

Navimagazine



Anno 2004 · Numero 6

ESTATE



IN QUESTO NUMERO · GIOVANNI SOLDINI E LA TRANSAT 2004 **4** / CONSIGLI PER UN ANCORAGGIO SICURO **9** / AMEDEO SORRENTINO E KUNACHI, INTORNO AL MONDO SULLA ROTTA DI CHAY BLYTH **10** / IL RISPETTO PER L'AMBIENTE **14**

Naviblu
POLIZZA PER UNITÀ DA DIPORTO

Aurora
ASSICURAZIONI

Aurora Navimeteo
INFORMAZIONE METEO PERSONALIZZATA



Anno 2
N 6 – Estate 2004

Autorizzazione del Tribunale di
Milano n 284 del 06.05.2003

Direttore responsabile
Cesarina Tavani

Coordinatore
Gianfranco Meggiorin

Hanno collaborato
Carla Anselmi
Massimo Bolzoni
Alessandro Casarino
Paolo Gemelli
Luciana Ingrassia
Michela Kranner
Emilio Martinelli
Vincenzo Melidona
Amedeo Sorrentino

Progetto grafico
Claudio Maria Lerario
www.lerario.net

Editore
Aurora Assicurazioni Spa
Corso di Porta Vigentina, 9
20122 Milano
Tel. 02 599.221
Fax 02 599.224.19
www.auroraassicurazioni.it

Sito internet
www.navimeteo.it

E-mail
navimagazine@navimeteo.it

Fotografie, carte e illustrazioni
Copertina: Archivio Kunachi
Pag. 2/3: Claudio Maria Lerario
Pag. 4/5/7: S. Palfrader (Sea & See)
Pag. 9/15: Archivio Migrazioni
Pag. 11/12/13: Archivio Kunachi



Il progetto di Aurora Assicurazioni dedicato alla nautica da diporto si consolida. Le unità che hanno scelto la copertura assicurativa Naviblu, in abbinamento al servizio Navimeteo, sono sempre più numerose e ciò è un risultato che conforta le nostre scelte di rotta. In qualche modo si è creata una comunità marittima fatta di persone che vivono il mare con passione e attenzione e questa nostra newsletter è uno dei tanti strumenti che ci permettono di segnalare temi e argomenti utili ed interessanti.

In questo numero di Navimagazine leggerete il resoconto della straordinaria avventura atlantica di Giovanni Soldini che a bordo del suo trimarano, dopo una sequenza di sfortunate regate, ha compiuto in solitario la traversata da Plymouth a Boston in soli 10 giorni.

Un articolo è dedicato agli ancoraggi sicuri, poiché talvolta la rada viene vissuta come un rimedio a un introvabile posto in porto mentre può rappresentare il momento più magico della crociera estiva, a vela o a motore. Il personaggio di questo numero è Amedeo Sorrentino che a bordo di *Kunachi*, in preparazione al suo giro del mondo "controvento", ha ottenuto un ottimo secondo posto nel Giro d'Inghilterra: il suo programma di navigazione dedicato ai navigatori non professionisti vi sorprenderà.

Dandovi appuntamento per il prossimo numero di Navimagazine nel mese di ottobre, quando ci ritroveremo al Salone Nautico, non mi resta che augurarvi buone vacanze e... buona navigazione!

Cesarina Tavani

0185.458102

Centro Aurora Navimeteo:

- informazione meteo personalizzata
- servizio operativo tutto l'anno
- copertura rotte del Mediterraneo e traversate atlantiche
- dialogo diretto telefonico
- corsi di formazione meteo marina per naviganti
- routage regate d'altura
- consulenze per l'industria marittima e naviglio commerciale

www.navimeteo.it

Grandi yacht. Il servizio Aurora Navimeteo, oltre che dai diportisti, viene oggi utilizzato anche da un numero sempre maggiore di Comandanti di grandi yacht armatoriali o da "charter" che navigano soprattutto nel Mediterraneo Occidentale durante il periodo estivo. Alcuni di questi, in autunno, passano lo Stretto di Gibilterra facendo rotta verso i Caraibi, dove effettuano crociere itineranti tra le Isole. Navimeteo ha pertanto organizzato un servizio di "routage" dedicato a questa tipologia di clienti e, poiché molti dei Comandanti sono stranieri, l'informazione meteo viene fornita anche in lingua inglese. La società marittima di charter Floating Life è tra le organizzazioni che hanno scelto per la propria prestigiosa flotta il servizio Aurora Navimeteo.

Porti e marina. La necessità, da parte di porti e marina di poter essere costantemente aggiornati sull'evoluzione del tempo per lo svolgimento delle proprie attività operative, sta portando ad una collaborazione sempre più stretta ed efficace tra le organizzazioni dei diversi approdi situati sulle coste italiane e il Centro Navimeteo. Tra le problematiche principali vi è l'esigenza degli operatori dei marina di poter essere informati sul determinarsi di condizioni meteo marine particolarmente avverse quali mareggiate, burrasche o forti temporali. Ogni porto è soggetto a determinati venti di traversia ed ha problematiche specifiche legate alla sua disposizione rispetto alla costa, ai fondali, alle correnti, all'orografia. Gli esperti Navimeteo, su richiesta specifica dei marina, studiano ed analizzano le problematiche dell'approdo attuando un programma di informazione meteo personalizzata.

I lettori di Navimagazine sanno che Aurora Navimeteo fornisce le informazioni meteo a Giovanni Soldini: in queste pagine Emilio Martinelli presenta un resoconto della regata atlantica The Transat.

«**31 maggio.** Sulla linea del via Giovanni con *TIM Progetto Italia* è tra i pochi che scelgono di partire con una sola mano di terzaroli alla randa e trinchetta nonostante il vento che soffia a 20 nodi, le onde di 4 metri e la pioggia che salutano il via dei 12 concorrenti della classe ORMA: quella dei trimarani 60' Open. Giovanni appena mette a segno le vele risale rapidamente di posizione e dopo un'ora di regata è al terzo posto.

1 giugno. Il primo giorno della più famosa transatlantica in solitario si apre con Giovanni Soldini e *TIM Progetto Italia* in testa alla flotta di The Transat. È la seconda volta, dopo la Transat Jacques Vabre 2003, che Giovanni è al comando all'uscita dalla Manica. Come aveva dichiarato prima del via sceglie la rotta Nord e al rilevamento delle 6.00 GMT, oltre a essere al comando, *TIM Progetto Italia* è anche l'imbarcazione più a Nord della flotta. Nel corso della mattinata poi Giovanni scende in quarta posizione. Davanti a lui *Geant*, *Sodebo* e *Groupama*. Le quattro barche sono racchiuse in appena 3,6 miglia. *Gitana X* di Marc Guillemot rompe la deriva e abbandona.

2 giugno. Vento da Sud Ovest a 18 nodi e nebbia aprono la giornata. *TIM Progetto Italia* naviga a 20 nodi a circa 400 miglia a sud dell'Irlanda. L'alta pressione che ha interessato le imbarcazioni più a Sud non ha portato quel calo di vento



che Giovanni si aspettava e ora *TIM Progetto Italia* è in sesta posizione. Ridotti i distacchi: le prime sei barche, distribuite su un ampio arco di latitudine, sono comprese in appena 60 miglia. Le previsioni dicono che anche per la giornata seguente il vento si terrà sui 20 nodi. Poi entrerà una profonda depressione in arrivo da Ovest. Giovanni si porta a Nord per posizionarsi in vista del colpo di vento.

3 giugno. Giovanni, durante la notte, deve ammainare la randa per riparare due puntastecche. Un lavoro durissimo che lo impegna tre ore, e per tre ore *TIM Progetto Italia* rallenta navigando ad appena 7 nodi. "A parte il tempo che ci ho messo, non è stato facile con viti e vitine, pezzi e pezzettini vari da cambiare. E poi ritirarsi su la randa da solo è veramente una roba che ti spossa. Però sono abbastanza contento perché adesso sono a punto e pronto per la botta che sta per arrivare". La depressione in arrivo sarà molto forte e le previsioni annunciano onde di 6 metri. *Banque Covefi* ha un incontro ravvicinato con una razza gigante che gli danneggia il timone centrale e Yves Parlier con il suo rivoluzionario catamarano urta un oggetto che gli porta via 40 cm di deriva della scafo di dritta.

4 giugno. Vento a 50 nodi, oltre 90 km/h. La tempesta annunciata si scatena durante la notte sulla flotta dei trimarani. "Questa notte abbiamo avuto dei colpi di vento a 50 nodi e anche più forti. È stato veramente un delirio e sono abbastanza

sfinito. Però sulla barca mi sembra che sia tutto in ordine quindi mi sembra già una cosa positiva". Condizioni durissime che proseguono anche con la luce del sole. Al mattino Giovanni segnala ancora vento da Sud-Ovest a 34 nodi e 5 metri di onda. Proseguono le avarie. *Foncia* rompe le stecche della randa. *Banque Populaire* pianta tutti e tre gli scafi in un'onda. La barca si mette in verticale con le prue sott'acqua. Poi per fortuna torna in assetto. Una ingavonata conclusa senza danni.

5 giugno. Giovanni risale dal settimo al sesto posto grazie a punte di velocità di oltre 20 nodi. In testa sempre *Geant*. Giovanni e gli altri skipper decidono di posizionare un *waypoint* a sud di Terranova come limite superiore delle rotte verso il traguardo. I trimarani dovranno stare a sud di questa boa virtuale per non entrare nelle zone dei ghiacci alla deriva. La vita a bordo di *TIM Progetto Italia* è durissima: "Dormire niente, ma sono felice". Ancora avarie: *Banque Populaire* rompe la randa, stracciata a metà durante una strambata; *Banque Covefi* la tormentina. Se la cava con un gran mal di testa Thomas Coville, skipper di *Sodebo*, che si scontra con una balena e per l'urto viene catapultato contro la tuga perdendo i sensi. Quando si riprende deve liberare il cetaceo, incastrato tra deriva e timone del trimarano.

6 giugno. Giovanni apre la giornata in quinta posizione poi, sulle secche di Flemish Cap, ingaggia un vero e proprio *match race* con *Foncia*. "C'era un mare allucinante. Vento a 30 nodi da Nord-Ovest ma soprattutto un mare durissimo. Per un paio di volte ho visto Alain volare con tutta la deriva fuori. E lo stesso ho fatto io. A momenti distruggiamo le barche". Sulla rotta di *TIM Progetto Italia*, anche i *growlers*: i ghiacci alla deriva segnalati a sud del *waypoint* di sicurezza.



7 giugno. Ancora un vero *match race* a sud di Terranova per il quarto posto tra Giovanni, Alain Gautier, Karine Fauconnier, Lalou Roucayrol e Philippe Monnet. I cambiamenti nella classifica sono continui. "Qui non c'è possibilità di mollare un attimo. È da stamattina che sono al timone e impegnato in continue manovre. Non c'è tempo per null'altro". La flotta dei trimarani, superato il passaggio di Grand Banks, inizia la fase finale della regata caratterizzata da una nuova serie di perturbazioni. "Come sempre l'avvicinamento alle coste americane è un vero rebus. Insomma la fase finale si prospetta molto difficile. Anche perché i distacchi sono minimi". Michel Desjoyeaux, sempre al comando, è a 400 miglia dal traguardo mentre Giovanni sale al quarto posto.

8 giugno. Condizioni variabili per l'ottava giornata di regata che si apre ancora con la lotta tra Giovanni, Gautier, Fauconnier e Roucayrol. La flotta punta su Cape Cod, che segna l'estremità meridionale di Massachusetts Bay per sfruttare i venti che, si prevede, arriveranno da Sud-Ovest. Verso sera Giovanni soffre della prima di una serie di avarie. In un colpo di vento a 40 nodi si srotola il genoa. Recuperarlo è un'impresa. Poi dei cavi alla deriva vengono agganciati dal timone. Giovanni deve addirittura fermarsi per liberarsi da questo freno. *Sopra Group* urta un oggetto alla deriva, forse una balena, e danneggia lo scafetto di dritta. Philippe Monnet scivola in ottava posizione.

9 giugno. L'alba vede *TIM Progetto Italia* in settima posizione. Per nuove avarie alla velatura Alain Gautier, Karine Fauconnier, Lalou Loucaryol, quelli che erano i suoi diretti avversari, hanno guadagnato miglia preziose verso il traguardo. Durante la notte, mentre *TIM Progetto Italia* navigava con vento a 25 nodi, la rottura del punto di fissaggio in coperta della trinchetta ha infatti costretto Giovanni a fare addirittura dietro-front per mettersi in poppa e quindi poter riagguantare la vela ed effettuare una riparazione di fortuna. In pratica è tornato indietro, verso Est. La perdita totale in sole 24 ore è di due posizioni e oltre 200 miglia. Giovanni Soldini e *TIM Progetto Italia*, che il giorno prima erano in lotta per il quinto posto, sono ora in settima posizione e impegnati in una dura bolina verso il traguardo.

10 giugno. La giornata si apre all'insegna di venti da Nord Ovest con Giovanni e *TIM Progetto Italia*, sempre in settima posizione, che non superano i 10 nodi di velocità. Gli mancano 140 miglia. Una prima previsione dà l'arrivo per le 16.00 ora locale. Poi un giro di vento favorisce Giovanni che alle 16.40 è a sole 40 miglia dal traguardo di Boston e naviga a 20 nodi verso la conclusione di The Transat. Si parla delle 12.30 ora locale. Ma le ultime miglia sono una vera

“...dormire niente, ma sono felice...”

sofferenza. Appena 3 nodi di vento sulla linea del traguardo costringono Giovanni a un lentissimo avvicinamento. Poi, alle 15.26 ora locale, le 21.26 in Italia, Giovanni Soldini e *TIM Progetto Italia* tagliano il traguardo di The Transat, posto all'ingresso della baia di Boston, chiudendo in settima posizione. Hanno impiegato 10 giorni, 6 ore, 26 primi e 18 secondi per completare il percorso di 2800 miglia della prima transatlantica in solitario corsa da un navigatore italiano a bordo di un trimarano 60' Open.

“È stata una bellissima regata. E come al solito la Ostar, come la chiamiamo ancora tutti, non si è smentita. Secondo me l'abbiamo fatta bene, anzi direi molto bene fino a Terranova; dopo abbiamo fatto anche qualche errore che adesso cercheremo di analizzare, di capire per imparare, per il futuro.

Dopo Terranova ci sono stati anche dei problemi di sonno, forse anche di scelte tattiche. Ma quello che conta è siamo sempre stati perfettamente in regata, fianco a fianco con gente di grandissima esperienza. Fino al penultimo giorno quando abbiamo avuto quelle avarie siamo sempre stati nel gruppo di testa a combattere e per questo sono molto soddisfatto. Adesso pensiamo alla prossima, alla Québec-Saint Malo».

Foto in alto, a destra

Navigare in solitario ed essere competitivi a bordo di un “mostro” che vola sul mare a velocità spesso superiori ai 25 nodi, richiede straordinarie doti marinaresche, capacità tecniche, precisione, organizzazione, resistenza e la prontezza di saper rimediare alle molte difficoltà impreviste.



Il routage oceanico. Si va sempre più diffondendo, grazie anche allo sviluppo dei sistemi di comunicazione, l'utilizzo del routage nel corso delle regate oceaniche. Per chi non è addentro al mondo della vela agonistica, si può definire il *routeur* come un meteorologo che interagisce con lo skipper per ottimizzare le scelte di rotta in funzione delle condizioni meteomarine e delle caratteristiche dell'imbarcazione. Alla base di questo scambio d'informazioni esiste un lavoro preliminare che incomincia ben prima della partenza della competizione.

L'analisi del campo di regata prevede l'acquisizione di informazioni su base prevalentemente statistica che consente una prima visione d'insieme del più verosimile scenario meteorologico. Con il passare dei giorni l'utilizzo di modelli a larga scala fornisce una prima valutazione delle probabili condizioni in atto al momento della partenza.

Sulla base dello studio di questi dati vengono definiti gli scenari più probabili effettuando così una prima scrematura dei risultati statistici.

È solo con il passare dei giorni che però l'affidabilità dei modelli cresce rendendo possibile la definizione di quella che sarà la strategia da tenere in regata. Nelle ore che precedono la partenza, tuttavia, l'attenzione è focalizzata sulle prime miglia: *waypoint* dati dal comitato di regata, eventuali ostacoli, correnti di marea, sono solo alcuni degli elementi che catalizzano l'attenzione del team. Da questo momento in poi inizia una routine giornaliera che prevede l'acquisizione della posizione della barca, l'analisi delle condizioni meteo in atto e la valutazione di quanto previsto per i giorni seguenti per apportare eventuali modifiche alla strategia definita precedentemente.

Paolo Gemelli di Navimeteo ha seguito la regata di Giovanni Soldini da Plymouth a Boston.

14 PUNTI DA TENERE A MENTE PER SCEGLIERE UN ANCORAGGIO SICURO

La scelta di trascorrere la notte in rada, durante la crociera estiva, esprime il più delle volte il desiderio di passare un po' di tempo in un luogo affascinante, magico e silenzioso; altre volte, invece, ancorare in rada è una necessità determinata da fattori meteorologici o, soprattutto nel mese di agosto, dall'impossibilità di trovare un ormeggio in uno degli affollatissimi marina.

Sono sempre più numerosi i porti che, a luglio e agosto, non accettano prenotazioni o che hanno un numero limitato di ormeggi destinati alle imbarcazioni di transito e ciò impone al diportista la necessità di studiare con anticipo i ridossi in funzione delle diverse condizioni meteomarine.

La navigazione Mediterranea nel periodo delle vacanze estive necessita quindi un'adeguata organizzazione a bordo proprio per poter vivere nel migliore dei modi le soste in rada. Per poter stare tranquillamente in rada, bisognerà quindi poter contare su un'adeguata cambusa e riserva di acqua e soprattutto su un robusto e mai sottodimensionato ancoraggio (ancora, catena, cima e seconda ancora). Troppo spesso in crociera, soprattutto le unità di stazza minore e qualche barca di velisti, estremi filosofi della leggerezza, imbarcano un ancoraggio più leggero e meno ingombrante ma alquanto inefficace nel caso si debba restare all'ancora con vento forte.

Poiché l'ancoraggio rappresenta uno dei momenti importanti della crociera, per scelta o per necessità, vi proponiamo una sequenza di consigli utili che privilegiano gli aspetti legati alla sicurezza.

1. Verificate che la rada sia protetta dal moto ondoso e ridossata dai venti dominanti in atto e previsti.

2. Studiate sulla carta dettagliata (o plotter cartografico) e attraverso la consultazione del Portolano, l'avvicinamento, la profondità e il tipo di fondale che deve essere buon tenitore e la presenza nella zona di secche o scogli.

3. L'avvicinamento all'ancoraggio deve essere molto attento e prudente, a velocità ridotta, con un occhio all'eco-scandaglio e con una persona a prua che osserva direttamente il miglior punto per dar fondo. Il fondale chiaro e sabbioso è generalmente buon tenitore, si può ancorare bene anche sui fondali fangosi mentre le macchie scure evidenziano la presenza di alghe o rocce.

4. Scegliete bene il punto dove dar fondo all'ancora, prua al vento, tenendo conto della profondità e della lunghezza di catena che calerete. In genere i migliori ancoraggi hanno una profondità che va dai 3 ai 10 metri.

5. Una buona ancora di peso adeguato è importante ma altrettanto decisiva per la sua tenuta è l'azione della catena che deve essere lunga e ben dimensionata per fare in modo che l'ancora agguanti a dovere. Il calumo (catena e cima) dovrebbe essere da 3 a 5 volte la profondità del fondale.

6. Verificate, nel dar fondo, di non sovrapporre la catena a quella delle barche vicine. Ciò risulta più agevole se il vento è teso e le barche sono tutte ben orientate con la prua al vento. Se il vento è quasi nullo, invece, le catene sul

fondo, non in trazione per mancanza della spinta del vento sulla barca, potrebbero disporsi in modo tortuoso e disordinato.

7. Tenendo conto del calumo, assicuratevi la possibilità che la barca all'ancora abbia sufficiente acqua intorno per poter ruotare con la variazione dei venti e fate in modo di non trovarvi eccessivamente vicini alle altre imbarcazioni. In condizioni di tempo buono e a prevalente regime di brezza, tenete conto che alla brezza di mare al tramonto subentrerà la brezza di terra e che quindi la prua della barca ruoterà con essa. La regolare alternanza delle brezze è un segno indicativo del perdurare del tempo. L'ancoraggio in una rada affollata è quindi più facile da sostenere quando il vento è costante e ha una netta direzione dominante mentre la vicinanza ad altre unità diventa problematica quando il vento è irregolare e cambia direzione. Questa situazione si può verificare per esempio quando il vento è sostenuto, oltrepassa il rilievo orografico e scende a raffiche nella rada. La sua irregolarità in forza e direzione fa in modo che le catene dell'ancora delle diverse barche si tendano e strattino in modo difforme facendo talvolta avvicinare eccessivamente le barche le une alle altre.

8. Dopo aver dato fondo, restate un poco in coperta per verificare la buona tenuta dell'ancora e guardate dei punti al traverso in modo da potervi accorgere se

l'ancora dovesse "arare". Di tanto in tanto controllate la situazione intorno a voi. Se l'accesso all'ancoraggio è stretto determinate il miglior angolo di rotta per uscire in sicurezza se ve ne fosse la necessità. Ricordate che se vi sono scogli da evitare in entrata, questi sono ben visibili con il mare calmo ma potrebbero risultare davvero difficili da localizzare se il vento dovesse irrompere nella baia dal quadrante esposto, generando mare increspato.

9. Una buona ancora e tanta catena possono sostenere in sicurezza un ancoraggio con vento forte ma talvolta le difficoltà possono essere causate dall'avvicinamento di un'imbarcazione posizionata più sopravento la cui ancora non "tiene" a dovere.

10. Siate molto attenti nel salpare se si è formata dell'onda perché il momento di recuperare l'ancora a bordo, con la prua che beccheggia, può essere delicato sia perché l'ancora può colpire lo scafo sia perché può risultare molto difficoltoso e insicuro il lavoro di recupero di chi è a prua.

11. Una situazione non adatta alla permanenza in una rada, specie se affollata, è determinata dall'arrivo di onda all'interno del ridosso, specie se ciò si verifica in assenza di vento. In questa situazione, le barche non stabilizzate dal vento inizieranno a rollare tanto da consigliare di lasciare il luogo.

12. In alcuni casi l'aumento dell'onda in una baia, potrebbe

essere determinata da un vento lontano ma potrebbe anche annunciare l'irrompere di quel vento nella zona. Il comandante dovrà tenersi pronto a salpare senza esitazione per riguadagnare acque libere o un nuovo ridosso per la nuova situazione meteo.

13. Un'altra situazione da seguire con attenzione è il passaggio di uno o più temporali che possono determinare forti raffiche di direzione irregolare. Anche in questo caso il comandante valuterà quali precauzioni adottare perché l'ancora assicuri la tenuta al passaggio del groppo o se non sia il caso di spostarsi in una zona più libera.

14. Ricordate di accendere di notte la luce di fonda, di avere a bordo ed esporre all'occorrenza il segnale diurna di ancoraggio, di segnare sulla catena le diverse lunghezze per sapere quante ne calate, di utilizzare il salpa-ancora elettrico con attenzione e comunque mai a motore spento per non scaricare le batterie.

In definitiva si può affermare che una crociera non è tale se non si trascorre qualche notte in rada: addirittura vi sono equipaggi che entrano in porto solo per la necessità di fare carburante, riempire i serbatoi d'acqua, fare acquisti e ripartire.

Le imbarcazioni meglio attrezzate e più grandi sono dotate di desalinizzatore a bordo e ciò le rende ancor più autonome nella gestione della navigazione.

AMEDEO SORRENTINO E "KUNACHI" SULLA ROTTA DI CHAY BLYTH, CONTRO VENTI, MARI E CORRENTI

Il 3 Ottobre 2004 avrà inizio il Global Challenge. Da Portsmouth (Inghilterra) salperanno le 12 barche a vela in acciaio di 72 piedi (circa 23 m.), perfettamente identiche, che daranno inizio a un testa a testa intorno al mondo ma con una particolarità: circumnavigheranno il globo contro i venti e le correnti dominanti.

A compiere questa lunga navigazione non saranno equipaggi professionisti ma semplici appassionati di navigazione a vela, persone normali, di ogni parte del mondo ed estrazione sociale, di differenti razze e culture.

È proprio questa la caratteristica del Global Challenge che la differenzia dalle altre grandi regate.

Il desiderio d'avventura, la volontà di provarsi in condizioni estreme, una forte attitudine al lavoro di squadra; queste le sole caratteristiche comuni a tutti gli equipaggi che prenderanno parte all'evento.

Come nasce la regata. Nel 1971 Chay Blyth compì una delle più singolari e memorabili imprese della storia della navigazione a vela: in 292 giorni portò a termine un viaggio considerato impossibile, ovvero la circumnavigazione del globo in solitario e senza scalo, da est verso ovest, in senso contrario ai venti dominanti. Il successo di Blyth fu dovuto anche all'eccezionalità dell'imbarcazione, progettata da Robert Clark, che fece rientro in buonissime condizioni che rendevano merito al progettista e ai costruttori, non meno che alla maestria del marinaio che l'aveva condotta per 30.000 miglia.

Dopo 20 anni dalla singolare impresa, nel 1992 Sir Blyth organizza l'evento sportivo: una regata che faccia ripetere la sua straordinaria avventura a degli uomini normali, disposti a sfidare il mare confidando solo nella loro forza di volontà, di unione del team e nelle capacità manageriali dell'unico vero professionista presente a bordo: lo skipper.

"Ordinary people doing extraordinary things". L'evento suscita molto interesse, i media lo seguono fin dal principio da vicino, raccontando, tappa dopo tappa, le imprese di questi uomini stravaganti che decidono di abbandonare la loro vita, la famiglia, il lavoro, le piccole certezze quotidiane, per un'impresa che risulta difficile anche a chi della navigazione ha fatto una scelta di vita.

Anche gli sponsor puntano a trovare visibilità sulle barche partecipanti e, a inaugurare la storia delle sponsorizzazioni del Global Challenge nel '92, c'è un colosso dell'economia inglese: British Steel. Da allora e nelle successive edizioni della regata, nel 1996 e nel 2000, ben 400 sono state le aziende che hanno supportato l'evento e più di 500 le persone che vi hanno preso parte.

Inoltre, proprio a sottolineare la determinazione che spinge i partecipanti a presentarsi alle selezioni, c'è il fatto che gran parte di essi inviano la domanda di ammissione già quattro anni prima che l'evento abbia inizio. Il mantenere forte e vivo questo desiderio per tanto tempo dimostra quanto effettivamente siano motivati coloro che riescono alla fine a essere selezionati.

Compiere la circumnavigazione. La sfida più grande in questa impresa è sicuramente quella contro se stessi, dimostrare di essere in grado di affrontare le situazioni più estreme, soffrire e gioire insieme ai membri del proprio team (che per 11 mesi diventano ognuno la famiglia dell'altro), sopportare il caldo torrido e il freddo polare, superare le tempeste come la bonaccia, saper vivere le sconfitte e le vittorie. Certamente, per tutti loro, la più grande vittoria è rappresentata da una profonda esperienza di vita. Poiché in ogni tappa le barche ricevono un punteggio a seconda della posizione d'arrivo, la vittoria andrà all'equipaggio della barca che avrà totalizzato il punteggio più alto durante le 7 tappe.

Il prologo: il Giro d'Inghilterra senza scalo. Amedeo Sorrentino, unico skipper italiano selezionato, in preparazione del Global Challenge ha partecipato alla regata Round Britain dove è giunto secondo. Vi proponiamo quindi un estratto dal diario di bordo di *Kunachi* (che potete leggere anche sul sito "www.kunachi.it").

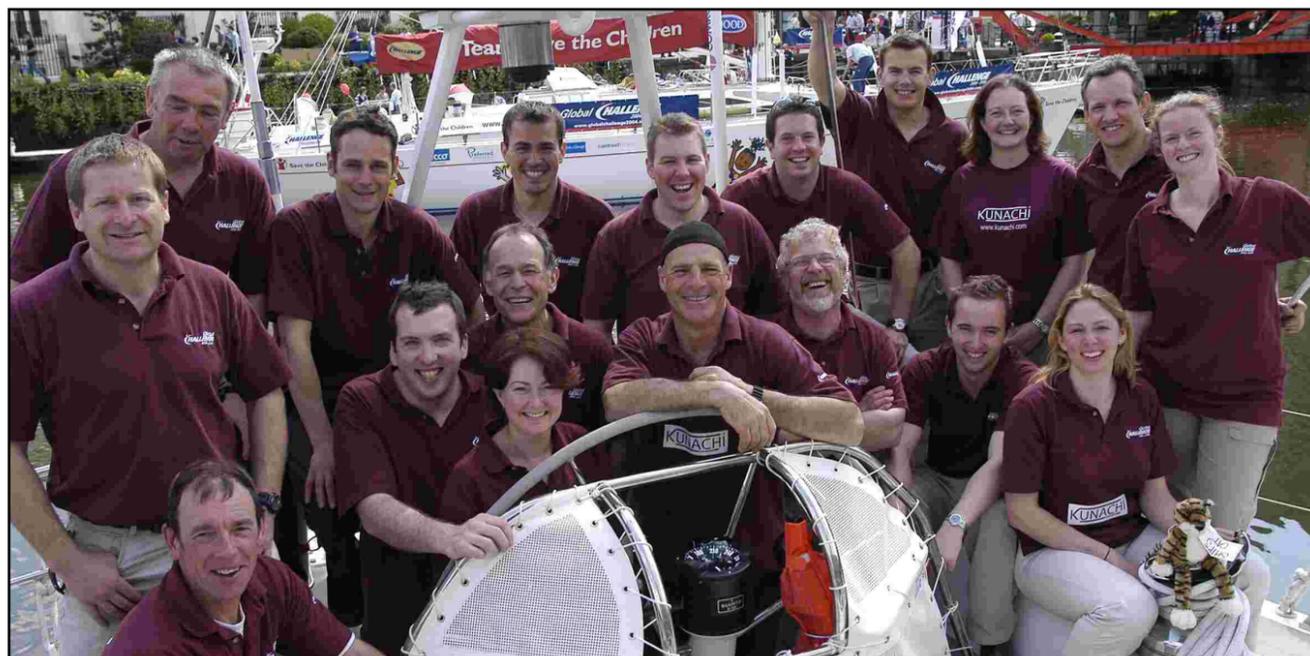


«Giovedì, 7 giugno 2004. Mi svegliano le risate del mio equipaggio a tavola. Sarà una bella giornata. Mi siedo e chiedo il mio porridge per colazione. Mi dicono che è ora di pranzo e c'è il cous cous. Sono le 12.00 cambio del turno. Ho perso il senso del tempo. La notte a 62 gradi di latitudine nord non esiste. C'è sempre una luminosità opalescente che oscilla tra il dopo tramonto e il momento che precede l'alba. Ieri ho rimproverato duramente il turno Romeo per mancanza di passione, dedizione, spirito di sacrificio e altro ancora. Harry è scoppiata in un pianto diretto, stavolta ho esagerato. Il turno Alfa invece l'ho trattato con un tatto tutto inglese.

Siamo terzi in regata ed abbiamo appena doppiato Moder Fagger. Muckle Flugga è il capo più a nord del Regno Unito ed è una specie di mito da queste parti, come lo era Capo Nord per me da ragazzo. *Kunachi* è all'inseguimento di *BP* e *Team 7* del mio amico Clive. Clive ha sposato un'argentina simpaticissima. Dave invece, lo skipper di *British Petroleum*, ha avuto una bambina tre settimane fa, precedendomi di meno di un mese. A sua volta *Kunachi* è inseguito da *Barclays*. Questo mi preoccupa un po' meno, perché tutta la vita sono stato inseguito dalle banche.

Tornando ai figli, Alessandra mi ha regalato il mio primo figlio mercoledì 2 giugno e io non c'ero. Alessandra si è portata avanti la gravidanza da sola questi ultimi tre mesi. Virgilio è nato da parto naturale e senza dubbio Alessandra nonostante sembri un confetto, come la chiamo io, è decisamente forte. Adesso è l'ora dell'appuntamento radio, l'attesa si fa febbrile perché in pochi minuti sapremo se abbiamo guadagnato o perso miglia nei confronti delle altre barche.

Mercoledì, 9 giugno 2004. Ieri sera arriva la delusione, non avevamo guadagnato nulla sugli avversari e *Barclays*



ci aveva quasi raggiunto. Notte alla riscossa: ho improvvisato un "fuori rotta", ricordandomi che: chi non risica non rosica, e che l'Inghilterra è il paese delle scommesse. Scommettono su tutto gli inglesi, adorano scommettere. Arrivo tardi all'appuntamento radio, faccio appena in tempo a dare la mia posizione... a chiedere quella delle altre barche e... siamo primi! *Kunachi* è in testa... adesso diventa veramente difficile. Buon vento!

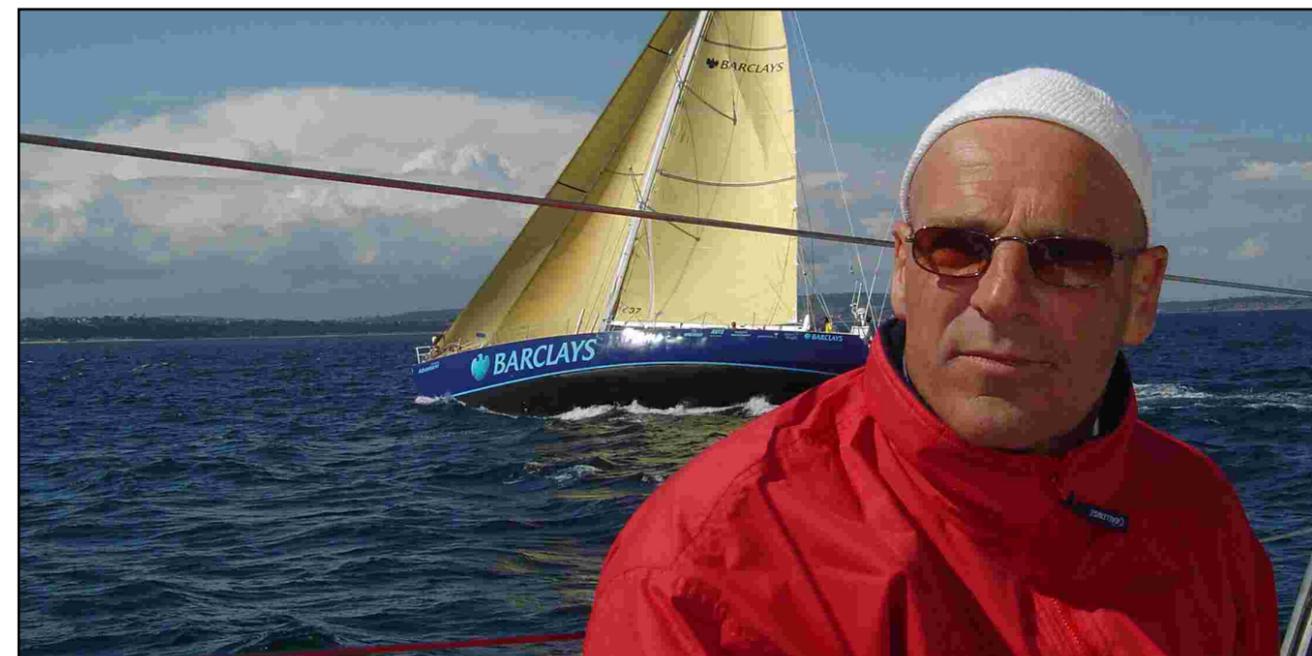
Lunedì 14 giugno 2004. Mi sto godendo il ponentino romano al sole dell'estate appena arrivata. Sono passate poche ore da quando ho attraversato la linea di arrivo del Round Britain and Ireland Challenge, nel Solent davanti al Royal Yacht Squadron di Cowes. *Kunachi*, lo sloop monotipo di 72 piedi che comando, si è classificata seconda. Io e il mio equipaggio, 14 marinai in tutto, abbiamo percorso oltre 2.000 miglia.

Sto leggendo le ultime notizie relative alle navigazioni oceaniche di Ellen Mc Arthur e mi vengono in mente due considerazioni: la prima è quanto è affascinante navigare sui monotipi, io ora navigo su queste barche di 72 piedi fatte per attraversare controvento i 40 ruggenti e i 50 urlanti, ma la stessa considerazione vale per i J24 piuttosto che altri monotipi, per regate di triangolo, a tappe come il Giro d'Italia o non-stop come il giro d'Inghilterra.

Non avevo mai provato l'ebbrezza di trovarmi dopo 2.000 miglia, sopravvento di due lunghezze al mio avversario, ingaggiati per 11 ore. Tecnica, resistenza, stress, forza di volontà e altro sono entrati in gioco in quelle ultime 90 miglia. Per me la più competitiva ed eccitante esperienza mai provata a vela, probabilmente forte come in ogni altro vero sport.

All'abilità della navigazione si sono sommate le capacità di conduzione e di manovra in una sorta di match race finale. Quando tutti i miei timonieri erano allo stremo, a sole 6 ore dal traguardo un bordo sbagliato ha regalato ai nostri diretti avversari il vantaggio finale di pochi minuti e la prima posizione.

Dopo 11 giorni di navigazione *Kunachi* ha tagliato il traguardo al secondo posto, il mio equipaggio è soddisfatto ed orgoglioso e io mi porto a casa un risultato davvero insperato considerato che ero alla mia prima esperienza su queste barche e alla mia prima navigazione sopra i 60 di latitudine Nord. Ora, rientrato in Italia per un poco, posso godermi il sole e il ponentino romano, in attesa del prossimo appuntamento con il Giro del Mondo al contrario».



Lo skipper. L'esperienza lavorativa di Amedeo Sorrentino, 49 anni, è assai varia: da calciatore professionista a studente in Medicina alla Sapienza di Roma.

Inizia a navigare sulle derive all'età di 15 anni. A 20 anni è già skipper, a 22 partecipa alla quarta tappa della Withbread, da Rio a Portsmouth, come marinaio, assumendo il ruolo di navigatore nel corso della regata.

Al ritorno inaugura *Murales*, uno dei primi locali di tendenza degli anni '70 a Roma, dopo un corso di marketing diventa manager di artisti del calibro di Miles Davis, George Benson e Pat Metheny. Crea e dirige 17 edizioni del Festival Jazz di Roma e infine lascia il mondo della musica per seguire il suo primo amore: il mare.

Partecipa al Rally Around the World in alcune tappe nel '92 sul *Cheone*, cutter classico del 1936, e poi come skipper per l'intera regata nel 1994, a bordo dello sloop *Sorrentilla*, la barca che si è costruito.

Ha fatto quasi due giri mondo, in flotta e a tappe, 6 traversate atlantiche, e ancora regate, crociere, charter e trasferimenti. Ha passato gli ultimi 10 anni a bordo di imbarcazioni a vela, a motore, classiche e moderne. Qualche anno fa ha creato in Venezuela il *Floating Village*, villaggio galleggiante attorno alle isole più suggestive del mondo. Tornato in Europa ha conseguito in Inghilterra il Master of Yacht dalla MCA e in Italia ha gestito uno Schooner di 80 piedi fino all'annuncio ufficiale della Global Challenge. La sua è un'avventura sul mare ma anche una sfida organizzativa per l'impegno comunicativo che accompagna ogni evento sportivo e per l'incessante, necessario e ancora in corso lavoro di coinvolgimento di nuovi sponsor, ai quali Amedeo offre un modo unico e originale di far viaggiare il loro marchio lungo le rotte del mondo.

Cosa significa "Kunachi" (si pronuncia Kunaci)?

Ritroviamo questa parola in due lingue molto diverse (l'hindi e il dialetto calabrese), che esprimono l'una flessibilità, l'altra forza, qualità imprescindibili per affrontare la Global Challenge.

Nel dialetto calabrese *Kunachi* (scritto Cunaci) significa *pietra dura*, evocando un senso immediato di fermezza e solidità. Nella lingua hindi (India) la stessa parola (scritta appunto Kunachi) ha una connotazione più morbida e flessibile: significa *vimini*, la fibra vegetale con la quale in molti paesi del mondo si fanno i cesti.

IL RISPETTO DELL'AMBIENTE: UN DOVERE PER TUTTI I MARINAI

Il problema dell'inquinamento marino è un tema purtroppo di grande attualità che riguarda diverse zone marittime del Mediterraneo. Talvolta ci si rende conto di ciò proprio in occasione delle crociere estive quando si naviga alla ricerca di luoghi incontaminati, fondali puliti e acque cristalline e invece, purtroppo, per i giochi delle correnti, delle onde e delle maree, ci si ritrova in acque che non invitano certo a farsi un bel tuffo o su spiagge dove c'è chi vi abbandona le lattine, i mozziconi di sigarette e molto altro.

La sensibilità e l'educazione ambientale sono temi assai importanti che hanno un valore generale per tutte le attività dell'uomo. In mare l'educazione ambientale si basa su alcune norme di comportamento che vanno rispettate da tutti per poter permettere a ognuno di poter godere di questo spazio straordinario.

Questa responsabilità riguarda anche il diportista, sebbene le forme di inquinamento più gravi siano imputabili ai trasporti marittimi, agli scarichi urbani e alle attività industriali. Di seguito elenchiamo

alcune attenzioni che ognuno di noi può osservare a bordo.

Usate pochissimo detersivo per lavare i piatti a bordo, meglio ancora se si utilizzano detersivi a base di prodotti naturali che sono altrettanto efficaci e sgrassanti come il limone.

Meglio lavare i piatti e le posate di bordo: i piatti, posate e bicchieri di plastica, usa e getta, sono forse pratici ma non in barca dove l'immondizia può essere scaricata solo negli approdi attrezzati. Navigare significa anche scegliere di restare in rada più a lungo e l'immondizia a bordo può farsi rapidamente ingombrante.

Non gettate nulla in mare se siete in una rada affollata, anche se biodegradabile. Pensate a chi è ancorato vicino o ai bagnanti sulle coste. In queste circostanze, seppur la normativa nazionale non sia specifica in tal senso, vale davvero la pena di rivalutare l'importanza dell'utilizzo delle cassette, da sempre obbligatorie in altri Paesi. In navigazione, in alto mare, il problema si risolve per tutto ciò che è rapidamente biodegradabile.

La pulizia della barca è un aspetto importante, ma anche in questo caso ricordate che è meglio usare i detersivi in minima quantità poiché, anche se si sorvola troppo spesso su questo aspetto,

essi sono tutti inquinanti o nocivi per l'ambiente. Qualche volta si consigliano forti detersivi e abrasivi anche quando l'acqua, da sola, sarebbe sufficiente.

Gli oli combust del motore vanno versati negli appositi contenitori previsti nei porti attrezzati. Poche gocce d'olio versate sulla superficie del mare possono inquinare una zona molto estesa.

Prestate massima attenzione, durante i rifornimenti, alle fuoriuscite del carburante.

Se durante le periodiche sistemazioni dello scafo effettuate personalmente lavori di manutenzione, pitturazioni, sverniciature, levigatura carena, abbiate l'accortezza di eseguirli nelle zone destinate a tal fine, in modo che i residui della lavorazione non finiscano in mare, ma negli appositi bidoni e pozzetti di raccolta

In definitiva ricordiamoci che **il mare ci restituisce tutto ciò che l'uomo vi getta**, basti pensare al materiale che si deposita sulle spiagge dopo le mareggiate. Vi sono grandi unità da trasporto che, noncuranti del problema, abbandonano materiali di scarto in alto mare, che le correnti ridistribuiscono in ogni luogo, anche molto lontano. Il problema ambiente riguarda purtroppo anche i fiumi che, da luoghi lontani dalle coste, scaricano spesso in mare acque inquinate.

