



Contrariamente alle aspettative i catamarani si rivelano marini ed efficienti a vela fino alla bolina larga.

# DALL'OCEANO AL MEDITERRANEO

di ALDO PERSI

Due equipaggi e due catamarani da trasferire dalla Francia settentrionale all'Italia. Il racconto di 2.000 miglia di navigazione attraverso i temuti golfi di Biscaglia e del Leone

I golfi di Biscaglia e del Leone sono ben noti per la forza che riescono a scatenare, non solo nell'immaginario, ma nel vissuto di tanti naviganti, siano essi diportisti o marinai di professione. Due veri e propri "totem" della geografia nautica, il primo sul versante europeo dell'oceano Atlantico, l'altro nel Mediterraneo settentrionale.

Ho avuto l'opportunità di essere membro di uno degli equipaggi della *Delivery Captains and Crew (C&C)*, organizzazione costituita con l'obiettivo di formare skipper, marinai e hostess specializzati in charter, e renderli disponibili per trasferimenti e imbarchi armatoriali, che ha portato due catamarani, nuovi di cantiere, da Les Sables d'Olonne ai rispettivi proprietari italiani, con destinazione Marina di Cala dei Sardi (il 450) e Livorno (il 380). A seguire gli aspetti salienti di questa esperienza.

**I numeri.** Le barche: Lagoon 380 (11,55 m) e Lagoon 450

(13,96 m). La rotta: 2.000 miglia circa da Les Sables d'Olonne all'Italia. Il periodo: dal 6 al 20 maggio 2015. Gli scali: 8 per un totale di circa 58 ore. L'equipaggio: 10 persone.

**Il catamarano.** La prima sensazione che si avverte a bordo di un catamarano da crociera è quella di vivere, piuttosto che navigare, in un grande e spazioso camper con 4 cabine doppie con bagno e doccia, 2 capienti frigoriferi all'interno, più uno all'esterno, e all'occorrenza riscaldamento (utile a

Les Sables) o aria condizionata (solievo a Tarifa!)

Quello che spunta dalla coperta sembra a prima vista un palo con due vele. Poi in tante miglia – e tanto mare sul naso – ti rendi conto di essere su un mezzo solido, che con vento sostenuto al traverso e fino alla bolina larga fa dignitosamente la sua parte di barca marina; i winch elettrici aiutano poi la gestione della ricca superficie velica (randa full batten square top e genoa rollabile per 137 mq totali).

**Gli uomini.** Compagni di viaggio del sottoscritto (genovese di adozione, da anni navigante della domenica con diverse regate all'attivo, anche lunghe, nonché naufrago, vedi l'articolo *Io, naufrago alla deriva* pubblicato sul numero 330 di BOLINA), sono stati Ugo, di Roma, con una grande passione per il mare che lo ha portato a essere prima skipper, poi, con brevetto inglese, comandante di nave da diporto, e Simone, bolo-



Prima di mollare gli ormeggi vengono eseguiti tutti i controlli di routine.

gnese, marinaio di professione, con vocazione gourmet.

L'equipaggio selezionato tra i migliori partecipanti ai corsi tenuti dalla C&C nei mesi di novembre 2014 e marzo 2015 è composto da: Claudio, cuoco a Roma, con declinazioni orientali, appassionato di nautica; Giorgio, prestato da Modena alla Francia, istruttore di vela dei Glenans; Giovanni, da Brescia, archetipo dello spirito libero, bartender, prestato al mare; Michele, da Sanremo, regatante, istruttore Fiv, velaio, padre di due figli, tutto nella stessa vita; Nico, milanese, premio alla gioventù, con oltre 12.000 miglia in 3 tappe della *Clipper Race* 2014; Sabina, da Velletri, moglie di Ugo e anima femminile del gruppo, una vera marinaia; Vittorio, compaesano del Commissario Montalbano, asso nel windsurf agonistico, assicuratore in downshifting per api e vela.

**La cambusa.** È facile immaginare il numero di carrelli, e il loro multiforme contenuto, con i quali siamo usciti dal supermercato per la prima cambusa, tenendo presente che si prevedeva di fare due pasti al giorno, possibilmente caldi e ricchi. Particolarmente critico è stato il reperimento della provvista "necessaria e sufficiente" di Antico Toscano per Ugo. Una concessione al tabacco, ma non a Bacco: regola ferrea per tutta la navigazione: alcool zero!

Per la "cambusa della mente" alcuni di noi avevano uno o due libri, presto diventati preziosa merce di scambio. Una volta finite le scorte, siamo arrivati a leggere lo stesso libro in 3, a rotazione nei turni di guardia!

**La finestra meteo.** La sera del 30 aprile le due barche erano pronte a lasciare gli ormeggi; i catamarani erano stati ufficial-

mente presi in carico da C&C. Dal riflettore radar, alle dotazioni di sicurezza, dai due salvagenti anulari (uno con boetta luminosa, l'altro con la sagola), alla bandiera italiana e a quelle di cortesia dei paesi sulle cui acque avremmo navigato, tutto era in ordine, installato, stivato a dovere o rizzato. Il tavolo del quadrato come pure le sedute dei divani sono state lasciate e nastrate per evitare che si potessero rovinare. Fatti il pieno di carburante e di acqua e noi belli carichi!

Già dal 28 Ugo e Simone consultavano le previsioni meteo, che in quei primi giorni non davano grandi speranze di poter affrontare il mare di Biscaglia.

Nei due giorni a seguire, man mano che gli ultimi membri degli equipaggi raggiungevano Les Sables, la previsione del meteo, mare e vento, restava scoraggiante, specialmente se proiettata a 3-4 giorni su Cabo Finisterre. Tra un caffè, un aperitivo, o una cena, abbiamo battuto regolarmente i locali con libera wi-fi del lungoporto: *Trenta y Dos*, *Olivier* o *Chez Le Pont des Soupirs*. La nostra personale via crucis quotidiana con "fermate" a Meteo Marine Consult, Meteo France, Windfinder, Passage Weather, WindyTy. In tante di queste riunioni con annesse creative analisi, la sconsolata conclusione era sempre la stessa: non si parte! I catamarani nuovi erano da consegnare a destinazione in fretta, ma possibilmente intatti. Tre giorni pieni di navigazione per scapolare Finisterre richiedevano una finestra meteorologica lunga, data anche la scarsità di porti rifugio disponibili sulla rotta.

Intanto pioggia, vento e freddo erano la realtà quotidiana a Les Sables. In pratica alcuni giorni non ci siamo tolti la cerata, se non per andare a dormire. Siamo

arrivati alla sera del 5 maggio, stanchi di far niente, alcuni persino da un malcelato nervosismo. Poi il 6 mattina abbiamo notato Ugo e Simone confabulare in modo diverso e una punta di eccitazione in entrambi. Sembrava proprio che la tanto attesa finestra si stesse aprendo. Quando poi gli dei del vento l'hanno spalancata, non ci siamo fatti pregare: abbiamo acceso i motori sulla coda della perturbazione e imboccato il canale di uscita nella stanca di alta marea. Amen!

**Sicurezza, formazione e turni.** Prima della partenza Ugo ha voluto affrontare il tema fondamentale della sicurezza a bordo tenendo un briefing sulle seguenti emergenze: uomo a mare, incendio a bordo, abbandono della nave. In plancia erano stati affissi i fogli schematici delle attività e responsabilità dei 3 casi. Obbligatorio indossare il giubbotto autogonfiabile su indicazione dello skipper e comunque sempre di notte.

Durante la navigazione abbiamo poi familiarizzato con radar, cartografico, Ais e strumentazione di bordo. È indubbio che questi ausili tecnologici sono utili e irrinunciabili, ma è fondamentale il continuo controllo visivo di quanto avviene intorno alla barca. Così di giorno si evitava di finire sui segnali delle reti e dei palamiti che al largo del Portogallo sono una sorta di campo minato. A quelle latitudini è impressionante anche il numero di pescherecci in attività notturna e l'incredibile inquinamento acustico prodotto sul canale 16 del vhf.

Di norma la durata del turno di guardia è stata di 3 ore; oltre alla navigazione la vedetta curava la regolazione delle vele, l'aggiornamento del libro di bordo e il contatto con l'altra imbarcazione in navigazione parallela;



Le imbarcazioni da trasferire sono due Lagoon, un 380 e un 450, la rotta complessiva è di circa 2.000 miglia da Les Sables D'Olonne (Francia) all'Italia.



la routine di fine turno, specie di notte, prevedeva la preparazione di un tè caldo per la guardia montante. Sul libro di bordo venivano registrati ogni ora: posizione, rotta, log, velocità, controllo acqua sentina, variazioni meteo, comunicazioni radio ed eventuali eventi salienti.

**Le onde.** Credo che ognuno dei lettori di BOLINA, abbia fatto esperienza delle onde del Mediterraneo, ripide, frangenti, anche dure, se con mare formato.

Altra cosa è l'Atlantico, dove da Cabo Finisterre a Gíbilterra abbiamo navigato con poco vento e tanto motore. In questa onda lunga, alta, direi dolce che mi rimanda sia alla piacevole sensazione del farsi cullare, magari accentuata dall'essere su un catamarano, sia all'immagine delle colline in Chianti, con la differenza che un momento le vedi all'orizzonte alte e morbide, e subito dopo spariscono, lasciando il cavo e solo acqua intorno!

E in Biscaglia? Con vento fino a forza 7 della scala Beaufort e mare 5, l'onda era disordinata, incrociata e frangente a tratti, per la combinazione di fetch lontani e di temporali vicini, con il catama-

rano che si buttava nel cavo con lo scafo di dritta e subito dopo con quello di sinistra, e le ondate che arrivavano a coprire spesso tutta la tuga. Per fortuna siamo stati accompagnati per lunghi tratti dalla nostra "scorta": squadroni di centinaia di delfini. Una formidabile "arma di distrazione" e quindi di aiuto psicologico per combattere il mal di mare.

Sulle onde delle prime 30 miglia da Les Sables bisogna fare una nota a parte. Il fondale scende molto lentamente e l'onda oceanica impatta in questo gradino con effetti rimarchevoli; a questi bisogna aggiungere l'a-



Si fa scalo a Gíbilterra per i rifornimenti e si alza la bandiera di cortesia.

zione concomitante di corrente e marea. Il risultato è provvidenziale per i tanti surfisti, ma sposta la navigazione a vela verso i suoi confini circensi.

**Gli scali.** Ritengo utile dare qualche dettaglio delle soste effettuate, soprattutto perché credo possano dare un significato più concreto a una navigazione lunga ed evidentemente non diportistica; soste dettate solo da esigenze pratiche, visto che il nostro obiettivo era di consegnare il catamarano entro i tempi pattuiti.

– *Puerto Alumina, Capo Morras, Nord Spagna.* Dopo 48 ore circa di navigazione nel Golfo di Biscaglia, scalo di circa 14 ore, con notte passata alla fonda in questo porto industriale. Tutti eravamo ben provati, 6 persone su 9 tra i due catamarani avevano sofferto poco o tanto il mal di mare con uno o più raccamenti e ciò grazie, o nonostante il cerotto, il chupa chupa antivomito, e qualche sporadico cracker.

– *Leixoes.* Alle ore 4,20 del mattino del 10 maggio avevamo Cabo Finisterre al traverso e nel tardo pomeriggio eravamo già atterrati in questo porto industriale a Nord di Oporto. Abbiamo atteso il Lagoon 380 per riorganizzare gli equipaggi; Ugo e Sabina sono ritornati a Les Sables per ripartire con un altro 450. Per salutarli degnamente ci siamo concessi una cena in una trattoria non lontano dal porto, naturalmente a base di *bacalao*.

– *Cascais.* Quattro ore per poter comprare allo ship chandler il

grillo della drizza di randa in testa d'albero (evidentemente il perno non ben serrato in fase di allestimento si è svitato e piegato sotto sforzo) e il dado autobloccante del perno del trasto del boma, laddove quello originale (anche qui non serrato adeguatamente o difettoso) si era perso e il perno sfilato per un buon terzo.

A seguito di questa sosta Simone ha visto coronati i suoi tentativi di pesca alla traina, grazie a un piccolo rapala suggerito da un pescatore locale. Risultato due tonnetti da 2 chili.

– *Cabo de Sao Vicente*. Il 12 maggio in tarda serata abbiamo spento il motore di sinistra a causa di una anomala e subitanea vibrazione. Dopo una notte su un solo motore, Simone si è immerso di prima mattina e in numerose apnee ha liberato l'elica da un bel pezzo di rete da pesca. Il tutto in circa un'ora di fermata, con una certa comprensibile apprensione dello skipper nell'immergersi sia per quanto avrebbe trovato, sia per la possibile presenza di *tubaraos*, declinazione locale dello squalo. Siamo comunque in oceano! Di fatto un bel pesce luna gli è passato a circa 3 metri, anche se glielo abbiamo detto solo una volta a bordo.

– *Gibilterra*. Avendo necessità di fare rifornimento di carburante abbiamo scelto un paradiso fiscale: 950 litri sulla capacità totale di 1.000 del Lagoon 450, li abbiamo pagati qui appena 0,59 euro al litro. Abbiamo impiegato circa 4 ore in totale tra risalita della baia in calma piatta, il pieno di gasolio e ridiscesa con colpo di vento a 30 nodi, poi calato a un comodo 5 della scala Beaufort al traverso per tutto il pomeriggio. E qui si deve menzionare l'emozione atavica del passaggio delle colonne d'Ercole, spartiacque fisico, e non solo, del nostro viaggio.

– *Malaga*. Altre 12 ore circa per imbarcare un'integrazione all'equipaggio, ma anche per lasciar passare una depressione prevista sul mare di Alboran. Rabbocco di cambusa e una visita, perché no, al museo Pompidou locale: una scoperta!

– *Rada di Formentera*. Due ore circa nella luce del bellissimo tramonto del 17 maggio con i 2 Lagoon affiancati alla fonda; abbiamo ridistribuito la cambusa, secondo le esigenze, ma soprattutto cominciato a proiettare le previsioni meteo sulla traversata del Golfo del Leone.

**La cavalcata del "Leone"**. Nel primo pomeriggio del 18 il Lagoon 380 ci ha raggiunto a Cala D'Or, costa Sud di Maiorca, non molto lontano da Port Colon. Una bella insenatura con piccolo approdo diportistico provvisto di cantiere, pompa di gasolio e minimarket. Quattro ore di sosta in cui, oltre agli ultimi approvvigionamenti, ci siamo confrontati con Simone sul se, come e quando affrontare la traversata del Golfo del Leone alla luce degli aggiornamenti della situazione meteo. La previsione per i giorni successivi dava chiaramente in arrivo una forte perturbazione da Nord Ovest con forza 9 su Capo Corso da lì a 48 ore circa. Avevamo poche opzioni: partire con rotta diretta sull'Asinara, oppure come suggerito da qualcuno, allungare poggiando verso Cagliari e poi risalire la Sardegna controvento. Estrema ratio attendere a Mahon (Minorca) la fine del maltempo.

Verificata la disponibilità di tutti, in relazione agli impegni personali, visto il ritardo con il quale eravamo partiti, l'intenzione di consegnare il Lagoon 450 entro la data richiesta, Simone ha deciso di partire almeno con quella barca e un manipolo di coraggiosi: Nico, Mi-

chele e il sottoscritto. Ci siamo giocati la carta della traversata del Golfo del Leone nella speranza che le previsioni della burrasca non anticipassero, tenendoci come eventuale contromossa il rifugio ad Alghero.

Con turni accorciati a 1,5 ore di giorno e 2 ore di notte per essere più riposati e attenti, alla massima velocità possibile con i motori e tutta tela – regolata giorno e notte come fossimo in regata, usando nel caso una torcia per illuminare i filetti e il segnavento in testa d'albero, (la strumentazione del vento non ha mai funzionato), abbiamo anticipato il maltempo di circa 8 ore. Velocità spesso superiori a 10 nodi con vento massimo al traverso di 15 e mare formato solo nella parte finale dell'avvicinamento all'Asinara.

Il picco a 8 della scala Beaufort ci ha raggiunto quando eravamo ormai al sicuro a Cannigleva, con la tensione che si scioglieva davanti a un piatto di spaghetti alla bottarga.

Facendo i conti sopra un tova-gliolo abbiamo realizzato di aver completato le 250 miglia da Cap d'Or all'Asinara in 30 ore.

Il traghetto che abbiamo preso la sera del 20 maggio per rientrare da Porto Torres a Genova ha deviato dalla rotta abituale, attraversando le Bocche di Bonifacio per poi rimanere sottovento alla Corsica. Dopo Capo Corso il Maestrone ha fatto ben ballare la nave della Tirrenia.

Il Lagoon 380 è poi ripartito solo dopo una settimana.

Una bella esperienza nautica "au large", per dirla alla francese, che ho sentito di condividere per le emozioni provate, ma soprattutto per esprimere un punto di vista spesso ignorato, quello di chi il mare lo vive come lavoro. Buon vento! **ALDO PERSI**