

Alessandro Di Benedetto

# L'Atlantico senza riparo

Dall'Italia ai Caraibi in Hobie cat



*A Duci e a mia madre*

© 2004 Nutrimenti srl

Prima edizione giugno 2004

Terza edizione ottobre 2006

**www.nutrimenti.net**

via Marco Aurelio, 44 - 00184 Roma

Art director: Ada Carpi

Fotografie: Alessandro Di Benedetto

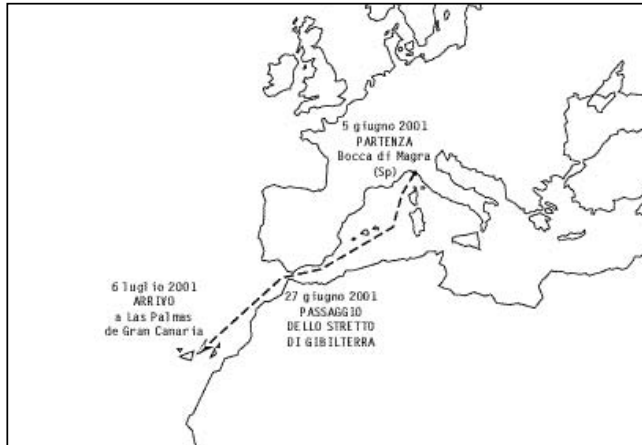
ISBN 10 88-88389-21-0

ISBN 13 978-88-88389-21-9

## Indice

Introduzione	pag. 9
Prima parte. Dal Mediterraneo all'oceano	
I preparativi	pag. 13
La partenza	pag. 27
In rotta per le Isole Baleari	pag. 47
Alboran	pag. 63
Jorf Lasfar e l'oceano	pag. 87
Seconda parte. Attraverso l'Atlantico senza riparo	
Un anno dopo	pag. 103
Una partenza a rischio	pag. 117
Vita di bordo	pag. 127
Terra!	pag. 159
Note sulla Route du Rhum	pag. 165

## Introduzione



Questo libro è il racconto di due traversate, effettuate nel 2001 e nel 2002, a bordo di una minuscola imbarcazione a vela, che mi hanno portato a navigare in solitario e senza assistenza prima dall'Italia alle Isole Canarie e poi, nelle stesse condizioni, ad attraversare l'Atlantico. La 'piccolina', come mi ero abituato a chiamare in navigazione il mio minuscolo catamarano, non ha cabine né cuccette, né un riparo dove proteggersi dalle intemperie, né bagno né cucina. Ha soltanto un telone di quattro metri quadrati sospeso a pochi centimetri dall'acqua e due galleggianti. I viveri, e tutto il materiale sensibile all'acqua, conservati in sacchi e bidoni stagni.

Quanto raccontato è tratto direttamente dal mio diario di bordo che per motivi tecnici, non potendo scrivere con carta e penna, è stato memorizzato su microcassette a nastro con l'aiuto di un miniregistratore che conservavo in un piccolo sacco adeguatamente protetto. È il racconto di un'avventura vissuta in prima persona, in simbiosi con il mare e i suoi abitanti, lasciando spazio alle mie emozioni, alle mie sensazioni e paure.

Perché esporsi in un'avventura così disagiata e rischiosa, si chiederanno in molti. Potrei rispondere in tanti modi. Il primo, il più consueto, sarebbe ricordare perché gli uomini scalano le montagne, magari gli ottomila metri senza ossigeno, o attraversano i deserti, o esplorano le cavità della terra. Perché in sostanza l'uomo, da sempre, è portato a mettere un piede più in là del confine che la natura sembra aver disegnato per lui. Un secondo motivo, più legato alla vela e a chi va per mare, è semplice voglia di libertà e

forse anche, nel mio caso, il desiderio di dimostrare che per intraprendere un viaggio anche se difficile, i mezzi che si hanno a disposizione assumono un'importanza relativa di fronte alla propria determinazione e alla passione, la quale, generando l'idea stessa del viaggio, ci consente di sognare. Il terzo motivo è sinteticamente riassunto nel nome della mia barchetta, *United States of the World II*: la voglia di disegnare con la scia della mia navigazione un mondo senza confini, liberato dalle guerre e dalle ingiustizie.

A.D.B.

Prima parte  
Dal Mediterraneo all'oceano

## I preparativi



Era l'alba del 5 giugno 2001. Alcune gocce d'acqua caddero sul mio viso scorrendo via ad inumidire il sacco a pelo in cui avevo trascorso la notte. "L'ultima a terra e anche l'ultima all'asciutto", pensai tra me e me. Ero intorpidito, avevo dormito rigirandomi più volte sul telo dell'Hobie cat' coperto di condensa. Sorrisi quando i primi timidi raggi di sole iniziarono a scaldarmi. Ricordai una parte di quello che avevo sognato e mi spiegai così la notte quasi insonne. Controllavo i materiali, verificavo il carico alla ricerca di qualcosa che poteva essermi sfuggito, ripercorrendo a mente le interminabili liste predisposte proprio al fine di non commettere errori.

Provai una strana sensazione in quel momento, come se non riuscissi a credere di essere lì, a due passi dal mare, nel giorno della partenza.

Mi trovavo vicino a La Spezia, poche centinaia di metri all'interno del fiume Magra. Lì avevo trovato un piccolo spazio per il catamarano all'interno di quello che avrebbe dovuto essere un club nautico, ma che in realtà somigliava tanto a una vecchia rimessa dimenticata da tutti, a parte i proprietari delle barche che si riconoscevano dalle lamentele nei confronti dei gestori del club. Non avevo avuto fortuna ma la mia unica consolazione era che di lì a breve sarei partito.

Mi sembrava incredibile, avevo faticato non poco per arrivare a quel punto e ancora era tutto da fare. Dovevo ancora lasciare terra per tentare di attraversare le 1.800 miglia<sup>2</sup> di mare e di oceano che mi separavano da Las Palmas de Gran Canaria, prima

tappa della mia avventura. Il catamarano era pronto, rimaneva da assicurare il carico e poi spingere in acqua quella 'zattera a vela', come molti l'avevano chiamata.

Pensai ancora una volta a tutto il lavoro compiuto, a come un anno e mezzo prima era nata quell'idea di una traversata Italia-Isole Canarie in solitario e su un catamarano sportivo, senza scalo e senza assistenza. Era il gennaio del 2000 ed ero appena 'sbarcato' a Bologna con un nuovo lavoro nel settore dell'igiene industriale. La realtà bolognese, ricca di vita, offriva ad ogni angolo spettacoli, mostre, concerti, corsi di ogni tipo e per ogni gusto, ma dentro di me sentivo il bisogno di riavvicinarmi a ciò che la città non poteva darmi, qualcosa che, nella sua semplicità, racchiude un mondo di emozioni senza confini, l'essenza dello spirito di libertà, il desiderio di avventura: il mare.

Nel corso dei primi mesi avevo avuto la fortuna di conoscere alcune persone con le quali condividevo una passione comune, quella per i cavalli, che abitavano sulle colline nei dintorni della città. Tra le passeggiate a cavallo e qualche partita a tennis, un progetto prendeva sempre più forma. In breve tempo mi ritrovai a spulciare tutte le riviste di nautica e i siti internet alla ricerca della barca che potesse fare al caso mio. Cercavo un catamarano sportivo di 18-20 piedi, sui sei metri quindi, in condizioni accettabili e a buon mercato, visto che le mie finanze in quel momento non mi avrebbero consentito di affrontare la spesa di un'imbarcazione nuova e di tutta l'attrezzatura necessaria al tipo di navigazione che avevo in mente.

Finalmente, nel gennaio 2001, l'annuncio che aspettavo. Si vendeva un Hobie cat 20 usato sul Lago di Garda. Nell'arco di due settimane il catamarano era sui colli, ospitato dalle simpaticissime famiglie Babbini e Baravelli, all'interno del Podere Casello che comprendeva un centro ippico e ormai anche una piccolissima 'base nautica'! Si iniziava a fare sul serio.

I problemi pratici legati alla realizzazione del mio progetto non erano pochi. Nessuno aveva mai realizzato prima una traversata non stop di 1.800 miglia su un catamarano sportivo in solitario. Io stesso, nel 1992, avevo coperto la stessa tratta, ma in compagnia di mio padre e facendo diverse tappe.

Sul catamarano non avrei avuto piloti automatici né dissalatore, né la possibilità di ricevere le informazioni meteorologiche

in navigazione, né quella di farmi una doccia con acqua dolce, figuriamoci con acqua calda. Una rete a maglia fitta di tre, quattro metri quadrati, fissata tra le due traverse del catamarano, avrebbe permesso di spostarmi da uno scafo all'altro, e per l'intera durata della traversata avrebbe rappresentato il mio microcosmo su cui avrei navigato, riposato, mangiato e, perché no, anche cantato!

Lateralmente ad ogni scafo, avrei imbullonato un wing, una sorta di sedile costituito da un tubo in alluminio, su cui avrei potuto rimanere sollevato dalla superficie del mare, oppure sporgermi dal catamarano in modo da compensarne lo sbandamento in caso di vento forte, e scongiurare così il rovesciamento della barca. Ogni wing era dotato di un telo su cui sarebbe stato possibile fissare parte del carico. Sul catamarano avrei potuto portare tre vele: la randa che è la vela principale, il fiocco cioè la più piccola delle tre, e il gennaker, una vela molto panciuta normalmente utilizzata nelle andature 'portanti', quelle cioè in cui il vento proviene da una direzione compresa fra il 'traverso' (90 gradi con l'asse della barca) e la poppa piena.

Con l'acquisto della barca il primo passo era fatto, ma rimaneva tutto il lavoro di riparazione e costruzione, l'acquisto di attrezzature nuove, i viveri, la preparazione fisica.

"Ora che tutto è pronto stento quasi a credere di essere arrivato fino a questo punto da solo", pensai.

Il catamarano era ricoperto di sacchi e bidoni di tutti i colori, gialli, rossi, blu. Probabilmente una qualsiasi persona di passaggio avrebbe visto soltanto un gran disordine in tutta quella roba caricata, ma non era così. Ogni cosa era al suo posto, ogni sacco era stato pesato in modo da facilitarmi la distribuzione a bordo ed era stato legato nella posizione migliore. Avevo equamente distribuito le razioni dei viveri sui due scafi in modo da poterne sempre avere a portata di mano. Stessa cosa avevo fatto per l'acqua dolce. Poco più di venti litri per lato, ripartita in due bidoni, e il resto all'interno degli scafi in bottiglie da due litri, per un totale di circa sessantacinque litri. Sempre all'interno degli scafi, avevo stipato diverse scatole contenenti legumi, frutta sciropata, fagiolini precucinati, mais, minestre che avrei cercato di riscaldare con un fornello da campeggio nei momenti di calma, sei litri di integratori salini.

Guardai il catamarano, mi avvicinai ad una prua, la abbracciai

e mi lasciai andare: "Piccolina, dobbiamo riuscirci!", mi trovai a sussurrare. Non era del resto la prima volta che le parlavo, avevo iniziato nei lunghi mesi in cui l'avevo riassembleata. Le sue condizioni iniziali erano discrete, ma avevo dovuto darmi da fare per più di quattro mesi per rimetterla in piena efficienza.

In primo luogo avevo riparato i buchi presenti sui due scafi poiché il catamarano, quando era ancora in possesso del vecchio proprietario, si era rovesciato e aveva urtato contro un carrello procurandosi alcune 'ferite'. Poi ero passato ai timoni, anche loro pesantemente danneggiati, e bisognosi di riparazioni. Avevo asportato tutte le parti indebolite e ricostruito il profilo originale con vetroresina e *gel-coat*<sup>8</sup>. Le vele erano rovinate in diversi punti e andavano sostituite. Le inviai ad una veleria per realizzare randa, fiocco e gennaker utilizzando i vecchi disegni ma con alcuni rinforzi in più, in particolare sulla randa per la quale avevo previsto quattro mani di terzaroli. Avevo verificato e rinforzato tutti gli attacchi del sartame<sup>9</sup>. Mi era toccato ridisegnare molti pezzi introvabili in commercio e farli costruire ex novo da una carpenteria metallica. Avevo sostituito tutte le sartie, il rombo<sup>5</sup> e anche la maggior parte dei rivetti originali. Lo stesso trattamento fu riservato ai perni dei timoni, alle drizze<sup>6</sup> della randa, del fiocco e del gennaker.

Contemporaneamente ai lavori sulla barca, mi ero dato da fare per trovare il resto dell'attrezzatura cercando un buon compromesso tra leggerezza, qualità e prezzo. Una delle spese più grosse fu l'acquisto di una telecamera digitale con custodia stagna, di una macchina fotografica Nikonos e dei relativi nastri e pellicole professionali per diapositive. In aggiunta e per sicurezza avevo deciso di portare una seconda telecamera, una video 8, e una macchina fotografica automatica. Per l'equipaggiamento di bordo avevo inoltre previsto un riflettore radar, un kit completo di razzi e boette fumogene, due Gps<sup>7</sup>, un sistema di sicurezza satellitare, due ancore galleggianti, un kit di pronto soccorso, coperte termiche e muta isoterma di sopravvivenza, Vhf palmare, un kit di riparazione vele, pagaie, luci chimiche.

Avevo pensato di pescare a traina per procurarmi del pesce fresco in navigazione, così avevo realizzato due lenze, una per il Mediterraneo e l'altra, più resistente della prima, per l'Atlantico. Nel kit da pesca avevo inserito diversi terminali e cucchiaini<sup>8</sup>. Era

stato un po' laborioso realizzare la cassetta degli attrezzi di bordo e non erano mancati momenti di reale comicità, ad esempio quando scorrazzavo fra le varie ferramenta in cerca di seghetto, rivettatrice, pinze, ecc., utilizzando la mia bussola da geologo per verificare che fossero il più possibile amagnetici. Se, avvicinando l'oggetto alla bussola, l'ago non si muoveva, allora l'oggetto aveva superato l'esame e poteva salire a bordo. Nella cassetta avevo aggiunto anche diversi grilli<sup>9</sup>, serracavi, lande<sup>10</sup> e bozzelli<sup>11</sup> di rispetto.

Per l'abbigliamento avevo previsto una muta stagna e dei sottomuta in microfibra. Sei ricambi dovevano bastare. Oltre alla stagna avrei portato con me una cerata bianca in nylon e una muta in neoprene da cinque millimetri, calzari, corpetto da tre millimetri, guanti in neoprene, un completo da sub insomma... Per proteggere le mani avevo pensato a dei classici guanti da vela e a un paio di guanti da lavoro in cuoio.

Finito di realizzare il sartame nuovo, avevo iniziato a riassemblare il piccolo catamarano che, una volta smontato, a fatica somigliava a qualcosa che potesse essere in grado di andar per mare, in ogni caso non in grado di lanciarsi per una traversata Italia-Canarie non stop. Le perplessità delle persone incontrate prima della partenza sulle chance di riuscita non si contano, ma anche quelle hanno contribuito a rafforzare la mia determinazione nell'intraprendere il 'viaggio'.

Una volta 'ricostituito' l'Hobie cat, avevo messo a punto un sistema di raddrizzamento. Si trattava fondamentalmente di due tubi in lega d'alluminio, che mi avrebbero consentito di raddrizzare la barca da solo in caso di scuffia<sup>12</sup>. Avrei fissato i tubi all'esterno degli scafi affinché causassero il minor intralcio possibile. Diedi molta importanza ai mezzi di illuminazione a bordo, indispensabili per segnalare la mia presenza a navi mercantili e petroliere di passaggio, in particolare nella zona dello Stretto di Gibilterra. A bordo avrei avuto due torce subacquee, una torcia frontale di quelle utilizzate nelle immersioni con le bombole, decine di luci chimiche a luce intensa e di durata variabile e, per i casi di emergenza, alcuni fuochi a mano.

Per contenere tutto il carico avevo scelto dei sacchi in Pvc pesante e dei bidoni. Contemporaneamente alla preparazione della barca avevo acquistato le carte nautiche, le avevo fatte plastificare e avevo iniziato a pianificare la rotta, organizzando quattro way



point<sup>13</sup> principali da inserire nel Gps. Il primo era situato trenta miglia a sud di Menorca, il secondo venti miglia ad est di Capo de Gata, il terzo poco fuori lo Stretto di Gibilterra a circa quindici miglia da Ra's Spartel (Marocco), l'ultimo in Gran Canaria.

Con un pennarello indelebile avevo aggiornato al 2001 la declinazione magnetica<sup>14</sup> su tutto il percorso, in modo da non dover perdere tempo ad effettuare calcoli, anche se semplici, in piena navigazione. La mia rotta teorica poteva essere rappresentata a grandi linee da una spezzata costituita da quattro tratti. Il primo lungo 380 miglia da percorrere con rotta 225 gradi, il secondo 320 miglia per 240 gradi, il terzo 225 miglia per 257 gradi e infine l'ultimo tratto in Atlantico 660 miglia per 222 gradi, per un totale di 1.600 miglia che andando a vela potevano arrivare oltre le 1.800 reali. Il tutto senza sosta dal momento che i way point altro non erano che punti fittizi segnati sul mare.

### Duci

Sapevo come organizzare i pasti nell'arco di una giornata, come proteggermi dal vento e dal freddo per evitare l'ipotermia. Alcune cose erano eredità di un'esperienza precedente. Nove anni prima, in compagnia di mio padre, avevo lasciato le coste siciliane per raggiungere le Antille con un Hobie cat 21. Raggiunta Siviglia a tappe, il catamarano era stato accolto nel cuore dell'Esposizione Universale, l'Expo '92, ed esposto tra le ricostruzioni a grandezza naturale delle caravelle di Cristoforo Colombo e della *Victoria* di Magellano. Era seguita la traversata fino alle Canarie, poi Capo Verde e in ultimo il grande 'balzo atlantico' che ci aveva portato in Martinica. Seppur fortunati per il risultato finale, il maltempo ci aveva perseguitato dalle coste spagnole fin nel Golfo di Fort de France. All'arrivo, avevamo appreso che alcuni equipaggi partiti nello stesso periodo per l'Atlantico su barche da crociera o da regata non ce l'avevano fatta. Un grosso trimarano si era anche rovesciato alle Canarie. Eravamo vivi, nonostante i nostri corpi fossero ricoperti di piaghe, ferite, funghi, le unghie si fossero sollevate e avessimo perso diversi chili di peso corporeo.

A volte il ricordo di quella traversata affiorava mentre mi preparavo ad affrontare per la seconda volta il Mediterraneo e l'O-

ceano Atlantico. In particolare mi capitava di fermarmi per alcuni minuti a pensare al carattere solitario dell'impresa che stavo per affrontare, ai rischi connessi, alla difficoltà del trovare riposo senza poter contare su qualcuno pronto a darmi il cambio quando mi sarei sentito crollare dalla stanchezza, o semplicemente quando avrei voluto mangiare qualcosa. Apparirà strano, ma il fatto di sapere che questa volta avrei affrontato un viaggio in solitario non mi turbava particolarmente, anzi generava in me un profondo senso di benessere, una piacevole serenità. Pensare che mi sarei trovato a navigare da solo tutte le notti, invece di spaventarmi mi eccitava.

Nei mesi di preparazione mi era capitato spesso di addormentarmi nel letto della mia piccola stanza a Bologna, circondato dai materiali che avrei portato in mare, le bussole, le mute, il binocolo, le carte nautiche. Il minuscolo appartamento in cui vivevo si era trasformato in poco tempo in un autentico bazar del mare e la mia stanzetta nella fantastica pancia di una balena. Randa e fiocco nel corridoio, il sacco del gennaker usato come cuscino e in ogni angolo parti del carico, il giubbotto di salvataggio, le scatolette, le torce stagne, la pagaia, l'ancora galleggiante... Dell'impresa che stavo organizzando avevo parlato con pochissime persone. Uno dei principali motivi di questa decisione era che non avevo voglia di parlare di qualcosa che non avevo ancora realizzato, di qualcosa che mi avrebbe portato a vivere un'esperienza così profondamente diversa dalla realtà quotidiana. Inoltre non avevo voglia di sentirmi a disagio quando, come accadeva quasi sempre quando accennavo al progetto, mi sentivo rispondere che sarebbe stato impossibile riuscirci, che si trattava di una follia.

Soltanto con una persona mi era naturale condividere l'emozione della preparazione, perché i suoi occhi si illuminavano ogni volta che le parlavo di mare, isole, delfini, vento, libertà. Questa persona era Duci. A lei riuscivo a confidare i miei pensieri, le gioie, le speranze, i sogni, le paure. Sapevo che, anche se non avrebbe potuto seguirmi nella traversata, mi sarebbe stata sempre a fianco.

### Il carico

La disposizione del carico a bordo era un altro punto fondamentale. Avevo disegnato più volte, su fogli di carta, la posizione

che ogni sacco avrebbe avuto a bordo, in funzione del materiale contenuto, del suo volume, della sua vulnerabilità, del suo peso e della sua importanza. I materiali meno vulnerabili erano le scatole di cibo e gli attrezzi. I sacchi a cui dedicare invece la massima attenzione erano quelli scelti per ospitare le dotazioni di sicurezza, i ricambi in polar, le confezioni di alimenti che avrebbero sofferto un eventuale contatto con l'acqua e tutto il materiale video necessario a documentare il viaggio.

In prima linea, quindi, esposti alle intemperie, ma senza che queste potessero costituire un problema, avrei tenuto un binocolo stagno, la Nikonos, la telecamera subacquea, le torce, le luci chimiche, gli integratori salini, i tubetti di latte condensato e di miele e i pacchetti di cracker in modo da poterli usare come veloci spuntini. I pesi andavano posti a centro barca per tenere prue e poppe leggere, ma dovevano essere facilmente trasportabili in modo che potessi portarli velocemente sopravvento<sup>15</sup> per compensare la mancanza di un secondo membro di equipaggio. Bisognava fissarli in modo adeguato, per resistere alla forza d'urto dei frangenti e ai momenti in cui il catamarano sarebbe scomparso sotto il livello del mare in qualche vertiginosa 'surfata'.

Avevo previsto una life-line<sup>16</sup> e una cintura di sicurezza che mi avrebbero consentito di non perdere il contatto con il catamarano. L'attacco della life-line sarebbe stato a prua, su una parte robusta di uno dei due wing in lega d'alluminio, in modo da essere sempre a vista per risultare facilmente controllabile. Su ogni wing avrei disposto un pugnale immediatamente accessibile per ogni evenienza, e un coltellino multiuso. Sempre sui wing, ma a poppavia<sup>17</sup> delle bussole, che sarebbero state imbullonate a tavolette di legno, avrei fissato due zaini per conservare Gps, Vhf, telecamere, cassette video per le riprese, rullini, batterie e un miniregistratore a nastro su cui avrei tenuto il diario di bordo.

Una rete fissata tra le due prue, per impedire a fiocco e genaker di finire in acqua dopo essere stati ammainati, avrebbe facilitato i miei spostamenti. Avrei posizionato altre due reti sotto i wing per contenere parte del materiale caricato e anche per avere vari punti su cui poter fissare sacchi e bidoni. Le due ancore galleggianti, ognuna dotata di cima, sarebbero state assicurate alla traversa anteriore, una a dritta, l'altra a sinistra, pronte ad essere filate in mare. Diversi elastici con ganci in inox avrebbero comple-

tato l'opera di fissaggio del carico al catamarano.

Tutto il lavoro fatto, le immagini della preparazione, le liste spuntate, il trasporto del catamarano, le prove in mare con gli amici, scorsero come in un flashback davanti i miei occhi, in quella fredda mattina di giugno, lasciandomi ancora stordito per qualche attimo. "È ora di alzarsi!", rammentò una parte di me a quell'altra che non avrebbe disdegnato indugiare ancora nel dormiveglia per attingere a piene mani nel calderone dei ricordi, e per godere ancora un po' del morbido sacco a pelo. Consapevole che a bordo non avrebbe trovato posto, o meglio, non sarebbe stato di alcuna utilità sopra un telo continuamente bagnato e spesso coperto dalle onde. Quella era l'ultima dormita all'asciutto e al caldo!

Sembrava proprio una bella giornata anche se non vi era traccia di vento. Tirata giù la cerniera del sacco e infilati T-shirt e jeans, ero pronto all'ultima colazione con i piedi per terra. La consumai sul pontile, con muesli e latte, lasciando che i raggi di sole mi riscaldassero il volto.

Il calore solare si trasformò in un abbraccio, rassicurante, materno. L'aria era statica. Gli alberi intorno sembravano usciti da un dipinto, e immobili inquadavano le due sponde addormentate del fiume che scorreva lento. Sembravamo essere stati entrambi invasi dallo stesso torpore.

Era d'obbligo un caffè, che riuscii ad ottenere da un distributore automatico sotto un tendone semiabbandonato di quello sgangherato 'club nautico' in cui avevo avuto la sfortuna di arrivare, e i cui proprietari mi avevano fatto prendere non pochi dispiaceri per il trattamento barbaro riservato a materiali e vele lasciati loro in custodia. Ma è meglio dimenticare quei personaggi che poco hanno a che fare con il vero mondo della vela e tornare al ricordo di quella giornata. Il caffè che stavo sorseggiando non aveva certo il gusto dell'espresso del bar o di quello della caffettiera di casa, ma nel suo sapore ritrovai quella sensazione di passaggio, quel sentirsi fuori casa, in un certo senso già in viaggio. Un fremito corse su per la mia schiena quando, arrivato al fondo del bicchierino di plastica, levai lo sguardo e vidi di fronte a me ergersi fiero l'albero del catamarano con le due prue che sembravano ormai implorare la discesa in acqua.

Era la stessa sensazione di chi, dopo aver fatto tanto per realizzare

qualcosa, si ferma un ultimo istante prima di dare il via all'atto finale che, comunque vada, cambierà una parte della propria vita, o che potrebbe addirittura porre fine ad essa. La sensazione che provai era un misto di eccitazione, coraggio, un'inspiegabile soddisfazione, ma anche paura. Con il lavoro di mesi avevo messo a nudo una parte di me, un sogno, e questo mi faceva sentire vulnerabile, criticabile, almeno fino a quando non fosse stato tutto pronto e avessi spinto la barca in mare. Soltanto allora sarei stato solo con il mio sogno, che avrebbe iniziato a prendere corpo, a realizzarsi.

Non si pensi che non abbia considerato i rischi, i pericoli, le paure da affrontare e superare. L'ho fatto, forse in modo diverso da come alcuni potrebbero immaginare, ma l'ho fatto, così come ho pensato alla soddisfazione che mi avrebbe procurato il navigare da solo a vela per notti e giorni interi su quella piccola barca posata sul ventre dell'oceano. Il desiderio di navigare nell'immensità del mare in compagnia delle stelle consentiva di superare ogni paura e non dava spazio a ripensamenti.

Ero ancora alle prese con la sistemazione del carico a bordo, quando tre persone, che avevo incontrato la sera prima ad una spaghetteria cui ero stato invitato a bordo di un cabinato<sup>8</sup>, passarono a chiedermi quanto mancava al via. Una delle tre era un tedesco che a cena aveva raccontato di come diversi anni prima, con un gruppo di amici, aveva pensato di raggiungere il Portogallo dalla Germania. Lui con un trattore che trainava una roulotte, gli altri con i mezzi più svariati, tra cui un carro funebre. Alla fine era partito da solo arrivando in Portogallo con una velocità media inferiore ai cinque chilometri l'ora, una 'storia vera' alla David Lynch.

C'era anche il proprietario della barca, che aveva alle spalle un passato da alpinista e mi aveva raccontato della sua partecipazione a scalate sulle più alte vette delle Alpi e sull'Himalaya. Alla fine della cena ero stato invitato a dormire al comodo e al caldo nel cabinato. Avevo però preferito declinare l'invito e passare la notte sul telo del catamarano per evitare spiacevoli sorprese al mio risveglio. Un furto, anche se stupido, può compromettere il viaggio, mi ero detto, e così avevo preferito aspettare l'alba *à la belle étoile*.

Poco prima dell'ora di pranzo arrivarono due miei amici giunti da Reggio Emilia per assistere alla partenza. Paolo, uno dei

due, aveva realizzato un sistema per consentirmi di effettuare degli autoscatti con la Nikonos. Si trattava di un circuito chiuso, un tubicino in gomma riempito d'acqua, in realtà un catetere da flebo, con alle estremità due siringhe, una delle quali si teneva in mano, l'altra si fissava sopra la macchina e garantiva con l'escursione dello stantuffo lo scatto. Sapevo però che sarebbe stato difficile posizionare correttamente la macchina fotografica in navigazione per farmi delle foto mentre ero al timone o mi occupavo delle manovre.

Sistamai a bordo alcune bottiglie d'acqua e i pasti per i primi giorni, che sarebbero stati a base di parmigiano, pane e frutta. La mia cambusa era composta da diversi chili di frutta fresca, cibi in scatola di vario tipo, dalle insalate con tonno alle verdure precucinate, sgombri sott'olio, cracker, muesli, latte condensato, succhi di frutta, gallette di riso, biscotti.

Avevo prestato un'attenzione particolare agli integratori salini e vitaminici a disposizione sia in forma di compresse sia di bevande. Tra gli alimenti avevo incluso anche un mix di pappa reale, miele e propoli e delle barrette energetiche a base di pasta di mandorle, senza dimenticare la frutta secca (nocciole, fichi, prugne, albicocche, datteri, ananas, papaya) e quella sciropata, che comprendeva pesche e pere. Infine qualche barretta di cioccolato.

<sup>1</sup> Catamarano sportivo (non abitabile e a vela). La dizione 'sportivo' sta a sottolineare la mancanza di cabine e di qualsiasi tipo di riparo per l'equipaggio. Per dare l'idea ai non addetti del settore, l'Hobie cat assomiglia tanto a un pattino delle nostre riviere, dotato di albero e vele invece che di pedali. Ha due galleggianti in vetroresina che nel caso particolare erano di 5,95 metri di lunghezza e in cui è possibile stipare attraverso opportuni fori del diametro di circa dieci centimetri, alcuni chili di attrezzatura, acqua e viveri. Gli scafi, alti trenta, quaranta centimetri e larghi poco meno, sono uniti tra loro da due traverse in lega di alluminio: quella anteriore ospita l'albero.

<sup>2</sup> Un miglio nautico equivale a 1.852 metri. 1.800 miglia corrispondono a poco più di 3.300 chilometri.

<sup>3</sup> Stucco bicomponente utilizzato per rifiniture su scafi in vetroresina.

<sup>4</sup> Il sartame è l'insieme dei cavi in acciaio utilizzati per sostenere l'albero. Sulle piccole imbarcazioni è generalmente costituito da due sartie, i cavi laterali e uno strallo, che è il cavo fissato a prua.

<sup>5</sup> Il rombo è un sistema costituito da due cavi in acciaio, utilizzato per irrigidire

l'albero. Corre attraverso le crocette, costituite da due braccetti in alluminio fissati perpendicolarmente all'albero a circa due terzi dalla base.

<sup>6</sup> La drizza è una cima o cavo che serve per issare una vela.

<sup>7</sup> Letteralmente *Global Positioning System*, ovvero sistema di posizionamento globale. Consiste in un piccolo strumento della grandezza di un telefono cellulare, che permette di ottenere le coordinate geografiche (latitudine e longitudine) sfruttando il segnale di diversi satelliti.

<sup>8</sup> Tipo di esca artificiale utilizzata per la pesca a traina.

<sup>9</sup> Elemento a U chiuso da un perno.

<sup>10</sup> Piastre forate in acciaio, utilizzate come terminale del sartame per poter effettuare regolazioni in termini di tensione.

<sup>11</sup> Piccole carrucole.

<sup>12</sup> Rovesciamento.

<sup>13</sup> Si tratta di punti, individuati da coordinate (latitudine e longitudine), che sono utilizzati per tracciare una rotta o indicare l'ingresso di un porto, un golfo, ecc. In un comune Gps se ne possono memorizzare diverse centinaia.

<sup>14</sup> La declinazione magnetica consiste nello scarto angolare tra il nord geografico e il nord magnetico.

<sup>15</sup> Parte della barca che viene colpita per prima dal vento.

<sup>16</sup> Letteralmente 'linea della vita'. Si tratta di una cima o un cavo cui ci si assicura alla barca tramite un'imbracatura di sicurezza.

<sup>17</sup> Con il termine 'poppavia' s'intende verso poppa rispetto ad un riferimento.

<sup>18</sup> Imbarcazione a vela dotata di un riparo per l'equipaggio e di cabine.