

Matteo Miceli, Jean-Luc Giorda

L'oceano a mani nude



Indice

Prefazione <i>di Pasquale De Gregorio</i>	pag. 7
Il trionfo di <i>Biondina Nera</i>	pag. 11
Ritratto di un navigatore da giovane	pag. 25
Velista-operaio: le barche come lavoro	pag. 37
Matteardo e le vele dell'India	pag. 49
I 'giretti tra le boe' e il respiro del mare	pag. 57
La nascita di <i>Biondina Nera</i>	pag. 69
Dal Mediterraneo all'Atlantico	pag. 85
Il record in doppio con Andrea Gancia	pag. 101
La traversata in solitario: progetto e preparazione	pag. 117
La traversata in solitario: l'avventura giorno per giorno nel racconto di Gino Onorato	pag. 147
Velista-imprenditore: i Cantieri d'Este	pag. 159
Class 40 e progetti per altri oceani	pag. 165
Appendice	
Le barche di Matteo <i>di Sito Avilés Ramos</i>	pag. 175
L'allenamento di un navigatore solitario <i>di Vittoriano Romanacci</i>	pag. 187

© 2008 Nutrimenti srl

Prima edizione maggio 2008
www.nutrimenti.net
via Marco Aurelio, 44 – 00184 Roma

Art director: Ada Carpi
ISBN 978-88-95842-02-8

Gestione del sonno e della vigilanza nella navigazione a vela in solitario: perché è importante <i>di Claudio Stampi</i>	pag. 193
Navigare con Matteo. Intervista con Andrea Gancia <i>di Jean-Luc Giorda</i>	pag. 202

Prefazione

Questo è un libro, scritto benissimo e a tratti anche divertente, che dovrebbero leggere tutti, specialmente i giovani e i giovanissimi di oggi. Anzi, sarebbe un ottimo libro di testo per le scuole di ogni grado.

Perché insegna due cose fondamentali: la prima, che bisogna sempre mantenere accesa in noi la fiamma della passione e della fantasia, per individuare obiettivi che diano un senso alla nostra vita; la seconda, la più importante, che occorre poi essere coerenti con le proprie scelte e lavorare duramente se si vuole davvero concludere qualcosa.

In un mondo nel quale si propongono a getto continuo e in ogni campo falsi miti e illusori esempi di facile successo, nel quale la cultura del lavoro e del sacrificio è largamente assente, purtroppo proprio tra i giovani, Matteo si pone come un esempio, un riferimento solido al pari di un macigno. Dimostra che se si vuole veramente una cosa, se si è disposti a stringere i denti, a soffrire, se ci si è preparati scrupolosamente, allora anche un'impresa al limite della follia, come attraversare un oceano su un catamarano da spiaggia e *da solo*, può rientrare nei confini della 'normalità', ritornare a misura d'uomo. Uomini un po' particolari, s'intende.

E Matteo è davvero un uomo molto particolare. Le cose che in lui più colpiscono e che io massimamente apprezzo sono l'umiltà, la semplicità, la determinazione e la dedizione con cui elabora, prepara e poi realizza i suoi programmi. Passo dopo passo, anno dopo anno, senza fretta, accumulando via via le nozioni e le esperienze necessarie. Ma, a parte queste pur essenziali caratteristiche, il punto di forza più grande è la genuinità del suo intento. Il suo è un discorso personale, di scelta di vita, di quale tipo di uomo essere. La motivazione che lo anima non è il successo mediatico (vissuto semmai come un prezzo da pagare) e meno che mai economico, ma l'affermazione di sé come uomo vivo, capace di volare alto sopra la banalità e il grigiore di un'esistenza protetta, consapevole dei pesanti pedaggi che questo comporta e assolutamente determinato a pagarli sino in fondo. Finanche a mettere a repentaglio coscientemente, non di certo alla leggera, la sua stessa esistenza. La brutta avventura, fortunatamente a lieto fine, occorsa al suo emulo Francesco Di Benedetto basta da sola a chiarire il concetto.

Ho seguito molto da vicino, nel 2006, la lunga meticolosa preparazione di Matteo all'impresa programmata per la fine dello stesso anno. Circa mille miglia di navigazione solitaria in Mediterraneo, in condizioni meteomarine spesso dure che gli hanno regalato anche una bella istruttiva scuffia. E ho condiviso e ammirato il suo approccio sistematico e puntiglioso, l'unico possibile del resto, per prepararsi nel migliore dei modi e per testare e mettere perfettamente a punto il mezzo cui affidava le sue aspettative di buon esito e, in particolare, la sua stessa incolumità personale. Senza lasciare nulla al caso. Prova ne sia che il catamarano è arrivato alla Guadalupa in condizioni sicuramente migliori del suo comandante, ricoperto di piaghe dai piedi al collo. *Chapeau*, direbbero i francesi.

Altra riconferma della sincera passione e motivazione di Matteo la traggo dal modo in cui ha vissuto e vive il meritato successo della sua impresa solitaria, dalla semplicità con cui, quando richiesto, ne traccia il racconto. Dicono, a ragione, che se è difficile saper perdere, molto di più lo è saper vincere. In

effetti, molte volte mi è capitato di osservare la repentina metamorfosi operata dal successo in personaggi del nostro mondo che, sovente, si lasciano tentare dall'irresistibile sindrome del Marchese del Grillo (ricordate? *Io so' io, e voi nun siete un c...*). Con Matteo questo non è successo e, ne sono certo, non succederà mai. È più probabile che accada il contrario (voi siete voi, e io nun so' un c...).

Per finire, merita di essere sottolineata un'ultima singolare connotazione di Matteo, l'essere lui (pure) un 'fiumarolo', avendo avuto il suo lungo percorso preparatorio nautico e velico come base preminente la Fiumara Grande e il porto canale di Fiumicino. Un'area portuale e cantieristica che nulla ha a che vedere con la nautica snob e 'fighettona' di tanti altri italiani siti, nella quale la passione per le barche e la vela è seconda soltanto alla cronica scarsità di mezzi a disposizione e che è nondimeno popolata da schiere di validi velisti e marinai nonché abili costruttori. Adesso Matteo ne è a giusto titolo il portacolori più in vista e ancor più lo sarà in futuro.

Perché, di questo sono sicuro, ce ne farà vedere ancora delle belle! Magari, mi auguro e gli auguro (da amico), a bordo di barche almeno pontate, tipo il Class 40 che sta costruendo, e non facendo la traversata bis di un altro oceano (che senso avrebbe?) nuovamente su un catamarano da spiaggia.

Pasquale De Gregorio

Il vento è un muro di mattoni, davanti alle prue di Biondina Nera. Gli esili scafi di carbonio si impennano scalando vette d'acqua: ne cerco la cima piegando il collo all'indietro, lo sguardo in alto. Mi chiedo se la spinta delle vele basterà per farci arrivare lassù. Su ogni cresta, per un attimo le prue puntano verso il cielo, poi si lanciano giù, pronte a planare sul dorso dell'onda. Ce la farebbero, se il vento contrario non ci fermasse.

Bolina. Una maledetta bolina contro trenta nodi di vento, in oceano Atlantico sulla rotta degli alisei. Ma dov'è l'aliseo? Questo cielo plumbeo, stracciato da nuvolaglia nera, starebbe bene in una foto della Fastnet, con quel lugubre scoglio nordico sullo sfondo. Fa pure freddo, tutto è bagnato. Non oso pensare al mio piede destro, da tredici giorni a bagnomaria nell'acqua salata, dentro il calzare della cerata stagna. Il sinistro non sta molto meglio, del resto.

È l'alba del 12 gennaio 2007. Sono a meno di duecento miglia dalla costa di Guadalupa: quasi arrivato, la testa mi dice che il record è fatto. Ma ormai sento anche molta stanchezza. È questo il momento che mi preoccupa di più: l'arrivo, le ultime miglia, le ultime ore. Ne abbiamo discusso tanto con Claudio Stampi, il mio trainer per il sonno: il rischio vero è proprio ora, è adesso che uno si lascia andare e succede qualcosa. Serve mantenere la concentrazione, non mollare. Soprattutto

non far danno, evitare la distrazione di un attimo che magari ti fa scuffiare la barca, o rompere qualcosa di importante.

Ieri sera, l'ultimo messaggio via satellitare del meteorologo Alessandro Pezzoli mi aveva avvisato che alle dieci avrei dovuto strambare per puntare sulla baia di Pointe-à-Pitre. Ma non sono tranquillo, qualcosa non mi convince. Temo di essere andato troppo avanti, di essere in ritardo sulla strambata. Accendo il mio piccolo Gps cartografico portatile. Sempre un terno al lotto, farlo funzionare: con l'umidità che penetra ovunque, non so mai se riuscirò ad accenderlo, le pile poi sembrano durare trenta secondi. Mi sono trovato più volte a non poterlo caricare dalla spina e quindi a tentare di asciugarlo, mettere le batterie, senza riuscire a riaccenderlo. Anche se lo metto nelle sacche stagne, si inumidisce comunque. In tutta questa traversata l'avrò acceso sì e no una volta questo Gps. Con l'Argos, l'apparato satellitare di sicurezza, ogni due ore a terra sanno esattamente dove sono. Quindi non sono io a farmi la rotta, ma il meteorologo che mi manda due messaggi al giorno: "Bene questa rotta" oppure "orza dieci gradi" o "poggia dieci gradi".

Ma ora, in questo momento, il Gps mi serve. Nella zona dove sto navigando so che c'è una corrente maledetta, quattro nodi che ti portano via verso il Nord dei Caraibi. La corrente rischia di farmi mancare l'isola, se non sto attento. E se vado oltre, tornare indietro è quasi impossibile. Poi ci sono bassi fondali, l'isola di Désirade a nord dell'imboccatura della baia di Guadalupa, poi quella più piccola e poco segnalata di Petite Terre proprio in mezzo all'ingresso. Il Gps mi dice esattamente quello che temevo: sto andando a corrente, sono più avanti del previsto. Ho strambato in ritardo.

Il groppo arriva proprio in quel momento.

Non è il solito groppetto nell'aliseo, no. Qualcosa di più serio, di più vasto. Tanto che presto comincio a dubitare che si tratti solo di un groppo. Il vento sale, arriva a trenta nodi. Ma soprattutto gira, gira tanto. Troppo. Nei groppi il vento rinforza e cambia direzione, è normale: dieci-quindici gradi. Appena lo vedo arrivare riduco subito tutto, randa, fiocco, ammaino il gennaker. Sono allenato a ridurre e rimettere vela perdendo meno velocità possibile. Dopo tredici giorni di oceano, gli automatismi sono perfetti, ogni manovra è sicura, tranquilla. Normalmente in un quarto d'ora il groppo passa, e direzione e intensità tornano quelle di prima. Ridò tela, mi rimetto in rotta e amen.

Però questa volta il giochetto non funziona. Qui il vento fa un salto di novanta gradi, resta costante, e mi ritrovo di bolina. Con il vento contro l'onda, che si è gonfiata per duemila miglia di Atlantico e dalle mie terrazze a mezzo metro dall'acqua sembra davvero gigantesca. Insormontabile.

Non mi era mai successo prima. Con la certezza che la corrente mi sta trascinando troppo a nord, e l'ipotesi probabile di aver strambato in ritardo, non sono per niente allegro. Comincio a valutare la possibilità che ci sia stato un errore nella previsione meteo. Una cellula ciclonica non rilevata, o che magari ha cambiato all'improvviso velocità o direzione e mi è venuta addosso. Un'altra possibilità è che di notte io abbia fatto un po' più miglia del previsto... è già successo con Andrea Gancia, quando abbiamo fatto il record in doppio da Dakar, due anni fa: ci siamo tenuti lunghi su un lasco e poi per rientrare su Guadalupa abbiamo dovuto fare una bolina. Allora è stato per uno stupido errore mio, perché quella volta la rotta si faceva a bordo, col Gps, era tutto un po' più arrangiato... Ma adesso è dura davvero trovarsi il vento sul naso, fare questa fatica eccessiva quando sono già stanco. In più con la convinzione di aver rifatto lo stesso errore dell'altra volta. Faccio i calcoli: almeno due giorni di massacro per fare meno di duecento miglia, questa è la realtà. Per un errore così cretino!

Cavolo – penso immaginandomi la mia posizione sulla carta – se devo fare tutto quel tratto di bolina, è finita. Tanto più che la barca non è assolutamente fatta per la bolina, diventa anche molto pericolosa. Ricordo ancora bene la scuffia in Tunisia, durante la Carthago che ho usato come allenamento per questa traversata. Dopo ore e ore controvento, un rafficone mi ha girato completamente la barca, battendo i miei riflessi ormai appannati. Figuriamoci con la stanchezza di tredici giorni che mi sento addosso.

La situazione mi stressa. Non ho mai accusato stanchezza fisica finora, i miei cicli di sonno e di riposo hanno funzionato veramente bene, l'alimentazione pure. Però adesso un po' di tensione la sento. Alzo il telefono e chiamo Alessandro Pezzoli, il meteorologo. "Alessandro, ma com'è possibile? Io qui ho strambato e mi ritrovo di bolina sulla rotta...". E lui: "La rotta è questa, ma non puoi stare di bolina!". "Ma sì che ci sto di bolina!". Il vento fischia sempre più forte, vorrei farglielo sentire, fargli vedere le onde che mi si alzano davanti. "Ma guarda

che non stai messo male...”, mi rassicura Alessandro guardando i dati dell’Argos, l’apparato di sicurezza che gli trasmette costantemente la mia posizione. “Sicuramente sarà il groppo, il vento del groppo. Non può essere il vento reale”. “Ma a me sembra tanto costante, ’sto vento...”, dico dubbioso, “non può essere un groppo!”. “Vedrai che passa”, insiste lui.

Non riesco a credergli troppo, lì in mezzo. Chiamo anche Gino Onorato, il mio amico e ‘uomo sicurezza’ a Roma. Ho bisogno di sfogarmi: “Ho parlato adesso con Alessandro”, comincio. Poi sbotto: “Ma come mai non sono ancora arrivato? Perché Alessandro mi ha fatto strambare così tardi?”. Ma anche Ginetto mi dice di stare tranquillo, mi ripete che non sto messo male, di tenere duro e di fidarmi del meteo.

Per fortuna hanno ragione loro. Ci vogliono altre due ore di sofferenza, ma passa. Era un groppo grosso, molto grosso, che evidentemente per l’avvicinarsi della terra ha dato questo giro di vento esagerato, quasi novanta gradi invece dei soliti dieci-quindici. Per fortuna ora tutto torna normale: il vento soffia dalla parte giusta, navigo di nuovo al lasco. Sono tranquillo. Incredibile come in mare le situazioni possano cambiare completamente da un minuto all’altro, per un solo particolare... Quasi non ci credo: guardo ancora il Gps come se mi aspettassi di scoprire l’inghippo. Poi mi convinco che in effetti la rotta va bene. Ritiro su tutta la randa e riapro il gennaker: si vola di nuovo, a sedici-diciotto nodi. La normale media di giorno, per Biondina Nera e me.

È stato un attimo di tensione, niente di più. In tutta la traversata posso dire di non aver mai accusato un eccesso di stanchezza, nessun crollo fisico o addirittura allucinazioni, come racconta qualcuno. L’esperienza che ho fatto con Andrea e quella che ho accumulato con gli allenamenti mi ha fatto migliorare tanto. A parte, devo ammettere, il problema della cerata che lascia entrare l’acqua. Una sofferenza davvero grande, il calvario di questi tredici giorni. Non vedo l’ora di arrivare: sento il piede tumefatto, maciullato, lo immagino quasi in necrosi. Anche le mani soffrono molto, sono tutte spellate e doloranti. Non uso guanti, non l’ho mai fatto: perdi sensibilità. E non credo che avrebbero fatto la differenza. Ma anche qui l’esperienza di chi mi ha preceduto e quella della traversata con Andrea mi danno qualche vantaggio. Ho

scoperto che il trucco fondamentale è sacrificare un po’ di acqua dolce per lavare le mani, collo e polsi, e poi farli asciugare almeno ogni tanto. Per riuscirci, dopo averle sciacquate e spalmate bene di crema, quando entro nella fase di sonno attacco i polsi l’uno contro l’altro, tenendoli uniti con le strap in velcro della cerata. È la cosa fondamentale, che già nella prima traversata ci aveva permesso di salvare le mani: tanta tanta crema e cercare di asciugarle almeno in quel poco tempo che riposavamo.

A una cosa però non c’è rimedio: la puzza che esce dalla cerata, diventata veramente insopportabile. Il collo irritato mi fa un male cane, ma non mi azzardo più a toccarlo o ad allentare il velcro del colletto. So che appena lo faccio da quella fessura esce un odore veramente insostenibile. Sono quasi quattordici giorni che non mi lavo la pelle. Sudore e calore hanno formato uno strato di grasso al quale si aggiunge l’effetto dell’acqua di mare infiltrata dentro la cerata: il risultato è una palude maleodorante. Preferisco non sentire, non pensare che quel miasma viene proprio dal mio corpo...

Per fortuna ora il sole, almeno interiore, torna a splendere. Sono al lasco di nuovo, la barca fischiata la musica allegra dell’alta velocità. È il momento di fare sosta per mangiare e festeggiare un po’, mi dico. Anche se non c’è da banchettare: i miei cibi goderecci, come un pezzo di carne secca o un succo di frutta particolare, sono finiti da un pezzo. C’è il solito riso disidratato. Grazie al cielo è rimasto un po’ d’olio. Ci metto anche una scatola di tonno avanzata: sembra buonissima. Poi c’è la frutta secca, anche quella sempre in menu: poco ingombro, sana, tante calorie. Anche se ormai sa di salmastro, ed è come molliccia. C’è un poco d’acqua in più da bere, questo sì. Ma senza esagerare, perché non si sa mai. Potrebbe arrivare un altro groppo e riportarmi lontano. Mi sogno già il primo pasto a terra: una bella bistecca...

Questo mi fa venire in mente che devo cominciare a prendere dei contatti sull’isola. Preparare l’arrivo lo fa sembrare più vicino, le miglia passano prima. Cerco Franco Raucci, il presidente del Circolo Velico Fiumicino, che è in vacanza a Guadalupa e ha accettato di aspettarmi lì. Gli passo subito l’ordinazione del bistecone che ho sognato poco fa. Chiamo anche Andrea De Marinis, che da vero amico è venuto a finire il filmato che dovrà testimoniare l’impresa per i media. Ci diamo un appuntamento in mezzo al mare per riprendere l’arrivo:

all'isoletta di Gosier, a un paio di miglia dalla linea del traguardo fissata sull'allineamento delle boe, rossa e verde, del tortuoso canale d'ingresso al porto di Pointe-à-Pitre.

Cerco di far camminare la barca. Non penso al record, però. Penso soprattutto a togliermi da lì, da quell'impiccio che è l'avvicinamento a terra. Abbiamo studiato tutto, con Pezzoli, per arrivare di giorno e non di notte. Abbiamo tenuto d'occhio le percorrenze medie, cercando di stare nei margini per un arrivo con la luce del sole. Di solito io cerco di correre, e Ginetto fa la mia coscienza prudente e mi frena. Già nei primi tre giorni dopo la partenza da Gran Canaria, quando avevo tanto freddo, si era preoccupato molto: nei contatti via satellitare straparlavo, facevo domande assurde. E lui temeva per la mia tenuta mentale, con tutta la traversata ancora da fare. Da allora, è sempre stato conservativo, non mi ha mai spinto a correre di più, anzi. E ha fatto bene: serve avere qualcuno che mi freni, che pensi alla sicurezza. Letteralmente con i piedi per terra, mentre io mi faccio prendere dalla foga, dalla mania di fare le duecentocinquanta miglia nelle ventiquattro ore.

Guardo il cielo e il mare. Il sole dell'aliseo non splende più. È coperto da una coltre di nuvole che si ispessisce verso l'orizzonte. Le onde stanno crescendo, sono più ripide, più cattive. Sono i segni della terra che si avvicina. Il lavoro di 'tirare la barca', quello che occupa tutto il tempo diurno, tra un pasto e l'altro, diventa più difficile. Spossante. Non è fatica fisica. Non solo, almeno. È la concentrazione assoluta, la tensione pura. Sempre con quella scotta del gennaker in mano, pronto a lasciare in un secondo, poi a cazzare di nuovo per riprendere velocità. Scuffiare è questione di un attimo, se ti distrai, se non funziona il riflesso di mollare in grande la scotta quando infili le prue in un'onda. È successo a tanti. In due la barca si raddrizza, il rischio è di perdere qualcosa di importante. Da solo è più difficile, anche se ho in testa d'albero un 'trucchetto': una specie di siluro galleggiante, aerodinamico, che almeno evita a Biondina Nera di rovesciarsi a centottanta gradi, con l'albero che punta verso il fondo dell'oceano. L'ho già sperimentato, il siluro. Funziona. Ma adesso non ci tengo proprio a usarlo.

Comincio a ripensare alla traversata, a quello che ho nella scia. Sto battendo il tempo fatto nella traversata precedente, che era più corta. Che forza! Quanto siamo andati bene! Il meteo giusto, il vento che

ci ha assistito, mai un giorno di bonaccia, una media sempre alta, perfetta, giorno dopo giorno. Alla fine, quasi un nodo in più di media sulla rotta diretta rispetto alla traversata con Andrea: sette nodi e rotte allora, più di otto nodi adesso. Se anche questa volta fossi partito da Dakar – calcolo tutto felice – ci avrei messo un giorno intero in meno. È il piacere puro di assaporare un lavoro ben fatto, ben concepito e ben realizzato. Come un quadro. O un bel timone in carbonio.

Penso anche a Vittoriano, che è sette giorni dietro di me. Penso ai groppi, alla fatica da fare. E con altre due persone senza nessuna esperienza di traversate a vela e della sua stessa età, due sessantacinquenni. Non vuol dire niente, naturalmente, non gli direi mai che posso preoccuparmi per questo. Però penso a loro, ecco. Il pensiero che mi dà proprio angoscia, invece, è quello di Francesco Di Benedetto, partito per lo stesso record che sto tentando io, quarantotto ore dopo di me. Da dieci giorni ormai non si sa niente di lui. È diventato un chiodo fisso pensare a dove sta, a cosa può essere successo. Immaginare le tante possibili spiegazioni. Ragionare per escludere la peggiore di tutte. Lo chiedo sempre nei contatti a terra: "Notizie di Francesco?". Nessuno sa niente. Quando ha perso i contatti completamente, io ero partito da quattro giorni, lui da due. Con un Tornado, poi. Un catamarano olimpico. Veloce sì, ma quanto di meno adatto per l'oceano. Sono tanto preoccupato. Poco tempo per i test, poco per gli allenamenti. Dieci giorni sono tanti, senza notizie in questo oceano... Non so ancora che dovranno passarne altri sette prima di avere sue notizie. Ero già arrivato da sei giorni quando finalmente abbiamo saputo che un cargo l'aveva recuperato a novecento miglia dall'arrivo. È stato veramente un sollievo incredibile.

Si avvicina il tramonto. Il sole basso dietro al gennaker infiamma e ispessisce i profili delle nuvole, le fa più scure e minacciose. La terra non si vede ancora. Deve esserci, lo so. Ma non si vede. E il sole cala. Nonostante tutti gli sforzi e tutti i calcoli, mi toccherà un atterraggio di notte. Non impredo, tanto è inutile. Però sono di nuovo preoccupato. Proprio perché tutto finora è andato bene, ho paura di fare la cazzata ora. L'errore che rovina tutto. Di notte le probabilità di scendere sottovento, o andare oltre il traguardo, o sbagliare isola, aumentano geometricamente. Voglio essere sicuro e strasicuro: sono lanciato come un proiettile e ho solo un colpo a disposizione. O centro il bersaglio, oppure...

Mamma mia, ma sarà veramente lì Guadalupa? E se mi stessi sbagliando? Non resisto, e riaccendo il Gps. Mi preparo a ridurre la vela, tra poco sarà scuro. Qui il tramonto arriva in un lampo, questione di pochi minuti. Inutile spingere la barca quando non riesco più a vedere bene le onde, è un rischio inutile. Anche perché dovrò comunque passare tutta la notte in mare. Ne abbiamo parlato con Pezzoli: avvicinandomi a terra, di notte, dovrebbe mancare completamente il vento. Anche questo è successo già con Andrea, siamo rimasti ore senza vento proprio nel lungo canale che porta a Pointe-à-Pitre, a ciondolare tra le barchette dei pescatori. Le ultime miglia saranno un faticoso avanzare nelle ariette notturne. Mi metto l'anima in pace: nel migliore dei casi arrivo domattina.

Luci! Improvvisamente, sull'orizzonte, le vedo apparire. In fila, piccole piccole, lontane. Guardo l'ora: qui sono le nove di sera, in Italia sono già le due di notte. Le guardo fisso, incantato. Sempre più sorpreso, anche. Le luci sembrano muoversi, e scostarsi dalla mia rotta... o sono io che scarroccio troppo? Non è possibile... No. Si muovono loro. È una nave. La prima che incontro dalla partenza.

Per la terra, quella vera stavolta, devo aspettare altre due ore, fino alle undici. Sono le poche luci di Petite Terre. Chiamo subito Ginetto: "Vedo le luci! Vedo le luci!", grido eccitato. "Mandatemi il waypoint per l'appuntamento". Cerchiamo di organizzare l'avvicinamento, accendo il mio Gps perché da adesso dovrò seguire anch'io la rotta, non basta più il punto dell'Argos ogni due ore. "Ecco, sto qua", gli dico leggendogli a fatica latitudine e longitudine dal Gps, "mandami le coordinate precise per l'incontro". "Dov'è che stai? Aspetta, come faccio?". Alla fine ci bisticciamo. Povero Ginetto! Da lui sono le quattro del mattino, sta facendo la notte in bianco per me. Ma è lui l'unico che disturbo a qualsiasi ora, per qualsiasi pensiero. Sapere di poterlo chiamare sempre mi dà sicurezza, in un momento come questo. "Oh, ma che vuoi, qui è notte fonda!", scatta. "Ce l'hai il Gps? Punta lì e non rompere". "Ma quale Gps? Mi si è spento di nuovo... sono preoccupato, ma siamo sicuri che sto qua? Non vedo l'isoletta...". "Ma quella sarà buia, che ti frega, vai avanti!". "Ma non posso! Mi serve il waypoint dove devo incontrare la barca che mi guida dentro...". Do tregua a Gino e mi metto a chiamare quelli a terra, che dovrebbero venirmi incontro con la barca. Sono già usciti in mare per

intercettarmi all'isoletta di Gosier. Ma con un motoscafo sportivo, un Cigarette: gli si bagnano i cellulari e dopo pochi tentativi non si riesce più a parlare.

In quel momento mi accorgo che c'è qualcosa di strano. Il vento aumenta. Ormai sono vicino a terra, proprio dove ero certo di trovare la bonaccia. Ma invece di ciondolare con tutte le barche dei pescatori e degli amici venuti a prendermi, mi ritrovo con tre mani di terzaroli alla randa, e niente fiocco: ci sono più di trenta nodi, per fortuna dalla direzione giusta! Filo come un treno, e mentre reggo lo stick con una mano, con l'altra martello furiosamente i tasti del cellulare. Per avvertire che invece di domattina, come previsto, finirò per arrivare stanotte. Anzi, forse stasera... se il vento regge le ultime venti miglia me le posso bere in un paio d'ore al massimo.

Il vento regge. Ma non ho tempo per godermi le ultime planate. Nonostante il buio e l'occhio sempre attento a non perdere il controllo, devo manovrare contemporaneamente il Gps per controllare la posizione e il telefono per contattare qualcuno a terra e quelli del motoscafo. Perché sono certo che, a quella velocità, rischio di passargli accanto nel buio senza che riescano a vedermi. Intanto, per poco non faccio fuori un pescatore: mi trovo la sua faccia a pochi centimetri, apparsa all'improvviso dal nero della notte, che rapido la inghiotte di nuovo.

Non mi risponde nessuno, neanche Raucci che è rimasto a terra. Che faccio? Chiamo Ginetto, naturalmente. "Chiamali tu, che da qui non riesco a parlarci! Digli dove sto, dagli la posizione". Santo Ginetto! Quante gliene faccio passare... Alla fine, con una triangolazione tra terra e Paolo Brinati sul Cigarette, riusciamo ad avvertirli che sono già passato. Tornano indietro per raggiungermi. Ormai sono praticamente in vista del traguardo. Il vento diminuisce sempre più. E piove. Vedo due o tre barchine uscire dal porto per venirmi incontro. In quel momento, da dietro, vedo arrivare il motoscafo che mi aveva aspettato inutilmente all'isola. Tiro su tutta la randa, riapro il fiocco. Per far spettacolo, tiro fuori anche il gennaker. Sta su a fatica nell'arietta bagnata ma nelle riprese video ci vuole. Attacco anche il pilota automatico, così posso stare in piedi e godermi l'arrivo.

La baia è piena zeppa di barchini, con lucine fioche, quasi invisibili. Sempre meglio di me, però, che non ho luci per niente... ho fatto tutto l'Atlantico senza luci di posizione, ho solo quelle di sicurezza a

pile. Ma quelle, si sa, alla prima secchiata d'acqua si bagnano, quando servono non funzionano mai.

Il ricordo della collisione sfiorata col pescatore mi fa tornare la prudenza. Occupati della rotta – mi dico – non è ancora finita. Anche perché le luci del traguardo sono per forza lì, ma non le distinguo ancora bene. So che c'è un basso fondale, proprio davanti all'entrata del canale, un reef che mi preoccupa parecchio. Ci vuole un attimo a lasciarci le derive, o a finirci arenato come un cretino: è successo a tanti. Devo passare largo, e poi rientrare. Quindi non tolgo più l'occhio dal Gps, e aspetto. Le luci di Pointe-à-Pitre mi confondono, aguzzo la vista per cogliere in quel presepe luccicante il rosso e il verde dei fanali di entrata. Alla fine, quando sono a meno di un miglio dalla linea secondo il Gps, li vedo. Il vento, come pago di avermi accompagnato fino alla fine, si spegne. Restano due nodi, gioco con il gennaker che sta su per scommessa, e con quello taglio la linea del traguardo, piano piano. È fatta... Appagamento, stanchezza, felicità si mescolano in una sensazione quasi di stordimento... Sono rilassato ed eccitato allo stesso tempo.

Prendo da sotto il boma un razzo rosso, di quelli di segnalazione. Per fortuna si accende, nonostante l'umidità. Lo agito, e la fontana di luce scarlatta colora me, le vele e gli scafi di Biondina Nera. Faccio un po' di scena per la videocamera di Andrea. Che non ci casca: "Ahò!", mi urla dal motoscafo. "Sappi che domattina non ti fai neanche la barba: ti rimetti la cerata e usciamo, perché io non ho girato ancora niente di te e della barca...". Rimettermi la cerata? Non ci posso pensare...

Per fortuna, dal motoscafo mi tirano a bordo anche una bella bottiglia di champagne: la agito, sparo il tappo, spruzzo schiuma sulle barche intorno. Come ho visto tante volte nei filmati delle imprese degli altri, mentre sognavo l'avventura. Ma soprattutto bevo, perché ho una sete infernale. Mi attacco alla bottiglia, a garganella: che mi ubriachi pure! Solo adesso mi rendo conto che nell'eccitazione dell'arrivo, sono ore che non bevo e non mangio nulla. Da quando ho sentito avvicinarsi la costa, non ho avuto in mente nient'altro che questo momento. Arrivare. Finire.

Ammaino tutto, e mi lascio prendere a rimorchio per entrare in porto, tra gente che strilla, mille voci che non riconosco. Penso già

all'Ester, il 72 piedi che mi aspetta all'ormeggio: un disegno di William Fife, costruita da noi ai Cantieri d'Este. La conosco a memoria, vite per vite. Per me è come casa. E ci sono quasi arrivato... Sono già mezzo ubriaco, lo so che non reggo lo champagne... Le interviste in francese che mi stanno facendo devono essere da ridere, davvero. Anche perché io il francese non lo parlo: le lingue sono il mio punto debole, non riesco ancora a convincermi a studiarle. Qualcuno traduce le domande della televisione di Guadalupa, e poi ritraduce le mie risposte. Ma in realtà non so bene che cosa mi chiedono e non so che cosa dico. Ovviamente non me ne importa un fico secco, in questo momento.

È un grande piacere, invece, rivedere i fratelli Thélier, Jean-Marie e Claude, grandi velisti, che mi confermano l'arrivo e il tempo finale per conto del World Sailing Speed Record Council: 14 giorni 17 ore 52 minuti. Sono gli stessi che avevano preso il tempo quando siamo arrivati qui con Andrea Gancia, sempre su Biondina Nera, per il record in doppio da Dakar. Ora stanno preparando un trimarano Orma 60, per fare le regate di quel circuito. Ci unisce la stessa passione, il piacere di parlare delle stesse cose: avventure, progetti, entusiasmi.

L'unico pensiero amaro in tanta serenità resta quello di Francesco. Chiedo subito di lui, a tutti. Ho paura che mi abbiano tenuto nascosto qualcosa, per non agitarmi mentre ero in navigazione. Paura di sentirmi dire solo ora, a terra, che è successo qualcosa di brutto. Invece no. Nessuno sa ancora niente, davvero. Non so se essere sollevato o preoccuparmi di più. Non mi sento neanche di festeggiare più di tanto il mio arrivo, perché è veramente brutto pensare che qualcuno che ha fatto la tua stessa impresa, che come te si è impegnato fino ai suoi limiti, è sparito senza lasciare traccia. Sta rischiando la vita o addirittura l'ha persa. Anche per questo non ho voglia di parlare tanto con i giornalisti, raccontare l'avventura. Come posso, con una persona che scompare?

Ci penso mentre finisco di ormeggiare la mia Biondina Nera, all'inglese a fianco di una grande barca blu, solo soletto. Già, perché sotto lo scroscione tropicale la folla che mi stava festeggiando si è sciolta in un momento. Siamo di nuovo io e lei. È un momento bellissimo, di intimità. Metto tutto a posto, come deve essere, come voglio che sia. Lo voglio fare così, senza nessun altro intorno. Come è stato per quattordici giorni in mare, dove lei ha protetto me. Ora sono io a proteggerla,

a controllare che i parabordi siano all'altezza giusta per riparare i suoi bellissimi e delicati scafi in carbonio, che cime, drizze e scotte siano in ordine, le vele al sicuro da acqua e vento. Sono geloso, lo ammetto. Non mi va affatto l'idea di avere a bordo un mucchio di persone che toccano tutto. Faccio salire, dopo un po', solo Paolo Brinati, il figlio del mio socio, che è rimasto qui ad aspettarmi con il 72 piedi. Sul quale ormai non vedo proprio l'ora di salire. Per togliermi la cerata, vedere finalmente come è ridotto il mio piede. E mangiare la famosa bistecca che da almeno ventiquattr'ore continua a comparirmi davanti, come un miraggio.

Per fortuna devo fare pochi passi, l'Ester è vicina. Quando siamo arrivati qui con Andrea Gancia, per il record in doppio da Dakar, il 10 gennaio di due anni fa, abbiamo dovuto fare un pazzesco giro in macchina per arrivare all'albergo, che era lontano dal porto. Stanchi e bagnati, ci sembrava di non arrivare mai. Stavolta la mia 'casa' è qui che mi aspetta. Familiare, calda, perfetta.

Non oso entrare con la cerata, però: so che cosa si sprigionerà da lì quando aprirò le chiusure lampo... Mi tolgo tutto fuori, in coperta. E faccio la mia prima doccia con la pioggia di Guadalupa. Guardo finalmente i miei piedi. Specie il destro: completamente maciullato, mangiato dalla salamoia in cui l'ho tenuto per tutti questi giorni. Mi preoccupa di verificare se c'è perdita di sensibilità, in qualche punto: il primo sintomo della necrosi. Sembra di no, ma certo è messo davvero male: la pelle è mangiata, fradicia, viene via come carta bagnata. Sotto, in molti punti c'è la carne viva. Penso con sollievo che domani lo vedrà un medico e finalmente potrò fare qualcosa per curarlo.

Mi insapono furiosamente. Ma sembra che il sapone non funzioni. Non riesce a lavare via il grasso, lo sporco, la puzza soprattutto. Un odore forte, che resterà sugli indumenti per mesi e mesi, anche dopo tanti passaggi in lavatrice. Strofino e insapono, insapono e struscio. Non so per quante volte. Alla fine, mi sembra di cominciare a risentire la mia pelle. Insapono ancora, risciacquo. Decido che per ora può andare. Ho fame, sotto mi stanno aspettando e tengono pronto il bistecone...

A bordo ci sono Franco con sua moglie, Andrea e Paolo con la sua ragazza, che io chiamo scherzosamente "Iena", per la sua severità. Il mio socio Marco Brinati non c'è più: è dovuto rientrare a Fiumicino per imbarcare per Dubai un 33 piedi che abbiamo appena finito di costruire

e deve essere consegnato laggiù per una regata importante. Lavora, lui, mentre io me la spasso a fare il navigatore solitario...

La bistecca è finalmente qui, sotto la forchetta, sotto i denti. È un paradiso, quel sapore di carne calda che si scioglie in bocca. Sono un po' ubriaco per lo champagne, in realtà. Cerco di mangiare e raccontare, spiegare le situazioni. Ma mi confondo, non so bene cosa dico. Farfuglio un po': l'alcol, la spossatezza, l'emozione, la tensione che si scioglie... Ce l'ho fatta! Il pensiero continua a passarmi per la testa come un sottotitolo a tutta la scena. Poi mi compare davanti l'immagine di Biondina Nera, ormeggiata al sicuro. E mi ripeto che va tutto bene.

Sto per crollare. Alla cuccetta rivolgo sguardi languidi. Ma prima voglio telefonare, assicurare le persone che sono state in pensiero per me. Chiamo Vittoriano col satellitare, per dirgli che sono arrivato, per sapere come va. Scherzo: "Quante miglia t'ho dato di distacco?". Lui è ancora a novecento miglia da Guadalupa. Mica male, anche se è partito due giorni dopo di me. Mia madre quasi non riesce a parlare per il sollievo e l'emozione. Mia sorella Martina, campionessa olimpica di pallanuoto, mi grida: "Sei grande! Ma adesso stattenne tranquillo per un po', per piacere. Ci hai fatto preoccupare da morire...". Saprà poi che ha passato il Capodanno chiusa in casa, senza far niente, sola. Come hanno fatto altri miei amici. Non si sentivano di festeggiare sapendomi solo in mezzo all'Atlantico, al freddo.

Ho voglia di sentire tutti, le persone più vicine, più care. Quasi per scusarmi di aver dato loro tanta pena. Tutti. Naturalmente Gino Onorato e Alessandro Pezzoli, che la traversata l'hanno fatta con me, giorno per giorno. Poi gli amici, le amiche: Aleandro, Maurizio, Giulia, Daniela, Selvaggia, Marina che cura il sito internet dell'impresa di Biondina Nera, www.oceancat.it.

Finalmente tocco la cuccetta. I piedi sono incredibilmente asciutti, ben incrementati, coperti da calzini immacolati e tenuti leggermente sollevati da un cuscino. Fa caldo, ma voglio lo stesso addosso il lenzuolino e la copertina. Mi voglio godere la protezione, il piacere di essere al sicuro e al coperto. Guardo intorno a me la Ester, mi godo il calore dei suoi legni, così rassicuranti, così familiari. Immagino come sarà bello, domattina, svegliarsi lì dentro. A casa. I muscoli e i nervi si rilassano, mi sento appagato.

Ma anche un po' svuotato: è come aver passato un esame importante, un esame preparato per tanti mesi studiando tutto il giorno. Tutto questo lavoro, e davvero è già finita? E adesso?

Chiamo ancora Ginetto, mentre già il sonno mi appesantisce le palpebre. "Ahò", gli faccio, "mi aiuti anche per il Pacifico, vero?". Il "vaffa" non faccio in tempo a sentirlo. Dormo.