusta per garantire il funzionamento del suo meccanismo, per adesso non se ne parla di uscire fuori per mettere la pala di riserva; anche senza di lei, evidentemente per il fatto che il vento è ancora molto forte, il pilota tiene la barca in rotta abbastanza agevolmente, comunque lo teniamo d'occhio.

È un danno che ci può stare, l'importante è che non si sia lesionata la parte meccanica che è il cuore di questo meraviglioso pilota. Piero riesce comunque a dargli un'occhiata fugace per vedere se ci sono state rotture o lesioni, sembra tutto a posto.

Durante la mattina del 25 il barometro dà finalmente segni di risalita, questo vuol dire che il centro della depressione si sta spostando verso est e si sta allontanando dalla nostra posizione, ma non vuol dire che la situazione migliorerà istantaneamente, anzi. Il vento passa da nord ovest a sud ovest, ancora non è finita... Generalmente la fase della coda della depressione può durare per molte ore, anche per una giornata intera ed essere più violenta della fase appena vissuta, che comunque questa volta è stata particolarmente lunga e violenta. Ci organizziamo, usciamo

fuori e assumiamo le mure a dritta strambando la tormentina: è questa la tecnica da adottare per prendere le onde nel modo migliore quando il vento spira da sud ovest seguendo il naturale percorso della depressione verso est.

Riusciamo a sostituire la pala del timone danneggiata con quella di riserva. Io sto al timone e Piero sostituisce la pala effettuando anche qualche regolazione sulla zavorra del pilota e adeguandola al peso della nuova pala, che è un po' diversa da quella originale. L'operazione dura una decina di minuti nei quali con non poche difficoltà riesco a tenere la poppa alle onde che ci inseguono. Ci rendiamo conto di quanto sia importante il pilota durante le burrasche, governare a mano non sarebbe facile e sicuro, il pozzetto, pur essendo ben protetto, è comunque una zona dove non si può stare tranquillissimi.

Siamo stanchi ma determinati, non smettiamo di incitare la nostra barca, anche a voce alta, come fosse un cavallo da corsa, e lei sembra che ci ascolti e faccia la correzione giusta proprio quando glielo chiediamo.

Esce il sole, il cielo si pulisce e il barometro è in risalita, le nubi da nere diventano bianche ma il vento rimane sempre molto forte, stabilizzandosi ancora tra i quaranta e i cinquanta nodi. Non dormiamo, siamo svegli ormai da molte ore, riusciamo solo a chiudere gli occhi per riposarli per brevi periodi e le nostre energie mentali sono sempre, instancabilmente, insieme alla barca, ne assecondano i movimenti e le reazioni.

Ora che è giorno e il sole rende tutto visibile rimaniamo incantati da tanta forza e maestosità, mi appiccico alla finestratura di sopravento e non riesco a distogliere lo sguardo dall'oceano, faccio tante foto dai vari punti della cabina immortalando questo spettacolo, una vera esplosione della natura libera e incontaminata.

Il vero miglioramento si avrà solo il 26, quando a un deciso aumento della pressione corrisponderà anche un calo del vento. Il suo rombo diminuisce, sembra un motore che pian piano tende a spegnersi a causa della mancanza di carburante affievolendosi fino a sparire del tutto. Rimane un'onda molto formata senza vento, una situazione non proprio simpatica che durerà per qualche ora.

Inveliamo con randa e fiocco ma siamo costretti a mettere giù tutto perché le vele sbattono senza dare propulsione e temiamo che si danneggino. Rimaniamo una decina d'ore in queste condizioni, sballottati da un mare formato, i frangenti possono ora diventare particolarmente pericolosi perché siamo praticamente fermi e inermi.

Osservo alcune onde che con la loro schiuma spumeggiante si preparano a frangere e, quando questo avviene, lasciano un deserto bianco sopra la cui superficie per un po' non succede niente, tutto si appiana e sembra senza vita fino a che la distesa bianca viene riassorbita dall'oceano in subbuglio. Seguo questi fenomeni a bocca aperta, ogni onda ha una storia che non è quasi mai fine a sé stessa ma collegata a quella successiva, è un continuo alimentarsi a vicenda. Guardandole mi estraneo dalla realtà e faccio finta di essere uno spettatore non coinvolto direttamente in questo contesto selvaggio, vorrei avere la visuale degli albatros, che spettacolo... Chissà cosa pensano di noi, come ci vedono, magari ci prendono in giro per la nostra goffaggine contrapposta alla loro eleganza e perfezione nei movimenti.

Torno con la mente al viaggio e all'infelice condizione della nostra barca sballottata, e spero che qualche onda nel suo percorso non ci incontri...

Verso la fine della giornata torna il vento e con lui il buonumore e la serenità. Ce l'abbiamo fatta, anche questa tempesta è stata superata, con fatica ma è stata superata. È la quinta da quando abbiamo doppiato il capo di Buona Speranza e già un'altra ci attende per i giorni di fine anno.

L'onda non è più pericolosa e *Onitron I Autoprestige* riprende la navigazione con autorità. È una bella sensazione quella che si vive quando si supera un momento difficile, ci si sente forti, bravi, presenti, invincibili. Sono però sensazioni temporanee che in poco tempo lasciano posto a una grande stanchezza e alla reale consapevolezza di essere un puntino insignificante nell'immensità.

Così si svolge la nostra vita nel grande Sud in una stagione, questa del 2008, che registrerà una percentuale di depressioni superiore alla media mettendoci severamente alla prova giorno dopo giorno.

Navigare su una barca lenta è un po' questo, le situazioni le affrontiamo e le subiamo. Non possiamo fare come le barche veloci che riescono a evitare le zone di alta pressione, dove ci si può trovare in difficoltà per il poco vento, e a navigare nella parte buona, o per meglio dire la meno peggiore delle depressioni, sfruttandone il regime di venti forti navigando ai margini della zona più pericolosa. Eppure anche loro non sempre riescono a farlo nel migliore dei modi e a volte, per errori di valutazione, per scelte sbagliate o altri motivi, quasi sempre legati al fatto che in regata bisogna anche rischiare, si trovano a dover fronteggiare la parte peggiore delle depressioni o si trovano ingabbiati in vaste zone di alta pressione da dove è difficile e penoso uscire.

Penso soprattutto a chi prende parte alla Vendée Globe, e a questi navigatori va tutta la mia ammirazione per il coraggio di lanciare le loro barche a grandi velocità su questi oceani, consapevoli del fatto che il minimo errore o la minima avaria ai sistemi di pilotaggio automatico possono causare conseguenze devastanti. Mi è capitato di sentire i soliti commentatori di banchina dire che portare quelle barche è facile... è tutto computerizzato, che ci vuole?... tu stai dentro e fai tutto da lì... praticamente neanche ti bagni! Non è così. È vero che le barche sono state studiate e costruite appositamente per questo genere di viaggi e competizioni, ma portarle non è assolutamente un gioco da ragazzi. Oltre che bravi navigatori bisogna essere anche degli atleti e avere la capacità di vivere in costante tensione su un mezzo che va sempre veloce e spesso sembra che scappi di mano.

Noi dal canto nostro eravamo consapevoli che non sarebbe stata una crociera di piacere, una passeggiata, ma il semplice fatto di essere qua a lottare ci onora, e addolcisce le nostre sofferenze.