

# Per mare da Ovest a Est

Ritorno dalla traversata atlantica: da Giamaica a Olbia

di Enzo Giummolè

*Torniamo a navigare in compagnia del Comandante di Marina in pensione Enzo Giummolè. Dopo la traversata atlantica che lo ha portato a Saint Lucia, lo ritroviamo nel viaggio di ritorno, pronto a raccontarci le sue avventure.*

**A**ver interrotto a Saint Lucia la traversata atlantica verso ovest, mi aveva lasciato con l'amaro in bocca; non potevo accettare l'idea di dover rinunciare alla traversata di ritorno, soprattutto dopo aver regalato il mio Ecovip 5L per dedicarmi in esclusiva a questa mia nuova diversa passione.

A febbraio mi è balenata l'idea risolutiva: a St. Lucia, dopo l'arrivo, ci eravamo trovati ormeggiati accanto a una barca croata il cui skipper ci diceva che la sua barca faceva abitualmente charter in Mediterraneo in estate, per trasferirsi ai Caraibi in inverno. Per cui, nelle traversate di andata e ritorno venivano imbarcati ospiti a pagamento che appagavano la loro voglia di avventura costituendone l'equipaggio.

Sono bastate tre mail per trovare un passaggio sulla barca a vela "JEP 6", armata dalla Società Altamarea di Peschiera Borromeo e comandata dal milanese Francesco Da Rios, conosciuto da tutti come "Ghego". Si tratta di un First 51 Beneteau di 15,6 metri di lunghezza e bandiera italiana che sarebbe salpato da Giamaica il prossimo 7 aprile per rientrare a Olbia alla fine di Maggio, dopo aver fatto scalo alle Azzorre e a Malaga.

Ho pregato Ghego, lo skipper, che inviandomi la scheda tecnica della barca mi diceva che



saremmo stati in sei a bordo oltre a lui, di passare agli altri il mio numero di cellulare e la mia mail per concordare i voli onde arrivare contemporaneamente a Montigo Bay ed effettuare assieme il transfer di circa 170 km fino all'ormeggio.

Nessun suggerimento mi è stato dato riguardo all'equipaggiamento di dotazione personale, stante la mia recente esperienza nella traversata di andata, se non l'avvertenza che il ritorno sarebbe stato tutto di bolina stretta e molto

più “tosto” che all’andata, con temperature decisamente più fredde e vento e mare generalmente di prora. Qualcosa come dire: “Prepararsi a soffrire”.

Dagli altri membri dell’equipaggio sono stato contattato una decina di giorni prima della partenza ed eccomi oggi, cinque aprile 2014, in transito nell’aeroporto di Francoforte con Vassili, Pierpaolo, detto “Pippo” e Leonardo in attesa d’imbarcarci sul volo per Giamaica. Io sono il più vecchio: compirò domani settantun’anni.

Quattro sconosciuti messi insieme da un’unica passione.

A Giamaica incontreremo Ghego e conosceremo gli altri due: Andrea, ingegnere italiano che vive in Inghilterra e Riccardo, studente piemontese di ingegneria navale che vive in Liguria.

Con Vassili, conosciuto quattro giorni fa, ho subito legato. Anche gli altri, così alla prima impressione, mi appaiono persone serie e decise. Spero che costituiremo un bel team assieme a Ghego, che Vassili ha conosciuto in precedenti



Il gennaker da 200 metri quadri di JEP 6

Vassili, un professionista di dieci anni più giovane, è partito con me da Venezia. Leo, apparentemente poco più che trentenne, arriva via Milano dal lago di Como. Pippo, cinquant’anni, viene da Roma. Sono tutti esperti di vela tranne me. Vassili ha addirittura precedenti esperienze di traversate oceaniche. Io dichiaro di aver nessuna esperienza come velico ma non posso tacere i miei 15 anni di imbarco su navi militari, cinque dei quali come comandante.

traversate e mi descrive come bella figura di comandante.

Undici ore di volo da Francoforte a Montego Bay e oltre quattro di transfer in taxi da Montego sono necessarie per giungere finalmente all’Errol Flinn Marina di Port Antonio, dove conosciamo skipper, gli altri due membri dell’equipaggio e finalmente JEP 6, la barca.

Esauriamo brevemente le presentazioni e andiamo a cena alla cafeteria del marina. L’eccitazione non ci fa sentire né l’effetto fuso



Spesa al mercato di Port Antonio (Giamaica)

né la stanchezza: la maggior parte di noi è sveglia e in moto da oltre 24 ore ma nessuno sbadiglia o mostra cenni di cedimento.

*Domenica 6 aprile - Ormeggiati a Port Antonio*  
È giornata dedicata ad ambientamento e preparazione: Ghego, ci riunisce per aggiornare la consistenza dei generi di cambusa.

La sua esperienza lo ha dotato di un suo metodo empirico-pratico-scientifico: la comunità dell'equipaggio ipotizza e propone 20 menu giornalieri di gradimento; completi di colazione e pranzo con primi, secondi e contorni, più snack vari da consumare durante i giorni e le nottate. Da questi menu vengono dedotti gli ingredienti, che si elencano e sommano per quantità; dai totali ottenuti si sottraggono i generi già esistenti a bordo per ottenere le quantità da acquistare.

Come evidenziato dalla scheda tecnica JEP 6 è fornita di tre cabine, ognuna con bagno e

dotate tutte di un letto matrimoniale diviso nel senso della lunghezza da un elemento rigido in legno, per evitare che in navigazione a vela con barca sbandata i due "coniugi" (mai significato etimologico è stato più indicato: si tratta proprio di tirare assieme lo stesso giogo) finiscano l'uno addosso all'altro. Come su tutte le barche a vela di queste dimensioni le cabine non hanno il soffitto ad altezza d'uomo nello spazio sovrastante le cuccette, per cui, le cuccette così ottenute sono di non facile accesso per una persona della mia età e penso che coricarmi e uscirne nel movimento dell'onda oceanica sarà per me impresa da contorsionista; meno male che il mio trainer ha insistito sugli esercizi di mobilità articolare. Anche gli spazi per conservare i nostri effetti sono ridotti, e alcune dotazioni sempre bagnate quali cerate, imbragature-salvagente e stivali se non li avremo addosso andranno riposte nei bagni, ma di fatto ci saranno sempre tra i piedi.



Pulizia della carena prima della partenza da Giamaica

Sono alloggiato in una delle due cabine di poppa assieme a Vassili, il mio quasi coetaneo, e scopro con sgomento che nel sonno russa, anche se non troppo forte. Ma sarà soltanto questione di un paio di notti, poi in navigazione saremo di guardia su squadre diverse e l'uno sarà alzato quando l'altro sarà a dormire.

A proposito, oggi è il mio settantunesimo compleanno che coincide casualmente con il trentanovesimo compleanno dello skipper Ghego e nel pomeriggio abbiamo il piacere di brindare assieme all'equipaggio con una bottiglia di champagne.

#### *Lunedì 7 aprile - Ormeggiati a Port Antonio*

Oggi una parte di noi andrà a Kingstown per fare spesa al supermercato e gli altri, tra cui io, si recheranno al mercato di Port Antonio per gli acquisti di frutta e verdura nella consapevolezza che detti generi acquistati al mercato durano molto di più di quelli del supermarket. Al ritorno,

stiviamo tutto nei gavoni di bordo. Frutta e verdura da conservarsi in piccole amache di reticella previa accurata lavatura e asciugatura in banchina.

L'organizzazione di bordo prevede che sia lo skipper a cucinare quotidianamente per tutti, ma se qualcuno dell'equipaggio che ne ha la capacità vorrà sostituirlo occasionalmente potrà farlo. Il lavaggio di pentole e stoviglie e il riassetto della cucina sono compiti del personale della squadra di guardia al momento del pranzo. In navigazione andrà impiegata acqua di mare azionando una pompa a pedale.

#### **PRIMA TRATTA (MIGLIA 2.800) DA GIAMAICA ALLE AZZORRE**

#### *Martedì 8 aprile*

#### *Primo giorno - Si parte da Giamaica*

In mattinata Ghego ci tiene un briefing preliminare su come va armato il tangone e per insegnarci a riconoscere dalla posizione e dal



colore le molte cime per la manovra delle vele. Segue l'ultimo approntamento dell'imbarcazione alla navigazione con i rifornimenti di carburante e acqua, e dopo un hamburger con patate fritte al bar del marina, alle due e mezzo del pomeriggio partiamo senza tante cerimonie e senza nessuno a salutarci dalla banchina.

Veniamo organizzati in due squadre di tre persone formate di una persona per ogni cabina. Le squadre si alterneranno per la guardia ogni quattro ore nelle ore diurne e ogni tre ore di notte per manovrare le vele e governare alla ruota del timone: il pilota automatico, pur esistente, non verrà utilizzato. Ghego, fuori guardia, sarà sempre presente o immediatamente reperibile e per questo dormirà sulla dinette del quadrato.

Durante tutta la traversata, considerato che oltre alla guardia in navigazione bisognerà anche rigovernare la cucina e soddisfare altre necessità di vita, potremo dormire a spezzoni per periodi non più lunghi di due o tre ore per volta.

La mia squadra è composta da Leo, Carlo e da me stesso; l'altra da Andrea, Pippo e Vassili.

Un caratteristico pescatore rasta si presenta a salutare poco prima della partenza pagaiando seduto su una zattera di bambù come fosse una canoa: gli offro una birra e colgo l'occasione per

Sopra: Ghego controlla l'antenna radio ad onde corte prima di partire. Sotto: il JEP 6 a Port Antonio





Enzo al timone

fotografarlo. Farò pervenire le foto a mio nipote tredicenne che è campione regionale di kajak per metterlo in guardia da questo pericoloso concorrente al suo titolo.

Molliamo alle 15.30: un breve tratto a motore per uscire dal marina e poi subito in vela. Passiamo tra la costa di Giamaica sul lato dritto e l'isola di Errol Flinn a sinistra e siamo subito in mare aperto. Non ho ben capito se l'attore possedesse l'intera isola o vi possedesse soltanto una villa.

Il Mare dei Caraibi ci accoglie subito con onde di notevole altezza, così, tanto per ben iniziare, e io ritualmente regalo ai pesci l'hamburger con patate fritte non ancora digeriti. Ma dopo questo unico episodio, di cui nessuno si accorge, so per esperienza ormai acquisita che non avrò più alcun disturbo fino all'avvenuto arrivo a Olbia. È un segnale del mio fisico che si adatta dopo aver riconosciuto il periodo di oscillazione della nuova barca.

Ghego mi prende da parte e mi porta in giro per la barca facendomi vedere e illustrandomi le installazioni di sicurezza e mediche, le quattro pompe di esaurimento e l'ubicazione della "grab bag", una borsa stagna contenente i nostri passaporti e altri effetti essenziali da portare con noi al momento di un disgraziato accidente che rendesse necessario l'abbandono nave. Mi illustra anche l'"Epirb" apparato automatico di radiolocalizzazione in caso di naufragio e il funzionamento dell'apparato radio in onde corte con possibilità di attivare un allarme automatico sulla frequenza di chiamata e soccorso.

La rotta che seguiremo verso il porto di Horta, nell'isola di Faial nelle Azzorre, prevede di passare tra Cuba e Haiti per attraversare poi l'arcipelago delle Piccole Antille e lasciare Bermuda sulla sinistra, procedendo poi verso nordest fino alla latitudine di almeno 38° Nord per agganciare il settore maneggevole di una o più delle perturbazioni atlantiche che si spostano verso levante fino a raggiungere infine l'isola di Faial. Un percorso così fatto, nel quale si cercano le perturbazioni per poterne sfruttare il vento, prevede per la stragrande maggioranza andature di bolina con tempo perturbato e piovoso.

Il primo mare che incontriamo è molto mosso



Andatura di bolina stretta con mure a sinistra

da sud-est, con frequenti incappellate di prora che ci inondano di spruzzi, ma il clima è ben caldo, ancora tropicale, e non è necessario indossare troppi indumenti sotto alle cerate che indossiamo ancora pulitissime.

Dalle otto di sera cominciano i turni di guardia su due squadre: siamo diretti a passare tra Cuba e Haiti andando di bolina con randa e genoa.

*Mercoledì 9 aprile - Secondo giorno  
Miglia percorse nelle 24 ore: 133.*

Avvicinandoci tra Cuba e Haiti, nella notte il vento è molto diminuito ed è una bella giornata soleggiata. Mentre dormivo, franco di guardia,



Ghego ha approfittato del vento leggero girato in poppa per far armare lo spinnaker, e quindi, in un vento leggero da nordovest, ha fatto alzare il gennaker.

Ghego, per scelta, non usa il timone automatico ed è compito del personale di guardia alternarsi al governo dell'imbarcazione. Riccardo, che è nella mia squadra e ha apprezzabile esperienza di regate, mi controlla e dà suggerimenti quando è il mio turno al timone. Essere al timone di un'imbarcazione sotto vela è cosa diversa dal governo di una barca a motore: si deve considerare oltre alla direzione indicata dalla linea di fede della bussola magnetica

anche l'indicatore della stazione del vento, ma effettivamente si tratta di "sentire" il comportamento della barca sull'onda. Proprio lui di 24 anni mi prende sotto una specie di protezione standomi accanto durante i miei turni al timone e prevenendo con i suoi consigli i miei errori. Devo abituarli ai nuovi termini: gli ordini per me consueti erano del tipo "Vieni a dritta - 15 gradi di barra - Via per 275", mentre adesso ne ricevo del tipo "Vieni all'orza - Poggia - Attento a non strambare".

Ghego ci raccomanda di non distrarci e di farci sostituire prima di essere del tutto stanchi: se un errore del timoniere causasse un malanno ci porteremmo dietro l'avaria per tutta la traversata. Nel momento di ammainare il gennaker capita a me di essere il timoniere ed evidentemente non eseguo gli ordini di Ghego con la precisione che lui si aspetta, per cui, conclusa la manovra, mi porta a prora e con calma mi spiega come la grande vela debba esser fatta entrare nella sua calza e di come e perché io debba favorire il suo lavoro mantenendo esattamente il vento in poppa. Per tutto il resto della giornata vento e mare si mantengono maneggevoli e ci consentono vita abbastanza facile a bordo e Ghego, che cucina per tutti, oggi prepara a pranzo pasta all'ortolana e per cena pollo al curry.

Stanotte passeremo tra Cuba e Haiti per poi uscire dalle Piccole Antille in oceano aperto lasciando l'isola di Inagua a sinistra.

*Giovedì 10 aprile - Terzo giorno  
Miglia percorse nelle 24 ore: 70.*

Non misono ancora abituato al nuovo ritmo sonno-veglia richiesto dalle guardie in navigazione. Alle quattro di mattina vengo svegliato dal trambusto delle manovre che la squadra di guardia compie per sostenere un improvviso colpo di vento. Uno stipetto si apre in quadrato e ne decollano una decina di uova che si spiaccicano sul pavimento rendendolo pericolosamente scivoloso nelle rollate con sbandamenti di oltre 20 gradi sulla sinistra. Interviene prontamente Ghego che deve utilizzare un intero rotolo di scottex per rendere nuovamente il pavimento praticabile. Nel montare di guardia alle cinque indosso la mia cerata per la prima volta perché il colpo di vento è stato seguito da pioggia battente e durante la



guardia, assieme al disponibilissimo Riccardo, mi faccio un ripasso nel riconoscimento delle diverse cime di manovra. Mare agitato e vento forte da nordest caratterizzano l'intera giornata, si va di bolina stretta con mure a dritta.

Ghego, onnipresente, è sempre pronto ad adeguare la superficie velica alle mutevoli condizioni del vento: "Dai ragazzi, togliamo una mano alla randa", "Riduciamo il genoa", oppure, "Pronti a chiudere il genoa e aprire la trinchetta". Alle 16.00, in seguito al variare della longitudine cambia l'ora di bordo: si assume l'ora Zulu meno quattro. L'ora in Italia sarà da adesso sei ore avanti a noi.

*Venerdì 11 aprile - Quarto giorno*

*Miglia percorse nelle 24 ore: 118.*

Prosegue la navigazione tra le Piccole Antille senza avere il piacere di ammirarne il paesaggio a causa dell'oscurità.

Alla sveglia mi rendo conto che ho la barba lunga di cinque giorni e mi viene la tentazione

di lasciarla crescere per tornare a casa fra un mese e mezzo con un bel barbone. Ma ci ripenso subito: non ho bisogno di apparire ancora più vecchio di quanto sono e d'altra parte mi sono fatto regalare dalla mia compagna un bellissimo rasoio elettrico proprio per questa bisogna.

Il mare agitato e il vento forte consigliano di affidare il timone soltanto ai miei due compagni di guardia, Riccardo e Leonardo, molto più esperti di me. Da parte mia cercherò di ricambiare la loro fatica supplementare assumendomi al loro posto il compito di lavare pentole e stoviglie e rassettare la cucina. Non è facile farlo con questi sbandamenti e rollate di questa violenza: bisogna adoperare soltanto acqua salata azionando con un piede la pompa e mantenendosi eretto con l'altra gamba. Ben presto scopro che è più facile lavorare di fianco appoggiando i glutei alla cucina, ma il più difficile è riporre pentole e stoviglie negli stipetti, che come uno li apre cercano di proiettare all'esterno quello che già contengono.



Nuvole indicative del passaggio di un fronte: porteranno sia pioggia che buon vento

Alle 07.30 si accosta a dritta verso levante e usciamo dalla corona di isole in pieno Atlantico. Piovaschi e groppi si susseguono nella giornata con alternanza di nuvole e sereno e conseguenti immediati cambi di velatura. Onde imponenti si alternano ad altre di poco meno alte, mentre prosegue il mio addestramento al timone. Nelle ore notturne viene raccomandata a tutti la massima attenzione durante il servizio di guardia intesa alla scoperta di groppi di tempesta in arrivo con consegna di chiamare Ghego per ridurre le vele con la massima tempestività. Meglio chiamarlo due volte di più che una volta di meno.

*Sabato 12 aprile - Quinto giorno  
Miglia percorse nelle 24 ore: 149.*

Camminiamo a buona velocità per tutta la notte sempre di bolina con mure a dritta spinti dal vento impetuoso di sudest. Alle 05.00 siamo passati a nord del Tropico del Cancro, il parallelo di latitudine 23°27'Nord. Dopo il sorgere del sole governo al timone per una intera ora e

ho l'impressione di riuscire a farlo bene senza suggerimenti dai miei compagni di guardia. L'altro mio compagno di guardia, assieme a Riccardo, è Leonardo, calabrese di nascita, immigrato giovanissimo sul Lago di Como dov'è istruttore di vela su barche più piccole della nostra JEP6. Di fisico robustissimo ha da poco passato la trentina e anche lui si dimostra molto disponibile e desideroso di collaborare con tutti. Si trova per la prima volta in Atlantico e si dimostra molto interessato alle condizioni meteorologiche e all'interpretazione delle carte meteo che Ghego riceve via radio SSB più volte al giorno.

Un'ondata più impetuosa delle altre fa penetrare dal tambucio parzialmente aperto schizzi d'acqua che arrivano a bagnare la cucina. Mi accingo a scendere liberandomi dall'imbragatura della cintura di sicurezza/salvagente, ma Ghego, che riposava sulla dinette del quadrato, è già intervenuto prima di me e mi sento colpevole di non essere stato più sollecito. La navigazione procede ora con vento



Si manovra sotto alla pioggia; Ghego al timone, Riccardo a sinistra, Enzo a destra

da sud e l'andatura di bolina è meno stretta. Prima di pranzo si verifica un'avaria al generatore di corrente rimorchiato che Ghego estrae subito dall'acqua e fa deporre nel pozzetto provvedendo a un'immediata riparazione provvisoria. È importante questo generatore, perché ci permette, a propulsore fermo, di mantenere il distillatore in moto e di produrre la piccola quantità d'acqua che ci facilita la vita e permette a tutti di fare un paio di docce nell'arco della traversata che durerà una ventina di giorni.

La riparazione ha tenuto impegnato Ghego e non gli ha consentito di cucinare; per cui, a mezzogiorno, menu d'insalata di tonno, pomodori e mango preparata da Andrea.

Prevedevamo che dopo il terzo giorno di navigazione il freddo si sarebbe fatto sentire, e invece, per effetto dei venti meridionali, la temperatura è ancora buona.

Ci disturba invece l'umidità: acqua e vento fuori, spruzzi e piovvaschi c'inzuppano cerate e vestiario che poi, trasportati all'interno, generano un sacco di condensa che intride ogni cosa colando dalle pareti. È tutto bagnato, o nel migliore dei casi umido, e quello che di asciutto si estrae dai cassetti si bagna quasi immediatamente; per questo, al momento di rivestirmi alzandomi dal letto, e lo faccio quattro volte al giorno, preferisco reindossare la stessa roba bagnata che mi ero tolta qualche ora prima; tanto vale: prima o poi si riscalderà. Idem per il letto: anche quello, umido o bagnato che sia, prima o poi si riscalderà.

Il pomeriggio passa tranquillo, ma al momento del cambio di guardia delle otto di sera un grosso groppo tropicale c'investe costringendo la squadra che si accingeva a smontare a combattere per altre due ore. Io, da montante, rimango all'interno e metto in moto il radar che è di tipo non troppo recente e molto simile a quelli che adoperavo in servizio. Anche quello serve a dare informazioni sul movimento della perturbazione. Nel frattempo seguo la cottura della cena di spezzatino di pollo al rosmarino che mangeremo con due ore di ritardo e poi, considerato che sono l'unico a non essere uscito alle intemperie, mi assumo il compito di rigovernare piatti e cucina. Il resto della notte trascorre abbastanza tranquillo.

*Domenica 13 aprile - Sesto giorno*

*Miglia percorse nelle 24 ore: 130.*

Dopo essere stato di guardia nella notte dalle due alle cinque, rimonto con la luce del giorno dalle otto a mezzogiorno. Mattinata molto interessante, divertente e impegnativa che richiede molte manovre delle vele per attraversare al meglio il fronte meteorologico che ci ha raggiunto. Nella pioggia battente continuiamo ad andare di bolina stretta, sempre con mure a dritta. Ghego raccomanda di controllare spesso la rotta alla bussola magnetica: siamo in zona Bermuda e sono possibili declinazioni anomale. Questo equipaggio mi piace sempre di più: tutti disponibili e tesi al bene comune e alla riuscita della traversata. Molto rispettosi l'un l'altro e mai una parola di troppo.

Nella notte si va velocemente verso nord sempre di bolina con vento di 20/25 nodi da est. Approfittiamo dei venti del fronte per salire quanto più possibile in latitudine: in questa situazione ogni miglio verso nord è un miglio guadagnato verso le perturbazioni atlantiche delle quali dovremo agguantare il lato maneggevole per farci trasportare verso est. Spruzzi di mare e pioggia continuano a investirci, e la guardia dalle undici alle due di notte passa velocemente con Ghego in pozzetto assieme a noi.

*Lunedì 14 aprile - Settimo giorno*

*Miglia percorse nelle 24 ore: 155.*

Per tutta la notte continuiamo a salire in latitudine con rotta nord-nord-est. La velocità è buona, circa sette nodi. Andatura sempre di bolina con vento di sudest, per cui sempre con mure a dritta. Onde alte e vive c'investono dal lato dritto; frequenti le incappellate e le sciacquate.

La barca è permanente inclinata di almeno 20 gradi a sinistra e i movimenti dello scafo rendono difficile la vita. Nel fare le sveglie devo salire sui sacchi di vele ammassati in quadrato e vengo proiettato contro la sporgenza di un altoparlante che sradico parzialmente dalla parete. Il ritmo delle guardie permane pesante ma comincio ad abituarci (credo). Mi è pesante spogliarmi e rivestirmi di stivali e cerata bagnati nel movimento e in spazi ristretti; mi



Nel Mar dei Sargassi si incontrano chiazze delle famose alghe galleggianti



Un ciuffo di sargasso lasciato in coperta dalle onde, si vedono le vescichette d'aria che conferiscono galleggiabilità a queste alghe

servono una ventina di minuti prima di essere pronto col salvagente indossato per montare di guardia. Il clima nell'equipaggio continua a essere di collaborazione e amicizia.

Pomeriggio e serata procedono con alternanza di sole e nuvole. Navighiamo sempre per nord-

nordest a buona velocità. Finalmente riusciamo ad asciugarci parzialmente.

Nei momenti di pausa Riccardo ha l'abitudine di confezionarsi le sigarette estraendo tabacco e cartine da una busta di plastica: un'onda maligna improvvisa ci investe entrambi riempiendogli d'acqua la busta del tabacco. Anche oggi i due giovani della mia squadra si sono assunti di slancio i compiti più faticosi nelle manovre per cui io mi assumo da solo il governo della cucina e quando un grosso pesce volante ci salta in barca dopo cena sono di sotto. Non faccio tempo a salire a fotografarlo che Lorenzo lo ha già ributtato in mare. La serata procede tranquilla fino alle 23, quando lascio il pozzetto per rimontare di guardia alle 02.00.

*Martedì 15 aprile - Ottavo giorno  
Miglia percorse nelle 24 ore: 163.*

Nella notte cielo nuvoloso con piovaski. Alle 07.30 mancano 1.977 miglia per giungere alle Azzorre: abbiamo percorso oltre 800 miglia



Procedendo di bolina l'inclinazione ci fa immergere frequentemente il bordo del ponte di coperta

delle 2.800 del primo tratto di traversata. Si continua ad andare di bolina verso nordest con mure a dritta e mare contrario in prora. In mattinata sole frequente e vigorose incappellate che causano lo sradicamento della tazza della toilette di prora proprio sotto a chi vi è seduto al momento. Poco male: divideremo gli altri due bagni con i due interessati. Nessuna via d'acqua una volta chiuse le valvole a scafo di presa e scarico e a Faial sarà acquistata la base di ricambio. Approfittiamo di una parentesi di sole per sbucciarcì e mangiare arance e pompelmi in pozzetto. Smontato di guardia trovo il pavimento della mia toilette allagato; la forte inclinazione della bolina vi ha fatto travasare l'acqua della doccia della cabina limitrofa. Reprimo un moto di stizza perché vi ho già inzuppato i calzini che ho ai piedi, e anche perché sono costretto a trattenere ulteriormente un bisogno fisiologico urgentissimo per soddisfare il quale avevo atteso fino alla fine del turno di guardia; fra cerata, stivali e altro, mi trovo vestito come un cavaliere medioevale. Ma non dico niente per non essere il primo a turbare l'armonia di affettuosa collaborazione di questo splendido equipaggio. La presenza del sole m'invoglia a farmi manicure e la seconda barba con rasoio elettrico dalla partenza. Pomeriggio e nottata difficili causa vento forte e mare contrario: tra vento pioggia e incappellate sono sempre bagnato. È bagnato tutto, ma proprio tutto: letto, cerata e le calze da trekking che porto dentro gli stivali. E l'aver tutto bagnato e il violento e incessante movimento, mi causano difficoltà nello spogliarmi e rivestirmi, facendomi perdere una parte considerevole del periodo di riposo.

*Mercoledì 16 aprile - Nono giorno  
Miglia percorse nelle 24 ore: 161.*

Le guardie di notte di oggi sono molto pesanti per il perdurare dell'andatura di bolina e il mare agitato. Al timone ci stanno per il momento soltanto i due miei compagni di guardia, Riccardo e Leonardo, che si alternano prima ogni mezz'ora e poi ogni 20 minuti. Io non ho la forza fisica né l'esperienza per governare in questa difficile condizione. Frequenti i cambi nell'assetto delle vele per la variabilità delle condizioni del vento. Alle 08.00, fine della nottata, sento l'unico

commento negativo mai profferito da Riccardo: "Che guardia di merda! Adesso sono franco fino alle 12 e poi mi toccano anche i piatti." Effettivamente, dopo il pasto meridiano cerco di sostituirmi a lui nel rigoverno della cucina, ma Ghego mi manda in pozzetto con un perentorio "Fuori!". Desidera che ci si ruoti negli incarichi. Mare vivo con sciacquate e onde più che poderose per tutta la mattinata, poi alle 15.30 il mare e il vento si calmano leggermente e torna il sole. Non per niente alle 15 avevamo Bermuda al traverso; si rende necessaria una terza riparazione del generatore rimorchiato. Poi mare maneggevole fino al giorno successivo: siamo entrati in un'alta pressione.

*Giovedì 17 aprile - Decimo giorno  
Miglia percorse nelle 24 ore: 151.*

Bella nottata trascorsa finalmente con mare maneggevole e cielo quasi sereno. Vento sui sette nodi appena. A mezzogiorno il cielo si copre tutto ma il mare resta maneggevole. La pressione è molto alta: 1.025 millibar. Ghego dice che la temperatura si è nel complesso mantenuta più alta rispetto ad altre traversate precedenti. Nessuno dei velici qui presenti ricorda di aver fatto in vita sua un così lungo bordo di bolina continuata e per di più con il vento che è rimasto sempre dallo stesso lato dritto. Dicono: "Bolina stretta, strettissima, tutt'al più un po' lasca... ma sempre bolina!". E domani dovremmo giungere a metà percorso. Mare che si mantiene maneggevole con cielo coperto nel pomeriggio, quando si rende anche necessario riparare una piccola perdita di gasolio dal serbatoio situato nella mia cabina sotto al letto. Per tutta la nottata il vento resta costante e il mare si mantiene maneggevole e la luna appare circondata da un bellissimo grande alone.

*Venerdì 18 aprile - Undicesimo giorno  
Miglia percorse nelle 24 ore: 170.*

Bella mattinata dopo una nottata tranquilla. Ghego prepara a colazione delle ottime crepes insaporite da sciroppo d'acero. La mattina trascorre tranquilla e alle 11 abbiamo percorso 1.300 miglia dalla partenza, quasi totalmente fatte di bolina. Ne rimangono 1.500 da percor-

rere fino all'arrivo a Faial. Alle 15.30 si cambia l'ora di bordo adottando il fuso Z-3. Il mare si tranquillizza ulteriormente e il vento diminuisce. Adesso vorremmo una bella perturbazione con vento che ci facesse camminare velocemente ma approfittiamo della calma di vento e di mare per offrirvi un rum in pozzetto sotto un meraviglioso cielo stellato.

*Sabato 19 aprile - Dodicesimo giorno  
Miglia percorse nelle 24 ore: 160.*

Notte trascorsa tranquilla con poco vento. Al momento della mia sveglia lo spinnaker era già stato alzato per cercare di utilizzare il leggero vento in poppa. Alle 08.00 quando monto di guardia viene ammainato e sostituito dal gennaker.



Un bel profilo di Pippo al timone sullo sfondo di un tramonto atlantico

Tutta questa calma è piacevole ma non fa bene alla progressione del viaggio: bisogna assolutamente salire in latitudine di almeno 40 miglia al più presto per agguantare il bordo di una bassa pressione che si sposta verso est, altrimenti rischiamo di restare impantanati nell'alta pressione fino a chissà quando e dover mettere a motore. Alle 15.30, raggiunto il bordo



della perturbazione, si ammaina il gennaker e si sfrutta il vento in poppa con randa completamente aperta e genoa tangonato a farfalla.

Discutendo tra noi diciamo che a Horta, prossimo nostro porto di sosta nelle Azzorre, i moli e le banchine di porto sono tutti decorati da murali multicolori lasciati dagli equipaggi in sosta a memoria della loro traversata e non possiamo che decidere di lasciare anche noi la nostra opera d'arte. Con la guida di Leonardo, che ha un passato di Istituto d'Arte, buttiamo giù un bozzetto: una linea bianca che rappresenti il nostro percorso su fondo blu e che si evolve nella vela formando il nome della barca.

Sullo sfondo io propongo di aggiungere la costellazione di Orione con le sue sette stelle simboleggianti i magnifici sette (cioè noi). I nostri nomi e per base la scritta: Jamaica - 2014 - Acores. Si procede bene con le vele configurate a farfalla e il vento in poppa fino alle 22.30, quando, forse per distrazione o stanchezza del timoniere, si verificano due straorzate consecutive che costringono a manovrare violentemente con tutta la barra. Situazione che causa l'accavallamento dei frenelli (i cavetti d'acciaio che costituiscono il sistema funicolare che trasferisce il movimento dalla ruota alla barra del timone) bloccando il timone stesso.

Situazione molto pericolosa con quel tipo di velatura che avrebbe potuto danneggiare l'albero e risolta da Ghego con una manovra di emergenza e poi riparata con due ore di lavoro improbo e pericoloso durante le quali un'onda anomala imbarcata di poppa ha riempito d'acqua il locale del timone che aveva il portello aperto e dove si trovava a lavorare lo stesso Ghego.

Briefing successivo in pozzetto: con le vele così configurate si cammina bene ma considerato il lavoro stressante cui è sottoposto il timoniere è necessario in queste condizioni sostituirlo ogni 15 minuti anziché ogni mezz'ora come d'uso.

*Domenica 20 aprile*

*Tredicesimo giorno, è PASQUA*

*Miglia percorse nelle 24 ore: 172.*

Notte molto impegnativa per il personale di guardia che ha dovuto governare con vento e mare in poppa ma JEP 6 ha per questo tenuto buona velocità. Ci aspettiamo l'arrivo di un



fronte che farà aumentare l'impetuosità del vento e stiamo molto attenti ad adeguare la superficie velica ai rinforzi con prese successive di mani di terzaroli.

In questo momento soffro per mancanza di sonno e sono particolarmente consapevole di aver soltanto la forza fisica limitata di una persona della mia età. Mi rendo anche conto di una speciale sollecitudine degli altri componenti l'equipaggio nei miei confronti: si sono probabilmente resi conto che il mio procedere e le mie articolazioni non sono più scattanti come le loro; per cui, talvolta, in un passaggio più difficoltoso per accedere al pozzetto qualcuno mi agguanta e trattiene amorevolmente per la schiena oppure mi offre un braccio che io non afferro soltanto perché preferisco aggrapparmi a qualcosa strutturalmente più solido.

Siamo quasi a due terzi del percorso e domani scenderemo sotto le 1.000 miglia dall'arrivo. Il nostro pranzo pasquale consiste in una mega carbonara preparata da Pippo e Vassili con grande plauso generale dell'equipaggio. Nel pomeriggio, Ghego avverte che nuvole all'orizzonte preannunciano l'arrivo del fronte tanto atteso e prima di essere investiti ci prepariamo all'acqua indossando il vestiario più consono e ci predisponiamo alle manovre per sostenere il previsto salto di direzione del vento. Grazie alla preveggenza e alle direttive del nostro skipper affrontiamo la situazione al meglio anche se il cambio di velatura viene effettuato sotto un'acqua scrosciante.

Ghego non soltanto ha grande capacità professionale ma si dimostra anche un leader che sa valorizzare il meglio di ognuno dei suoi uomini.

Smontati di guardia alle 16.30 ci spogliamo e ci offriamo una rilassante birra in quadrato. Osserviamo che per la prima volta dopo molti giorni ci troviamo con la barca inclinata sulla dritta perché il vento ora soffia da nord; il passaggio del fronte freddo ha determinato il previsto salto del vento in senso orario e una sensibile diminuzione della temperatura. Dovrò ricorrere alla mia arma segreta aggiungendo ai vestiti che già indosso un sottilissimo intimo termico da sci.

*Lunedì 21 aprile - Quattordicesimo giorno  
Miglia percorse nelle 24 ore: 126.*

È stata una brutta notte di guardie con vento impetuoso e freddo da nord e mare agitato. Al timone si sono alternati solo i più esperti: nella mia squadra Riccardo e Leonardo.

L'andatura di bolina stretta non consente di tenere esattamente la direzione che ci prefiggiamo: la teniamo approssimativamente per quanto il vento ci consente di stringere.

Alle prime luci del mattino il vento calma un poco ma la luce evidenzia che le onde sono diventate ancora più imponenti. Pierpaolo, che tutti ormai chiamiamo Pippo, nello svegliarmi alle otto suscita in me un sentimento di commozione perché pur di aspetto stanchissimo, bagnato e intirizzito, anziché passarmi il salvagente e fiondarsi a dormire, si offre di farmi un caffè con la stessa cortesia spontanea, innata per lui, che usa sempre verso ognuno di noi.

Oggi dovremmo tagliare il traguardo delle mille miglia di distanza dall'arrivo alle Azzorre. Secondo l'apparecchiatura di radionavigazione GPS il fatto avviene alle 11.50 e 46 secondi mentre sono io di turno al timone e mi prenoto per offrire all'arrivo la prima bevuta a tutto l'equipaggio.

A termine mattinata il vento comincia a diminuire perché la perturbazione in cui siamo immersi procede con velocità maggiore della nostra e si sta allontanando di prora. Ma già sappiamo che ce n'è un'altra pronta a raggiungerci tra un paio di giorni; potrebbe sembrare strano a qualcuno, ma veramente dobbiamo cercarci il cattivo tempo per trovare vento che ci faccia proseguire.

Il morale è altissimo, e non perché oggi sia lunedì di Pasqua: è semplicemente così.

La stanchezza accumulata si fa sentire, eppure tutti sorridono, tutti sono gentili anche quando capita, ed è capitato a tutti, di sognare di essere stati svegliati per montare di guardia cominciando a vestirsi senza necessità, fino a quando qualcuno che è davvero di guardia non ti dice: "Dove vai a quest'ora?"

Alle 13.30 il vento è quasi cessato, per cui, alle 16.30 si mette in moto anche per caricare le batterie. Comincia una notte fredda, stellata, senza vento e con un mare che per gli standard oceanici possiamo considerare quasi calmo.



Un momento di pausa durante la guardia in navigazione: a sinistra, Enzo. A destra, Leonardo

*Martedì 22 aprile - Quindicesimo giorno  
Miglia percorse nelle 24 ore: 151.*

La notte stellata si è coperta totalmente con un unico spesso strato di nuvole poco prima delle cinque. Ho dovuto indossare l'intimo termico anche alle gambe, eppure ci troviamo a una latitudine pari a quella di Palermo, ma il clima atlantico è più severo del mediterraneo. In assenza di vento andiamo da ieri pomeriggio ancora a motore fino alle 06.30; poi di bolina con randa e genoa in vento di 12 nodi da sudest. Sono franco per tutta la mattinata e riesco a ben riposare; nel pomeriggio tengo a Riccardo e Leonardo una lezione di carteggio sulla navigazione costiera. Ghego ha condotto la navigazione in modo di agganciare una successiva perturbazione che ci permette di camminare bene di bolina con vento di sudest. Una pioggerella continua e il mare molto mosso

rendono la vita di bordo difficile in mattinata e il cielo permane coperto per tutto il giorno. Ghego raccomanda di governare esattamente per est; al limite, se il timoniere non dovesse riuscirci, per 110° o 115° ma mai la rotta deve essere inferiore a 090° per non lasciare la presa dal treno della perturbazione che abbiamo agganciato in corsa. La notte che segue andiamo avanti con ottima velocità, sempre di bolina, e fa un poco meno freddo. Vassili, che fa parte dell'altra squadra, non monta di guardia stanotte: dice di aver due ernie cervicali che gli dolgono. Per la prima volta dalla partenza ci troviamo a dormire contemporaneamente nel letto matrimoniale con divisione al centro. Mi dice che gli dispiace di non montare di guardia e che pensa di aver sbagliato a imbarcarsi in questa impresa alla sua età (ha dieci anni meno di me). Gli rispondo che non non ha sbagliato

nulla perché il solo fatto di riuscire a metterci in gioco affrontando un'impresa come questa alla nostra età costituisce già un gratificante successo.

*Mercoledì 23 aprile - Sedicesimo giorno  
Miglia percorse nelle 24 ore: 172.*

Continua per tutto il mattino e nel pomeriggio la navigazione alla buona velocità di 7/8 nodi. Siamo ancora profittando dei 25 nodi di vento di un fronte da poco passato. Il mare è mosso, come sempre in oceano, ma a bordo si può condurre vita pressoché regolare. Vassili si esonera da ancora un paio di guardie: mi vien da pensare che più che di cervicale si tratti di un po' di voglia di squaligo. I miei due partner nella squadra non mostrano cenni di cedimento malgrado la stanchezza, e anch'io disimpegno regolarmente le mie guardie, timone compreso. Non mi pare di aver accumulato eccessiva

stanchezza però mi capita di parlare nel sonno a voce alta; è la mia voce stessa che causa il risveglio e dopo mi accorgo di ricordare tutto e potrei riprendere il filo del discorso interrotto soltanto... non ho interlocutori.

Durante la guardia riesco a fotografare un bel balzo di un delfino nel corso di un'improvvisa visita, mentre a mezzogiorno ci allertiamo e approntiamo a ridurre le vele per un groppo meteorologico improvviso che minaccia d'investirci; ma, siccome all'ultimo momento ci risparmia passando più al largo, tutto si risolve in un nulla.

Nelle ore notturne di riposo il mare vivo e l'inclinazione della barca mi causano un sonno agitato; durante la guardia mentre le condizioni del vento restano costanti e non richiedono manovre tengo ai miei giovani compagni di guardia una lezione sulle caratteristiche e le portate dei fari e segnalamenti marittimi.



Incontro con un delfino

*Giovedì 24 aprile - Diciassettesimo giorno*

*Miglia percorse nelle 24 ore: 191*

Buon risveglio al mattino, dopo ore di sonno agitato e con incubi. Il mare, da vivo che era, è diventato vivissimo, con onde alte e imponenti, dopo le sette del mattino son frequenti le onde che convogliano in pozzetto sciacquate che ci investono: grondiamo acqua ma non fa troppo freddo. Ci troviamo ancora nella coda di una bassa pressione che ci ha già sopravanzato e 25/30 nodi di vento ci fanno tenere ancora un'ottima velocità, ma governare a mano il timone è più impegnativo. Cambiamo l'ora di bordo, adesso siamo Z-1. Mancano 500 miglia nautiche per l'arrivo a Faial e anche nel pomeriggio abbiamo onde molto alte e vive. Credo che arriveremo domenica mattina se prosegue tutto così.

*Venerdì 25 aprile - Diciottesimo giorno*

*Miglia percorse nelle 24 ore: 185*

Nella notte vento a venti nodi da sudest con il solito vivo moto ondosso. Continuano a investirci le solite sciacquate in pozzetto; guardia al timone impegnativa ma possibile anche per la forza fisica ridotta di una persona della mia età. Il cielo, da nuvoloso volge al sereno nel pomeriggio, rendendo la giornata piacevole.

Il vento è ora tra i 17 e 21 nodi da sud; mancano 300 miglia, se va così domenica mattina arriviamo. Vassili, che doveva sbarcare a Malaga, annuncia di aver deciso di sbarcare a Faial, e Pippo e Andrea assieme a lui, come previsto.

Anche Riccardo, che doveva arrivare a Malaga, dice che sbarcherà. Peccato! Il più bell'equipaggio del mondo si scioglie. In tutti questi giorni di fatica, stanchezza e stress non ho mai sentito una sola parola agitata o meno che non fosse cortesissima: abbiamo davvero costituito una bella compagine.

Grazie alla materia prima, noi stessi, e grazie al nostro comandante Ghego.

A Faial, al posto dei quattro che sbarcano, imbarcheranno altri due che non si conoscono. Saremo in quattro di equipaggio più lo skipper, e quindi squadre di guardia costituite da due persone anziché da tre. Seguono una serata e una notte fredde e stellate con vento 20/25 nodi da sudest, procediamo ancora a 6/7 nodi.

*Sabato 26 aprile - Diciannovesimo giorno*

*Miglia percorse nelle 24 ore: 189*

Giornata di vigilia dell'arrivo; a bordo c'è atmosfera rilassata. Faccio delle belle foto al mattino, quando mancano 130 miglia a Faial. Si cammina bene per tutto il giorno in un mare molto vivo; con vento sempre di 20/25 nodi da sudest andiamo a 7/8 nodi. Domani in mattinata saremo in banchina.

*Domenica 27 aprile - Ventesimo giorno*

*Arrivo a Faial*

Dopo una notte senza sorprese, durante la quale abbiamo mantenuto la solita velocità media, Vassili m'invita a uscire dalla cabina perché stiamo già arrivando. "Ci sono da fare delle belle fotografie", mi dice.

Salito in pozzetto, mi trovo in un'atmosfera nebbiosa di nuvole basse dalla quale emergono le basi uniformemente azzurrine di un paio di isole nelle vicinanze. Le fotografo per onor di firma e per avere un ricordo della prima terra vista a fine traversata.

Anticipiamo ancora gli orologi di un'ora per adeguarci al fuso Z-1 di Greenwich vigente alle Azzorre e poco dopo siamo in vista dell'antemurale del porto.

Non sembra esserci eccitazione a bordo, siamo tutti molto controllati nelle emozioni. Soltanto Vassili fa qualche accenno a un presunto "mal di terra" che potrebbe assalirlo allo sbarco. Si eseguono le solite operazioni di approntamento dei parabordi sui due lati e dei cavi di ormeggio. Lo lascio fare agli altri: Ghego al timone e cinque in coperta sono già troppi.

E annunciando che io mi occuperò soltanto della documentazione fotografica ammiro in uno squarcio di sole i bei colori e la bella architettura portoghese della città di Horta nell'isola di Faial dell'arcipelago delle Azzorre.

Alle ore 08.56 ora di Greenwich siamo felicemente ormeggiati alla banchina dell'Autorità Portuale nel Marina di Horta. Festeggiamo e abbracciamo amici di altre barche italiane che ci attendevano per prenderci i cavi.

Grazie a Ghego, grazie all'equipaggio più bello del mondo e soprattutto grazie a Nostro Signore che mi ha concesso l'idoneità fisica per affrontare questa traversata alla mia età.