

Transiti blu
32

Francesco Felice Buonfantino

Doppio Atlantico

Fra avarie, contrattempi e Covid

Nutrimenti  mare

© 2020 Nutrimenti srl

Prima edizione ottobre 2020

www.nutrimenti.net

via Marco Aurelio, 44 – 00184 Roma

ISBN 978-88-6594-787-6

ISBN 978-88-6594-799-9 (ePub)

ISBN 978-88-6594-798-2 (MobiPocket)

Indice

Premessa	7
L'adesivo è quasi illeggibile	9
La regata dell'Arc da Las Palmas (Canarie) a Santa Lucia (Caraibi)	39
Il ritiro	61
Rientro atlantico, giugno 2020	93
Appendice	121
La barca ideale	133
Conclusione	139

Premessa

Un gruppo di cinque amici attraversa l'Oceano Atlantico con una piccola barca nell'ambito dell'Arc – Atlantic Rally for Cruisers. Una sfida che avevano già affrontato nel 2014 e che ritentano con un nuovo spirito; hanno a disposizione una barca planante e coltivano l'ambizione di un buon piazzamento. Dopo la prima esperienza hanno compreso le regole del gioco, e così preparano adeguatamente la barca: anche se *Catty* ha solo otto anni viene sostituito tutto il sartame, raddoppiati l'elettronica e i timoni automatici, adattate le vele alle regole di stazza e al tipo di regata, acquistato idrogeneratore e dissalatore per essere più leggeri.

Durante le vacanze di agosto la barca viene trasferita a Las Palmas, e a novembre tutto l'equipaggio torna alle Canarie per la partenza.

Ma due episodi renderanno questa esperienza fuori dall'ordinario: mentre si avviano a chiudere la regata con una netta vittoria nella propria classe e un probabile ottimo piazzamento in classifica generale, a 550 miglia dall'arrivo salta una crocetta dell'albero, che chissà come non viene giù. La regata è andata. Si deve organizzare un armo di fortuna per tentare di raggiungere una delle isole dei Caraibi. Da dominatori della regata a quasi naufraghi in un attimo.

Il secondo evento è la pandemia che stravolge i programmi di rientro della barca in Europa. Era tutto organizzato: a maggio un cargo avrebbe portato *Catty* in Inghilterra, per fare con le vacanze di agosto del 2020 il rientro in Italia. Ma il lockdown e la folle rigidità del trasportatore marittimo costringono l'armatore, con un nuovo equipaggio, ad attraversare ancora una volta l'oceano. A fine giugno, poco prima dell'arrivo della stagione dei cicloni. Una nuova e più complessa avventura vissuta tra quarantene obbligatorie, test laringo-faringei e mascherine.

Come nel 2014, la regata viene raccontata agli amici con l'invio quasi quotidiano di mail che raccontano gli episodi salienti vissuti dall'equipaggio. I brevi testi diventano la cronaca in diretta di questa intensa esperienza, che diventa straordinaria per le particolarità della rottura a due giorni dall'arrivo e della tragedia del Covid. Un diario avvincente che può essere letto da diversi punti di vista: un'avventura velica, una storia di amicizie vissute nel respiro dell'oceano, il vissuto di un trauma per il quasi naufragio, ma soprattutto il racconto della determinazione con cui un gruppo di amici vince le paure e i drammi di un mondo bloccato dalla pandemia e riesce a riportare in Italia, attraversando nuovamente l'oceano, una piccola barca a vela.

L'adesivo è quasi illeggibile

Non mi piacciono le automobili su cui vengono attaccate decalcomanie e patacche di varie fogge e colori. Un po' come per le ammaccature o le tracce di polvere lasciate dallo scirocco, gli adesivi che inesorabilmente scoloriscono prima della carrozzeria raccontano senza vergogna lo scorrere del tempo. E io vorrei che il tempo, almeno qualche volta, passasse più lentamente. Ma quando, dopo essermi iscritto, ho ricevuto l'adesivo dell'edizione del 2014 dell'Arc, la regata transatlantica dalle Canarie ai Caraibi, ero così felice che non ci ho pensato un attimo e ho applicato il logo della manifestazione sul lunotto della mia auto. Oggi, dopo quattro anni, di quell'adesivo non si legge più nulla. C'è solo un triste ovale bianco a ricordarmi che sono passati tanti anni da una regata che a me sembra di aver corso appena qualche mese fa.

La contrazione dei ricordi è una delle strane cose che il navigare a vela produce nella mia mente, e forse anche in quella degli altri marinai. Tutto sembra accaduto da pochi mesi. Eventi vissuti per mare anni prima appaiono vividi nella memoria come appena accaduti: porti e rade visitate decenni addietro sembrano lasciati da pochi giorni. Così sembra che anche la mia seconda traversata atlantica, la prima con la mia barca, l'abbia superata l'anno scorso; e invece sono già passati più di quattro, lunghi, anni.

Allora, penso, perché non attraversare nuovamente l'Atlantico? Così, tra l'altro, potrò mettere un nuovo adesivo sul lunotto dell'auto. La mia barca ha solo otto anni ed è in ottime condizioni, il lavoro continua ad andare bene e forse posso permettermi un'altra fuga. Inoltre, con l'esperienza maturata nella scorsa edizione, dovrei avere qualche possibilità in più di ottenere un buon piazzamento. L'Arc, la regata transoceanica a cui io e i miei amici vogliamo partecipare, nasce come rally, ovvero come un trasferimento nel quale si regata anche un poco, ma nel 2014 abbiamo compreso che tutti i partecipanti, alla fine, corrono per vincere.

Per decidere di iscrivermi all'edizione del 2019 non mi resta che sondare gli animi del mio equipaggio e preparare la barca.

“Enrico, che dici, ci iscriviamo alla prossima Arc?”. Lui mi guarda sgranando gli occhi: “Tu sei pazzo, finalmente le cose al lavoro vanno bene e ce ne andiamo tutti e due per oltre un mese?”. Siamo soci, le nostre stanze sono una accanto all'altra e la sera restiamo spesso a parlare di vela. Inoltre lui è il marito di Rossella, la socia/sorella con cui ho fondato la cooperativa di progettazione che adesso presiedo. Mi dice: “E poi chi lo dice a Rossella? Se ce ne andiamo tutti e due resta tutto sulle sue spalle”. Ha ragione, ma i marinai sono bimbi felici nutriti ad acqua di mare e sano epicureismo. Enrico, da buon marinaio, salperebbe domani mattina, ma se la moglie non lo autorizza, niente regata! In effetti Rossella ha ragione, nel consiglio direttivo della cooperativa siamo in quattro, se due vanno via il carico della guida del gruppo resta a lei e ad Antonio, il quarto *senior* che, per fortuna della nostra società, non ha il virus del velista. Ma Rossella è anche un marinaio e, soprattutto, ha un grande cuore. Perciò, dopo aver incassato un certo numero di legittimi impropri, raccogliamo l'autorizzazione. Con Daniele è più semplice: ha quasi chiuso il suo percorso lavorativo, e sua moglie Ludovica comprende bene che, in questa fase delicata della vita, replicare quest'esperienza può essere solo positivo per lui. Per Stefano il discorso è complesso perché ha

una dolcissima madre, oramai anziana. Mi dà immediatamente la disponibilità ma con una riserva che sarà ovviamente legata alle condizioni di salute della madre verso la partenza. L'ultimo da coinvolgere è Antonello, rispetto al quale ho però delle perplessità: è un ottimo marinaio ma non mi è piaciuto come si è comportato alla nostra Arc del 2014, quando è scappato in Italia appena arrivati a Santa Lucia, nei Caraibi, senza preoccuparsi di dare una mano agli altri quattro per sistemare la barca dopo quindici giorni di oceano. Inoltre, a tutti chiedo una disponibilità per l'eventuale regata di ritorno da fare nel giugno successivo. Devo dire che Antonello è chiaro sin dall'inizio: ha due bambini piccoli e anche in questa Arc scapperà appena tagliato il traguardo, senza offrire alcun sostegno per il ritorno. Devo pensare a un membro supplente che possa sostituire Stefano, se alla fine non riuscisse a liberarsi, ed eventualmente Antonello se non riesce a darmi una maggiore disponibilità.

La selezione di un equipaggio è un'attività delicata come la preparazione stessa della barca, se si sbaglia il mix umano a bordo la regata può trasformarsi in un incubo. La storia delle traversate atlantiche è piena di episodi di quasi ammutinamento: membri dell'equipaggio che davano in escandescenze chiusi in una cabina per tutto il viaggio e altre amenità del genere. Anche nella mia prima traversata, su una barca da charter, ho vissuto episodi surreali che hanno guastato il senso migliore dell'intera avventura. Lo skipper milanese, alla sua prima traversata, pensava che fosse sufficiente omologarsi agli stereotipi del navigatore oceanico per risolvere ogni problema: capelli lunghi raccolti in un codino, occhi azzurri con cui ammiccare, pizzetto biondo, orecchino da *capo-horner* (del lago di Garda) con relativo abbigliamento. Riteneva in questo modo di avere tutto il necessario per condurre ai Caraibi sei passeggeri, dei quali quattro completamente a digiuno di navigazione a vela; era certo, inoltre, che facesse parte del corredo del provetto navigatore anche una corposa scorta di cannabis. Solo dopo essere salpati dalle Canarie scoprimmo che l'uso costante di questa sostanza lo

stroncava ogni giorno, dopo il tramonto. Quando calava il sole, io e il mio amico Pino, che non eravamo mai stati in oceano ma avevamo corso decine di regate d'altura, diventavamo responsabili della barca e degli altri spaventatissimi membri dell'equipaggio. Da aggiungere che lo skipper non voleva ricorrere al pilota automatico perché, a suo avviso, "si poteva rompere", e che dopo dieci giorni anche un componente del generatore collassò lasciandoci senza frigo. La transoceanica divenne un incubo carico di tensioni che solo il fatalismo partenopeo riuscì, almeno in parte, a stemperare.

Traversare l'Oceano Atlantico è un po' il sogno di tutti i velisti, e se provi a chiedere a qualcuno che ha fatto anche solo qualche regatina di circolo ti senti rispondere: "Certo, sono con voi, quando partiamo?". Così, appena difondo la voce, raccolgo molte adesioni. Ma devo prima di tutto decidere cosa fare con Antonello: da una parte vorrei che fosse dei nostri perché è un ragazzo solare e un ottimo velista, dall'altra continuo a pensare che devo poter contare su persone che possano darmi una mano sempre e, da questo punto di vista, Antonello con molta chiarezza continua a ripetermi che potrà assentarsi dall'Italia solo per i giorni della regata. Dopo qualche verifica risolvo la questione ribaltando i termini: convoco Raffaele, un dolcissimo ingegnere sessantenne che non ha mai traversato l'oceano ma che ha fatto con noi molte regate d'altura. A questo punto lui è il quinto del gruppo, e Antonello sarà la riserva. Avremo un equipaggio un po' meno performante ma di certo ne guadagneremo in rapporti umani.

Siamo al gennaio 2019; mancano dieci mesi alla partenza ma le cose da preparare sono tante. Cominciamo a vederci con una certa frequenza per stilare un elenco di attività da fare a bordo e pensare al trasferimento. Nel 2014 portammo *Catty Sark* alle Canarie a fine settembre, organizzando un complesso e costoso tetris di trasferte in barca e aerei per il rientro. Allora l'obiettivo era anche quello di utilizzare il trasferimento della barca per consentire a tutti noi di provare l'oceano e testare l'equipaggio. Questa volta decidiamo di portare la barca alle

Canarie, con equipaggio familiare, nelle vacanze estive. Sono circa 1.800 miglia, che stimo di poter coprire in quindici giorni. In questo modo avrò la possibilità di visitare per una decina di giorni le Canarie con mia moglie, una delle mie figlie e alcuni amici che mi raggiungeranno lì. Resta da preparare la barca, ma prima di tutto va progettato il *tipo* di regata che vogliamo correre. Nel 2014 decidemmo di partecipare nella categoria 'Regata'. Ci trovammo così a competere con dei mostri pensati solo per la competizione. *Catty Sark* è una barca molto performante, ma nasce per la crociera veloce. Inoltre, nel corso dei nostri incontri, decidiamo di utilizzarla anche per fare, una volta arrivati, una crociera ai Caraibi. Progettiamo un turno: Daniele si farà raggiungere dalla famiglia poco prima di Natale mentre io e le mie figlie potremmo essere lì poco prima di Capodanno, alternandoci con Daniele e famiglia. Abbiamo la necessità di portarci dietro tutto l'occorrente per vivere in barca almeno un mese; è più di una tonnellata di cose che, aggiunte al peso a vuoto di *Catty* (7.260 chili), rendono la barca poco competitiva. Basta dire che un equivalente Class 40 pesa a vuoto 4.500 chili! Quindi stabiliamo di correre in classe 'Crociera' e ottimizzare il *rating* per il tipo di regata e la classe nella quale saremo iscritti.

Come molti sanno, le regate vengono organizzate utilizzando un sistema di 'compensi', che cerca di rendere omogenee barche dalle caratteristiche molto diverse tra loro. Questi compensi tengono conto di vari fattori, i più importanti dei quali sono la lunghezza dell'imbarcazione, il peso e la dotazione delle vele. Tutti questi elementi determinano il *rating*, ovvero un moltiplicatore che, applicato al tempo impiegato per concludere il percorso, fornisce il tempo cosiddetto *compensato*. Non potendo cambiare la lunghezza di *Catty*, non ci resta che ragionare sulle vele e dichiarare tutto il peso che ci portiamo dietro (all'Arc, nella classe Crociera è possibile dichiarare il peso degli 'accessori' presenti a bordo). Nella scorsa edizione avevamo uno dei *rating* peggiori perché avevamo stazzato (ovvero denunciato al momento dell'iscrizione) la barca con

il peso a vuoto e dichiarato delle vele di prua enormi – un code zero da poco vento, che in questo tipo di regata in realtà serve a poco. Nell’Arc si corre con il vento che viene da poppa, ricorrendo quasi sempre a gennaker o spinnaker: per questo è inutile utilizzare e ‘pagare’ in termini di *rating* vele adatte a poco vento di prua. Decidiamo così di stazzare una vela di prua molto più piccola (un A5), da utilizzare con vento forte quando anche il gennaker da vento forte (A3) risulterebbe troppo grande.

(Breve nota per chi non è del settore: il gennaker è una vela per vento di poppa non inferita, ovvero priva di un collegamento rigido tra la parte alta fissata all’albero e la base fissata al prolungamento della barca verso prua che si chiama bompresso. Questo comporta che il gennaker è più ‘ballerino’, ovvero oscilla al variare del vento e del movimento della barca, rispetto a una vela che ha un collegamento rigido tra i due estremi. Il code zero è invece una vela, sempre per venti da poppa, che ha un collegamento rigido tra la testa dell’albero e il bompresso. Ciò lo rende molto più stabile e, soprattutto, facilmente ammainabile perché è possibile arrotolarlo attorno a un cavo, detto ‘antitorsione’, che collega i due estremi. Il gennaker è più grande ed efficiente, quindi fa correre di più, ma è più complesso da gestire e da ammainare, mentre il code zero è più piccolo e più gestibile. Per i puristi va detto che il code zero è utilizzabile, con poco vento, anche se il vento viene da prua).

Resta adesso da programmare le manutenzioni straordinarie da prevedere sulla barca. *Catty Sark* ha otto anni ma ha navigato molto, quindi decidiamo di sostituire tutto il sartame (i cavi in tondino di acciaio che tengono su l’albero). Con l’occasione, visto che dovrò smontare l’albero, potremo sostituire tutti i cavi elettrici che vi sono all’interno e montare una seconda stazione del vento. Decido infatti di raddoppiare tutta l’elettronica di bordo, in modo da avere ‘a doppio’ tutti gli strumenti di ausilio alla navigazione tra cui, appunto, lo strumento che in cima all’albero misura direzione e intensità del vento. Raddoppio anche il pilota automatico e monto all’interno un

secondo cartografico. I sistemi sono di costruttori diversi: Garmin e Raymarine. In questo modo, in caso di avaria, dovremmo avere la possibilità di continuare a navigare in sicurezza.