

## ATLANTICO A VELA

Tutto è iniziato a settembre del 2007 quando ho acquistato una barca negli stati uniti tramite E-Bay, il portale di aste on-line. Si tratta di uno sloop custom di acciaio costruito a Boston nel 1982 da un saldatore professionista. Il progetto è di Bruce Roberts, noto architetto nautico Australiano molto conosciuto tra gli autocostruttori, l'equivalente del nostro Foschi. Da quanto ho capito la barca non ha mai navigato molto: Boston-New York-Portland sono i grandi trasferimenti che ha affrontato negli anni.

A novembre sono quindi andato a Portland nel Maine a vedere l'acquisto, che si trovava in secca. La barca era in buono stato, ma gli interni e gli impianti erano da finire, e ancora lo sono, inoltre anche l'armo necessitava di qualche lavoro e aveva bisogno di un set di vele nuove.

Il primo periodo utile per andare a sistemarla era in giugno dell'anno successivo quindi aspettando di partire per gli stati Uniti mi sono messo a lavorare e risparmiare.

Il 24 giugno, dopo avere sistemato gli impegni di lavoro, sono giunto a Portland, dove ho trovato la barca all'aperto, coperta da un telone di naylon. Erano le 20,

e poiché gli alberghi erano tutti costosi (minimo 100 dollari a notte) il programma era di dormire in barca. Ho tagliato il nylon con uno degli utensili che mi ero portato in valigia ed ho aperto un passo uomo per entrare visto che non avevo le chiavi e lo yacht services era ormai chiuso.

L'interno della barca era un vero casino; con tutto il materiale stivato a caso all'interno.

Devo dire che con la barca il venditore mi ha lasciato parecchie cose tra le quali un radar, due radio (VHF e SSB) un computer watertight, un gps vecchiotto ma funzionante, un dodger che si è rivelato utilissimo e un timone a vento più uno automatico i quali non hanno mai funzionato. Il pilota automatico elettrico (autohelm st 2000) penso avesse la bussola rotta e quello a vento era autocostruito, ma male.

Il giorno successivo, dopo essere stato risvegliato da uno scoiattolo che zampettava in coperta, ho cominciato a orientarmi. Questa fase è durata tutta la prima settimana, e non è stata così facile.

Ho per prima cosa comperato una bicicletta per muovermi e ho cominciato a cercare i negozi con il materiale che mi serviva. La città fortunatamente non è molto grande per essere negli stati Uniti, nonostante questo non è stato facile trovare una ferramenta che avesse qualcosa

di utile. Tutti pensano che negli Stati Uniti si trovi di tutto invece non è proprio così. Basti pensare che mi serviva un accordatore di antenna per la radio SSB. Intanto non si trovava in tutta la città un installatore di radio. E poi nel negozio di elettronica per la nautica oltre a non avere niente del genere mi hanno detto che l'unica possibilità era ordinarlo dallo stato di Washington a 5000Km di distanza ed aspettare, oltre che pagare 700 dollari. Vi ricordo che il Maine è uno stato che ha una grande tradizione di marineria a vela e di conseguenza anche una consistente flotta di imbarcazioni da diporto: quindi pensavo che non mancasse niente di quello che serve per la nautica.

Oltre ad orientarmi, la prima settimana ho sverniciato e levigato l'opera viva della barca. Circa 30 ore di flessibile per poi dare due mani di primer e altre due di antivegetativa.

Ho proseguito poi costruendo il tavolo da carteggio ed installando la cucina. Quello che non è stato facile oltre a trasportare i pannelli di compensato per la mobilia (2 km in bicicletta) è stato di fare funzionare la cucina a gasolio.

Le cose da fare quando si prepara una barca che non ha mai navigato molto, sono veramente tante. Fatto stà che il 15 luglio ero ancora indietro con la preparazione.

La barca era stata varata e l'albero montato, avevo installato radio, un generatore eolico, una pompa di sentina manuale ed una vecchia pompa elettrica. Le vele non erano ancora pronte.

Anche quella delle vele è stata una epopea; le avevo ordinate a LeeSail NY ma a causa di incomprensioni non le hanno preparate. Ne ho quindi acquistate di usate e le ho date ad un velaio per adattarle. Questo mi è tra l'altro costato più che comperarle nuove poiché il velaio era davvero caro.

Quello che mancava era provare il tutto, che non è poco, poi mancava un tender che aspettavo via posta (che mi sarebbe servito anche da zattera in caso di abbandono della barca), la randa e fare cambusa.

In ogni caso nonostante la barca non fosse perfettamente attrezzata o partivo al più presto o la stagione degli uragani si sarebbe intensificata e avrei dovuto abbandonare l'idea di attraversare l'Atlantico. Il primo uragano della stagione "Bertha" era già in giro, stazionava da qualche giorno nei paragi delle Bermuda e si prevedeva che sarebbe salito di latitudine per poi dissolversi verso il 22 luglio.

Nel frattempo era arrivato dall'Italia un amico che mi avrebbe fatto compagnia durante l'attraversata anche se non aveva grande esperienza di vela.

Il 18 sera alle 22 abbiamo fatto cambusa ed il 19 luglio alle 12 siamo partiti dopo esserci svegliati presto per sbrigare le pratiche doganali e con la Guardia Costiera.

Partendo, l'amico Jason dello Yacht Services ci ha accompagnato fuori dalla Casco Bay con il suo Boston Whaler così ci ha fatto anche qualche foto.

Devo dire che ho trovato molta gente disponibile ad aiutarmi disinteressatamente e mi sono fatto molti amici durante il mese nel quale ho lavorato al cantiere. Jason mi portava continuamente aragoste che pescava con le sue trappole, Tom le zucchine del suo orto e Peter mi portava in giro con la sua macchina a comperare quello che mi serviva, ed era anche disponibile a prestarmela se ne avessi avuto bisogno. E poi Jeff Trott, un ragazzo che lavorava ad una barca vicino alla mia molto simpatico e disponibile che mi ha aiutato in 1000 modi con la sua Honda civic del '90 con 700 mila chilometri di strada alle spalle e senza sedili.

Il primo giorno di navigazione, senza molto vento, avremo fatto circa 80 miglia con 10 ore di motore. Ci siamo accorti inoltre che ne il pilota automatico ne quello a vento funzionavano. Finchè si andava di bolina la barca si bilanciava in modo stabile legando la barra ma dalla bolina larga in poi bisognava stare al timone.

Questo significava non potersi mai staccare dalla barra quando si era di turno. La prima notte ci siamo accorti che la bussola non era illuminata e neanche la luce in testa d'albero, buona per vedere il windex, funzionava. Ci siamo orientati con la luna quella prima notte e poi abbiamo risolto il problema della bussola per i giorni successivi.

I primi due giorni abbiamo avuto parecchia bolina, spesso nebbia e anche un poco di mare con onde sui 3 metri. Stavamo solcando la corrente fredda del Labrador e gli avvistamenti di balenottere erano frequenti.

Il terzo giorno il tempo ha cominciato a peggiorare seriamente finchè verso le 18 locali è arrivato un colpo di vento con raffiche fino a 70 nodi e pioggia torrenziale. Il vento era da est, quindi non potevamo navigare e stare fuori era pericoloso. All'arrivo alle Azzorre avremmo scoperto che si trattava dell'uragano "Cristobal" nel suo massimo stato di attività. Fortunatamente avevo già preso due mani alla randa che è stata quindi velocemente ammainata come pure il fiocco rollato. Ci siamo chiusi dentro legando la barra alla kappa. Le onde erano veramente alte. Io ero accucciato a paiolo e ogni tanto mi trascinavo in bagno per vomitare mentre Alessandro, il mio compagno di navigazione, si era chiuso in cuccetta con il telo antirollio. La barca rollava tanto che i finestrini della tuga andavano

sott'acqua. Il pozzetto era completamente allagato. Ad un certo punto abbiamo sentito un botto molto forte. Alessandro ha pensato all'albero, invece era il fiocco che si era aperto improvvisamente ed era istantaneamente stato fatto a striscie dal vento.

Questa fase è durata circa 2 o 3 ore. Poi il vento ha cominciato a calare e siamo usciti.

La situazione non era molto piacevole. Il fiocco era ridotto a brandelli. Il mare era bello sostenuto e andare a prua seppure legati era pericoloso.

Nonostante la situazione ho cominciato a muovermi, ammainando quello che rimaneva del fiocco. Ho issato un vecchio e consumato fiocco di rispetto che però aveva i garrocci e quindi non poteva essere armato nello strallo principale predisposto per l'avvolgifiocco. Fortunatamente avevo fatto preparare uno stralletto rimovibile. L'ho armato e ci ho ingarrocciato il vecchio fiocco. Abbiamo così ricominciato a correre con due mani di terzaroli nella giusta direzione ad un andatura lasca sui 5 - 6 nodi.

La barca non era molto veloce. Il massimo raggiunto è stato di 9 nodi durante una planata mentre la media dell'attraversata è rimasta attorno ai 5 nodi. Devo dire che non ho mai forzato troppo l'andatura anche perché tenendo più vela a riva era molto stancante timonare e

non avevamo tanta energia da sprecare visto il meteo inclemente che ci seguiva e la mancanza di qualsiasi sistema di autogoverno. Dopo 36 ore il tempo ha cominciato a volgere al bello e i 4 giorni successivi sono stati di bel tempo con perfino qualche ora di bonaccia, i percorsi medi di questi giorni erano sugli 80-90 miglia mentre durante il cattivo tempo dei giorni precedenti abbiamo fatto anche 110 -120 miglia nonostante la burrasca ci abbia portato un poco a nord. Durante questo periodo di pausa abbiamo potuto riposarci e anche dormire un poco di più poiché cominciavamo a sentire la stanchezza dei turni al timone. La notte cominciava a diventare difficile stare svegli alla barra.

Una notte di uno dei quattro giorni di bel tempo ho legato la barra e abbiamo dormito tutti e due lasciando che la barca andasse. Devo dire che la mattina avevamo una faccia diversa, molto più rilassata.

Il morale era buono quando Alessandro mi fece notare che la barra del timone aveva cominciato ad avere un leggero lasco dopo la tempesta ed il gioco stava aumentando in modo preoccupante. Ho preso in mano il timone e ho capito che con buona probabilità avremmo perso il timone a breve. L'unica soluzione era scendere sotto la barca per vedere se si poteva risolvere il problema.

Senza neanche pensare mi sono legato in vita e sono sceso in acqua in costume(eravamo nella corrente del golfo calda fortunatamente) con pinne e maschera. Mi sono subito accorto che due dei quattro bulloni, che tenevano il timone tramite una flangia, li avevamo persi e gli altri due erano molto laschi e prossimi a lasciarci. Con molta fatica abbiamo realizzato dei nuovi bulloni con qualche dado e un pezzo di barra filettata e poi sono sceso nuovamente sotto ad installare i due nuovi bulloni e a fissare gli altri due. La paura era che mi sfuggissero di mano poiché non ne avevamo altri da poter sostituire, stessa cosa per la chiave per fissarli.

Alla fine tutto è andato bene ed il timone è tornato a funzionare correttamente anche se non sapevamo se avrebbe resistito fino alle Azzorre; il primo atterraggio possibile.

A questo punto eravamo 350 miglia sotto il vertice più orientale di terranova con circa 800 miglia fatte e altre 1000 da percorrere per raggiungere l'isola di Faial alle Azzorre.

In questi giorni di alta pressione abbiamo ricominciato ad usare un poco di motore quando ci siamo accorti che la sentina si era completamente riempita d'acqua. Guardando meglio ho notato che la perdita era dal motore, all'inizio qualche litro all'ora e poi il problema si è

aggravato e la perdita era di una ventina di litri ogni ora di funzionamento.

Cominciava a diventare faticoso svuotare tutta quell'acqua a secchi e bicchieri visto che le pompe di sentina non funzionavano. Speravo dunque che il motore non ci servisse più di tanto.

Io pensavo che il problema fosse la pompa dell'acqua ma la sera dell'ottavo giorno ho scoperto che il tubo di scarico dell'acqua e dei gas combusti del motore si era forato appoggiandosi ad un giunto della linea d'asse quindi l'acqua di raffreddamento, invece di tornare in mare andava in sentina.

Ho quindi spostato, fissato e fasciato il tubo con nastro carta e materiale di recupero.

Appunto durante l'ottavo giorno abbiamo cominciato ad avere una buona brezza, issato lo spinnaker asimmetrico, che era un poco piccolino, abbiamo preso una buona andatura anche se avevamo l'impressione, guardando il gps, che la corrente del golfo ci fosse contraria invece che favorevole.

A proposito di corrente l'avevamo agganciata qualche giorno prima giunti più o meno al 60° meridiano W (41 N) ma poi ci aveva lasciato e ora sembrava contraria. Mi chiedevo quando avrebbe smesso di prenderci in giro e ci

avrebbe aiutato definitivamente questa benedetta corrente, che doveva regalarci 10-20 miglia al giorno.

Di mattina spesso ci trovavamo qualche pesce volante in coperta, che finiva in padella e poi sotto i nostri denti. Di notte non vedono la barca e ci vanno a sbattere contro e a noi non dispiaceva.

Sei o sette volte abbiamo avvistato delle navi, ed ogni volta che cercavo di comunicare con il VHF non rispondevano o proprio non sentivano. Mi sarebbe piaciuto conversare con qualcuno. In quella situazione di solitudine si faceva sentire il desiderio di avere contatti con il mondo civilizzato o almeno con qualcun altro. Anche qualche informazione sul meteo che ci aspettava non mi avrebbe dato fastidio e avrei anche chiesto loro se potevano avvisare casa che ci avevano visti in buona forma ed in tale posizione, in modo che a casa stessero più tranquilli, invece niente.

Dopo la parentesi di alta pressione, verso l'undicesimo giorno si è presentata una seconda depressione, prima sono arrivate delle belle onde lunghe e un aumento del vento a cel sereno, poi le nubi ed un aumento più marcato del vento che ci ha costretto a prendere due mani di terzaroli alla randa e mettere il fiocco piccolo e ancora facevamo fatica a tenere la barra e la barca

partiva in surf. Durante questi giorni siamo riusciti a fare fino a 130 miglia al giorno.

La stanchezza e le avarie erano tali che avevamo deciso di atterrare a Flores: l'isola più occidentale delle Azzorre e la più vicina a noi, anche se non avevamo le carte per l'atterraggio, visto che i piani erano di fermarsi ad Horta nell'isola di Faial. A questo punto ci mancavano ancora 650 miglia.

Quest'ultima depressione non voleva più lasciarci. Ci ha seguito per 5 giorni durante i quali il vento andava dai 20 ai 50 nodi, non si vedeva un angolino di azzurro in cielo e le onde erano sui 5 metri. Filavamo con un solo fiocco di 9 mq. I vestiti erano tutti bagnati, idem per i sacchi a pelo e anche l'appetito non era il massimo. In ogni caso cucinare era veramente difficoltoso con tutto quel movimento. Ne avevamo le scatole davvero piene. Il vang era saltato il giorno prima.

Una notte Alessandro aveva lasciato un boccaporto della coperta appoggiato e poi sene era andato a dormire. E' salita un onda in coperta che, aperto il boccaporto, si è infilata dentro mentre lui stava dormendo. Un gavettone di venti o trenta litri d'acqua che colpendolo a metà busto l'ha risvegliato di soprassalto. Io ridevo e lui bestemmiava con sacco a pelo, cuscini e vestiti fradici.

Finalmente il sedicesimo giorno si è visto uno spiraglio di blu nel cielo che mi ha fatto capire che stavamo andando verso il bel tempo ed il peggio era passato.

Durante il passaggio del fronte freddo di questa depressione avevamo ripreso la K e si era poi presentato nuovamente il problema al timone che mi aveva costretto a rifare un bagnetto. Stavolta con ondine ancora più grandi.

Lunedì 4 agosto, diciassette giorni dopo la partenza, eravamo finalmente in vista dell'isola più a ovest dell'arcipelago delle Azzorre, Flores. La mattina seguente ci siamo diretti verso un centro abitato che avevamo avvistato durante la notte sperando ci fosse un porto o almeno una baia riparata. Arrivati a mezzo miglio ci siamo accorti che non c'era la possibilità di atterrare in quel punto e le onde frangevano con una certa potenza contro delle scogliere.

Ci siamo diretti verso sud con l'intenzione di circumnavigare l'isola in cerca di un punto per atterrare. Finalmente, nel punto più meridionale una baia protetta ci ha accolto.

In questi ultimi giorni il motore ci aveva lasciato.

L'arrivo ci ha regalato una gioia davvero grande. Cielo sereno, l'isola con questi pendii verdissimi che

scendevano ripidi verso il mare, case, capre e persone, che poi avremo scoperto essere anche cordiali.

Scesi a terra ci ha accolto la polizia marittima, molto gentili ci hanno permesso di fare una doccia e di rifocillarci prima di proseguire con le pratiche doganali.

Ci sembrava di essere in paradiso. Paesaggi mozzafiato, cibo fresco e buonissimo e finalmente asciutti e puliti, abbiamo deciso di fermarci lì per quest'anno.

La seconda puntata dell'attraversata è quindi rimandata al prossimo anno per essere finalmente al raduno dei Venturieri nel 2010. Almeno questo è l'auspicio.