Rivista bimestrale • www.nuovedirezioni.it

NuoveDirezioni

CITTADINO E VIAGGIATORE

Rivista bimestrale • www.nuovedirezioni.it

NuoveDirezioni
CITTADINO E VIAGGIATORE

Rivista registrata al Tribunale di Firenze il 1° dicembre 2010 con numero 5809

Registrazione al ROC Numero 22560

Editore e proprietà Associazione Nazionale Nuove Direzioni *Cittadino e Viaggiatore*

Contatti 50125 FIRENZE via di San Niccolò 21
055 2469343 - 328 8169174
info@nuovedirezioni.it
annd@pec.nuovedirezioni.it

Direttore responsabile Riccardo Romeo Jasinski

Coordinatore editoriale Pier Luigi Ciolli

INDICE

04 Donna Sempre
Ricomincia la vita: come ho iniziato a esercitare l'attività subacquea da Nuove Direzioni n. 36 luglio-agosto 2016

14 1.190 perle di bellezza
Una nuova esperienza subacquea alle Maldive da Nuove Direzioni n. 42 luglio-agosto 2017

36 Fotografia sott'acqua
Una guida per scattare foto in apnea e snorkeling, pensata per i neofiti ma adatta anche ai più esperti da Nuove Direzioni n. n. 42 luglio-agosto 2017

38 Ustica la "perla nera"
L'isola adagiata nel Mediterraneo è il paradiso dei subacquei da Nuove Direzioni n. 48 luglio-agosto 2018

50 Meduse nel Mediterraneo
Non solo un pericolo da Nuove Direzioni n. 36 luglio-agosto 2016

56 Occhio alle meduse
Riconoscere e fotografare, non infastidire e non spaventarsi da Nuove Direzioni n. 36 luglio-agosto 2016

77 Difendersi dalle meduse
Cosa fare in caso di incontro da Nuove Direzioni n. 36 luglio-agosto 2016

82 Lesioni da animali
La conoscenza può salvare la vita da Nuove Direzioni n. 36 luglio-agosto 2016

96 Il sogno atlantico
Traversata da Genova a Miami e ritorno per un trio d'eccezione da Nuove Direzioni n. 17 settembre-ottobre 2013

104 Da Genova alla Maddalena
Impressioni a bordo del Tangaroa prima del grande viaggio da Nuove Direzioni n. 18 novembre-dicembre 2013

108 Traversata atlantica al via
Da Genova verso Porto Mahón e Almeria, aspettando Miami da Nuove Direzioni n. 19 gennaio-febbraio 2014

116 Traversata atlantica: è fatta!
Gli ultimi episodi dell'avventura oceanica del Tangaroa da Nuove Direzioni n. 19 gennaio-febbraio 2014

144 Per mare da Ovest a Est
Ritorno dalla traversata atlantica: da Giamaica a Olbia da Nuove Direzioni n. 26 gennaio-febbraio 2015

182 Zèfiro e i suoi fratelli
Storia dei venti e della loro rosa da Nuove Direzioni n. 26 gennaio-febbraio 2015

Donna sempre

Ricomincia la vita: come ho iniziato a esercitare l'attività subacquea

di Anna Rita Prete - foto di Giacomo Tofani

Ricordo sempre le parole di mia madre quando le dissi che volevo fare un corso di subacquea. "Anna non è troppo tardi iniziare ora?".
Quello che invece voleva dirmi ma le dispiaceva era... sei troppo vecchia...! Sì perché all'età di 52 anni, dopo un periodo difficile, ho deciso di pensare a me e ho iniziato conseguendo il primo stadio di brevetto. Inizialmente ho passato con tanti amici sub delle intere giornate in barca aiutandoli nella vestizione, sotto il sole dei mesi estivi, guardandoli mentre s'infilavano le mute dicevo tra me e me, non sarò mai una di loro e pensavo che era tutto troppo faticoso per poter stare in acqua soli 50-60 minuti, e invece, vi assicuro, li valgono tutti. Ma cominciamo dall'inizio. Una settimana di settembre ho incrociato nella scala del mio palazzo la mia amica sub Cristina che andava a salutare i genitori prima di partire per una vacanza sul Mar Rosso.

Il gruppo sub in missione

Otello e Silvia (foto di Anna Rita Prete)

Le chiesi se potevo unirmi a lei e dopo una settimana partimmo. In aereo abbiamo conosciuto Mario che ci ha invitato a passare la vacanza con il suo gruppo proveniente da Viterbo.

Il loro istruttore Otello, persona rivelatasi carismatica, bello, competente, responsabile, disponibile ma senza l'arto inferiore perso in giovane età e sostituito da una protesi tutta colorata, con una destrezza in acqua perfetta ci ha dato una lezione di vita.

Abbiamo trascorso una bellissima vacanza, entrambe soddisfatte, ho nuotato tra pesci colorati infiniti, ho perfino fatto la prova scendendo con le bombole a cinque metri. Grazie a questa vacanza e ad altre che si sono succedute, il mio amore per il mare è andato crescendo. Dopo una serata trascorsa con amici in pizzeria, un altro amico, Massimo, mi ha convinto a frequentare il corso, che si è tenuto in una piscina profonda 5 metri. Poi, a Calafuria (LI), luogo d'esame, ci siamo immersi per la prima volta in acque marine e abbiamo fatto gli esercizi previsti. Era una bella giornata di primavera, l'acqua non era limpidissima e mi sono trovata a contatto con un mondo molto più ampio rispetto a quello conosciuto fra quattro pareti chiuse; e come mi avevano preannunciato è stato più facile del previsto, non mi sono resa conto della profondità, la sensazione era quella di essere sempre vicino alla superficie.

La seconda immersione è avvenuta nelle acque del grossetano, e poco dopo siamo partiti con gli amici di Firenze per Berenice, al confine con il Sudan, dove ho effettuato nove immersioni tra cui una notturna che non potrò mai dimenticare in quelle acque cristalline e soprattutto calde, con una varietà e dimensione di pesci che non ho visto altrove.

La sera che ci siamo buttati dal pontile con le torce accese, appena scesi in una tana abbiamo visto una murena con dimensioni tali da lasciarci stupiti, e durante il nostro giro ci siamo trovati davanti una cernia che aveva le dimensioni di un

Land Rover in viaggio verso la spiaggia

La spiaggia di Las Chonchas

In discesa verso gli abissi

motorino, mi sembrava di essere in un cartone animato! I pesci che dormivano, il polpo ben nascosto dai predatori, tutto era magico quando per pochi secondi abbiamo spento le torce.
È stata una vacanza dalle mille sfaccettature, buttarsi dal gommone, visitare un relitto, immersione con entrata in acqua dalla spiaggia, il bagno con i delfini. Sono stata fortunata, sono sempre discesa con persone molto esperte che mi hanno rassicurato. Agli inizi l'occhio non è allenato, non vedi quasi niente, sei impegnata con la gestione dell'attrezzatura; ma con l'esperienza si riescono a individuare i pesci mimetizzati con il colore dell'ambiente.
Da aprile a ottobre 2011 ho effettuato 33 immersioni. Quasi ogni sabato partivamo la mattina molto presto per far ritorno la sera, anche se non sempre ero in perfetta forma fisica, comunque pronta a una nuova avventura. Non mi pesava perché sentivo che mi faceva star bene; nei miei ricordi c'era impresso l'insegnamento di Otello, di quanto sia importante la volontà, la dedizione, l'amore per quello che in quel momento può darti forza. L'importanza della presenza del compagno è rilevante.
Appena vestiti, scendiamo tutti, ci fermiamo a 5-7 metri, una volta pronti partiamo in coppia, quelli meno esperti subito dietro la guida e via via fino agli ultimi che danno uno sguardo in più al gruppo.
Nuotare in coppia significa reciproca attenzione, controllare i consumi, lo scambio del segno ok assicura che tutto va bene, a volte basta prendersi sotto braccio o per mano per tranquillizzarsi. Immergermi per me è una sensazione bellissima, non sei solo affascinata da quello che incontrerai ma tutto il quadro che ogni volta ti si presenta. Basta un'ancora rimasta incastrata tra le rocce e la sabbia che si solleva a creare in acque profonde e chiare un paesaggio lunare. La tranquillità, quella profonda mia interna, il rumore del mio respiro, lo sguardo rivolto a volte nel blu nella speranza di nuovi incontri.
Il tempo sembra fermarsi mentre i tuoi occhi si riempiono di bellezze.

Il traghetto Graciosero (foto di Anna Rita Prete)

Il gruppo sub , dopo un'immersione, mantiene un perfetto equilibrio anche su una gamba sola

Panoramica di una strada dell'isola de la Graciosa

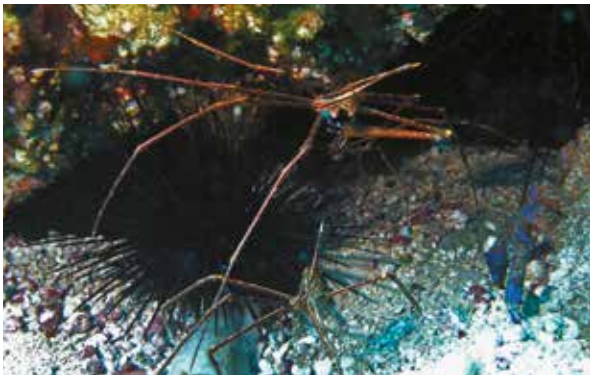
Ora una parete ricoperta di margheritine di mare arancioni, ora gorgonie, una serie di ramificazioni a forma di ventaglio blu violaceo che illuminate con il fascio della torcia mostrano il loro colore rosso, o uno spazio delle dimensioni di una stanza completamente piena di barracuda che ti fanno rimanere letteralmente a bocca aperta.
Una volta risaliti, tolta la muta, sento la necessità di fare nuovamente il bagno e mi tuffo, ma questa volta solo con la maschera per nuotare. Il contatto con l'acqua, la limpidezza, la profondità rendono questo elemento parte di me.
Quando ho iniziato, eravamo in otto, ora il gruppo è aumentato considerevolmente.
La condivisione di questa passione, lo spirito di gruppo, caratteristica che viene sempre fuori, ce lo fanno notare gli altri e alla fine della vacanza ci ringraziano perché siamo rumorosi, scherzosi, ma uniti, è la cosa più bella che ci accomuna indipendentemente dall'amicizia che scaturisce dopo una vacanza a stretto contatto.
Mi ricorderò sempre una mattina: eravamo in barca in due gruppi, noi età media 45 anni, loro 60 e qualcosa di più, amanti della fotografia si direbbe, guardando le loro attrezzature.
Mi colpirono.
Sembravano la nostra proiezione nel tempo, scherzavano come giovincelli, si schizzavano continuamente, erano molto teneri, rendevano proprio bene l'idea dell'essere un gruppo affiatato.
L'ultima vacanza risale al settembre 2015. Siamo partiti per La Graciosa, piccola isola dell'arcipelago delle Canarie, distante circa venti minuti da Orzola, dove siamo arrivati con la simpatica imbarcazione Graciosero.
Quest'isola di origine vulcanica è un piccolo paradiso: le strade non sono asfaltate ma ricoperte di sabbia, non c'è inquinamento urbano, è sempre molto ventosa, le nuvole s'inseguono specchiandosi sulle rocce.
La vita si svolge molto all'aperto, il punto di ritrovo è sempre un bar-ristorante, quasi tutti vista mare.

Cernia

Trigone

Squalo angelo

Nudibranco


Ragno stecco

Murena nascosta

Margheritine di mare

Riccio

Da sinistra: Giacomo, Silvio e Dario

L'isola offre ai suoi visitatori una serie di bellezze, oltre alla ricchezza di vita dei suoi fondali e spiagge infinite, una serie d'itinerari, dal giro con il catamarano per ammirare i suoi coni vulcanici, ai percorsi per gli amanti della mountain bike, alcuni abbastanza impegnativi che ti permettono di passare fra dune e spiagge fino a giungere ai piedi delle montagne dalle cui cime si possono ammirare gli altri isolotti che fanno parte della riserva marina più grande d'Europa, al trekking che ti fa scoprire paesaggi che si alternano fra oceani e scogliere di lava.
In queste acque ricche di pesci abbiamo potuto ammirare di tutto, trigoni che volteggiavano con la loro eleganza, cernie, murene, nudibranchi, ovvero lumache di mare, ricci dagli aculei molto lunghi, ragno stecco, il batti batti, una sorta di crostaceo dalle dimensioni notevoli. Per la prima volta abbiamo visto lo squalo angelo, dal suo aspetto tranquillo, mentre riposava su un fondale sabbioso vicino a una roccia e, nonostante i nostri solleciti, non si è mai svegliato dal suo torpore.
Suggestivo è un sito chiamato Roncadores, che prende il nome da questi pesci di color giallo oro che viaggiano in banchi e ti permettono, con dovuta delicatezza, di poter essere uno tra loro, si spostano continuamente con aspetto regale formando sempre nuove figure.
Per noi, gruppo, la vacanza non è solo immersione; il pomeriggio ci ritroviamo insieme agli accompagnatori a condividere il resto della serata, usufruendo delle varie attività che offre l'isola.
Anche in questa vacanza abbiamo organizzato la classica cena-divertente di gruppo, grazie ai pescatori che ci hanno venduto del pesce freschissimo che abbiamo arrostito, accompagnato da pane, insalata, pomodori e abbondante vino.
Serate come queste ne abbiamo vissute tante, specialmente i primi tempi, quando eravamo contenuti come numero. Il nostro cuoco, istruttore e amico Silvio, persona alla quale sono molto affezionata, sempre in movimento, organizzatore, trascinatore, ha conquistato

Una parte del gruppo sub che si arrende dopo l'ennesima immersione

Alba alla partenza nell'isola de la Graciosa

la stima di tutti, pieno di energia che a volte fa invidia. Tanto ha dato e dà a questo gruppo, affiancato ultimamente da altri amici collaboratori perché la gestione è più complessa. Senza la sua dedizione, disponibilità non sarei qui a raccontare una delle tante giornate condivise con lui.
L'ultimo giorno della nostra vacanza abbiamo organizzato una cena in spiaggia preparando tutti qualcosa e portando il tutto su una delle più belle: Las Chonchas.
Bellissimo il momento del nostro arrivo con i Land Rover: spiaggia immensa con sabbia bianca mista a conchiglie e intorno paesaggio brullo, vulcanico, mare oceanico, impetuoso e rumoroso.
Abbiamo aspettato il tramonto, intanto le nostre ombre si allungavano sulla spiaggia, mentre intorno tutto si colorava di arancione. Appena divenuto scuro, ci siamo incamminati verso i Land Rover che in una nuvola di sabbia ci portavano in paese, per finire la notte su un'altra spiaggia ad ammirare le stelle.
La mattina, dalla piazzetta dell'imbarcadero, abbiamo salutato l'alba dell'isola.
Un traghetto di linea ci ha portato a Orzola, e un autobus a Lanzarote. Con un velo di nostalgia che c'è sempre alla fine di un'avventura e/o di una vacanza, siamo saliti sull'aereo, destinazione Italia.
Alla fine il protagonista è sempre lui, il mare.
Mi piace pensare che dal profondo dei suoi fondali mi abbia lasciato un messaggio, un cuore, che sono riuscita a cogliere, almeno io l'ho letto così.

INFO

SHARK SCUOLA SUB FIRENZE
Via Fratelli Orsi 19
50012 BAGNO A RIPOLI (FI)
Telefono: 348 3806139
www.sharkscuolasubfirenze.it

Un "cuore" nascosto nel fondale (foto di Anna Rita Prete)

1.190 perle di bellezza

Una nuova esperienza subacquea alle Maldive

di Anna Rita Prete

Lo sbarco all'aeroporto di Suvadiva

Questo racconto è la prosecuzione dell'articolo pubblicato sul n. 36, riguardante la mia attività ludica di immersioni subacquee, iniziata alla bell'età di 52 anni. Tali esperienze sono diventate possibili grazie a un gruppo di persone, veramente speciali e preparate tecnicamente, miei compagni nelle esplorazioni marine, per ammirare le bellezze della flora e della fauna del mare.

Il racconto inizia nel tanto atteso 7 gennaio 2017, arrivato finalmente dopo una serie d'incontri, per prepararsi al viaggio e alle immersioni nelle isole delle Maldive. Alla cena sociale, un anno fa, fu presentato il programma di gite per tutto l'anno, e fu annunciato il viaggio alle Maldive; ora, però, si parte davvero. La mattina, il ritrovo è per le ore 7.15 presso la Croce Rossa di Bagno a Ripoli. Siamo in due, io e Cristina. Dopo una rapida colazione lungo la strada, arriviamo nel luogo stabilito, dove la temperatura è di –6,5°C. Nonostante fossimo ricoperte con sciarpe e cappelli, il pensiero va già al sole e al caldo mare delle Maldive.

Sistemate le grosse borse sub e le valigie sull'autobus, andiamo di corsa a occupare i posti; il sonno arriva velocemente. Dopo due ore ci svegliamo, e tra chiacchiere e risate arriviamo all'aeroporto di Roma. Siamo in ventidue, diciassette subacquei e cinque accompagnatori, in un lungo safari carico di bagagli ingombranti; la meta, come già detto, è la Repubblica delle

Maldive, atollo Suvadiva, posto all'estremo Sud; risaliremo poi per tappe fino alla città di Malé, dalla quale prenderemo l'aereo per il ritorno. Rapido check-in e, in attesa della partenza, ci dividiamo in gruppi nei vari punti di ristoro, per poi ritrovarci di nuovo insieme per salire sull'aereo. Sull'aereo a due piani, della compagnia Emirates, siamo sparpagliati, ma nonostante ciò, questa prima tratta è stata piacevolissima. Quattro ore e mezzo di volo o poco più, passate veloci grazie a una serie d'intrattenimenti, dal monitor personale che permette di scegliere tra musica, film e videogiochi, alla possibilità di giovarsi delle immagini, in diretta, della visuale esterna dell'aereo, riprese da telecamere durante decollo, volo e atterraggio; oltre a ciò, l'utilizzo del proprio cellulare e tanto altro. Il personale di bordo, composto di ventuno assistenti di volo di tutte le nazionalità, distinguibili grazie alla spilla con la bandiera del proprio paese, si è adoperato per portarci da bere più volte, insieme ai pasti, annunciati da un pieghevole contenente la lista di quello che ci avrebbero servito, prevedendo, per chi ne aveva fatto richiesta al momento della prenotazione, anche cibi vegani o vegetariani. Le hostess, in numero superiore agli stewards, erano molto eleganti nella loro divisa; un tocco particolare era dato dal cappello con il velo, ed erano ben truccate e sorridenti. Avevano sempre qualcosa da fare tra i corridoi. Il tempo è trascorso veloce, tra la visione di un film e un altro, quattro chiacchiere tra noi vicini e siamo arrivati a Dubai, dov'è avvenuta la prima trasformazione, via sciarpe e cappelli, che lasciano il posto a indumenti leggeri e scarpe aperte. L'aeroporto di Dubai è immenso, pulitissimo, luccicante, con architetture da favola, transitato a tutte le ore del giorno e della notte da moltissime persone provenienti da ogni angolo del globo. È pieno d'intrattenimenti, ascensori trasparenti, soffitti di vetro, cascate d'acqua, giardini zen, piscine, palestre, centri massaggio, bar, ristoranti e ancora tanto altro: è il paradiso degli amanti dello shopping. Le nostre tre ore di attesa sono volate. Altre sei ore di volo, però, ci dividono da Malé. La stanchezza si comincia a far sentire; quindi, per questa tratta ha prevalso il riposo rispetto ai film e alla cena.

La *Princess Handy* che traina il *tender* e a seguire il *Dhoni* che ci accompagna in ogni immersione

Atterriamo a Malé, capitale della Repubblica delle Maldive, situata nell'atollo omonimo. Ad attenderci ci sono i rappresentanti del nostro tour operator, per il disbrigo delle ultime

formalità per il volo interno diretto a Suvadiva. Nell'ultimo volo di un'ora, il sonno e il silenzio hanno preso il sopravvento, interrotti solo dallo svirgolo in atterraggio, perché il piccolo aereo, appena toccata la pista, si è spostato verso destra; serviva l'intervento del pilota per riportarlo nella corretta direzione di decelerazione. In un attimo il brusio è diventato forte, ma viene subito eliminato dalla discesa dal velivolo. Ci siamo radunati e, mentre alcuni addetti dell'aeroporto scaricavano le valigie per adagiarle su una panca, in mancanza di un nastro trasportatore, abbiamo coinvolto un addetto alla sicurezza per farci scattare una foto di gruppo, con l'aereo sullo sfondo.

Dall'aeroporto giungiamo a piedi fino al *Dhoni*. Questa è un'imbarcazione multiuso, con o senza vela latina, tipica delle isole Maldive e di Ceylon; la forma è alquanto svasata, simile a quella di un *drakkar* (imbarcazione vichinga), e misura tra i sei e i dodici metri di lunghezza. Può trasportare dalle quattro alle otto persone. Costruita artigianalmente partendo da tronchi di palma da cocco, il suo aspetto ricorda anche quello del *dhow*, antica nave a vela della tradizione araba. Importantissimo mezzo di trasporto per le popolazioni isolane, il *Dhoni* ha rivestito sempre un ruolo centrale anche come nave da pesca, prima a vela e in tempi più recenti a motore. Da noi sarà utilizzata come barca attrezzata per le immersioni, come supporto alla nave che ci ospiterà. Nel frattempo, un furgone provvede a trasportare tutte le attrezzature e valige dall'aeroporto alla barca. In pratica, avevamo a disposizione tre imbarcazioni: il *Dhoni* come supporto per le immersioni, un *tender* per gli spostamenti sulle varie isole e la *Princess Handy* quale nave per l'alloggio. Dal *Dhoni* eccoci salire sulla nave per l'assegnazione delle cabine e la sistemazione delle valigie. Finalmente liberi, sentiamo il suono della campanella che annuncia il primo pranzo a bordo.

Una spettacolare nave, interamente riservata al nostro gruppo e con un equipaggio puntuale, professionale, simpatico e preciso, anche nell'allestire tempestivamente, all'esterno della poppa, un tavolo apparecchiato accuratamente per accogliere ventiquattro persone. Subito

Lingua di sabbia tra il blu turchese e verde della vegetazione

Annapaola tra gli anemoni

nascono i primi timori sul genere di pasti che avrebbero servito ma, alla fine, un ringraziamento e applausi ai ragazzi addetti alla cucina, maldiviani e del Bangladesh, che hanno cucinato tutto in modo divino. Per l'intera durata della vacanza tutto è stato sempre ben curato; pasta e riso non mancavano mai, e i dolci erano preparati da loro. Generalmente, a pranzo finivamo con la frutta e a cena sempre con un dessert. Un casco di banane, legato di fronte al tavolo, ha viaggiato sempre con noi: chiunque poteva attingerne. Una sera ci hanno addirittura omaggiato con quattro tipi di pizza, tutti gustosi. Ci hanno viziato. Su quella tavola trovavamo sempre una varietà di prodotti, a cominciare dai condimenti; venivano sempre serviti due contorni, carne, pesce, il tutto in abbondanza e vario.

Finito il pranzo, pensavo di andare a riposare: la stanchezza era tanta. Invece abbiamo dovuto preparare le ceste con l'attrezzatura sub, per fare nello stesso pomeriggio la prima immersione di prova. La temperatura dell'acqua, alle Maldive, è intorno ai 27-28°C. Per la vestizione ho usato una muta di neoprene, di spessore 3 mm, e per me è stata sufficiente; non ho indossato il cappuccio. L'acqua è ricca di *plancton*, quindi è necessario prestare particolare attenzione all'apparato uditivo.

Dopo ogni immersione, come accortezza, ho sempre messo alcune gocce di alcool borico negli orecchi, quale disinfettante del padiglione auricolare e del timpano. Stefano, una delle guide, ci ha consigliato di scendere senza pesi in cintura, e così ho provato il primo assetto, ma nella successiva ho dovuto aggiungere due chili. Ora siamo pronti, tutti in acqua, uno dietro l'altro. Appena scesi, una tartaruga ci ha dato il benvenuto. Poi troviamo le cernie, i pesci pappagallo (chiamati così per via di quel becco che usano per sbriciolare i coralli), i pesci balestra, i coloratissimi pesci chirurgo (chiamati così perché hanno, alla base della coda, due lame simili a un bisturi, che vengono messe fuori in caso di pericolo), gli anemoni dai colori bellissimi con i loro ospiti, i pesci pagliaccio

(come il piccolo Nemo del cartone animato), che grazie a uno strato di muco protettivo possono nascondersi senza pericolo e far capolino tra i tentacoli veleniferi, che gli offrono il riparo dai predatori. Il primo incontro con le creature marine di questo viaggio è stato un tripudio di luci, colori e sensazioni, sufficiente a giustificare, di per sé, il lungo viaggio.

Rientriamo in barca e, come ogni giorno che seguirà, ci aspetta una ricca merenda con tè, caffè, bomboloni ricoperti di cioccolato, ciambelle e vari dolci. Dopo ogni immersione, che durava circa un'ora, trovavamo il necessario riposo oppure lo svago, girando sulla nave. Tra una chiacchiera e l'altra arriva l'ora dell'aperitivo: ci sediamo a prua, ascoltando la musica prodotta dalle onde. La campana suonava sempre per ricordare la colazione, il pranzo, la cena e ogni volta che dovevamo spostarci sul *Dhoni* per recarci sul punto d'immersione.

Un altro spettacolo di benvenuto ci è stato donato proprio la sera in cui siamo arrivati, dopocena: un grosso faro era stato puntato verso l'acqua e un piccolo squalo balena ci è venuto a trovare, dandoci il tempo di scattargli qualche foto prima di allontanarsi.

Abbiamo atteso per vedere se riappariva, fino a che la stanchezza del viaggio ci ha portato a letto. Solo mamma Silvia, così soprannominata per distinguerla dall'altra Silvia del gruppo, insieme a Vieri, Martina, Chiara e Giacomo, rimanevano stoicamente sul ponte. Silvia era sicura che sarebbe tornato: così è stato, ma non era lo stesso esemplare di prima. Infatti, da sotto la barca è comparso uno squalo balena dalle dimensioni notevoli, pieno di remore (pesci che vivono attaccati ai grandi nuotatori, per farsi trasportare senza spreco di energie; si staccano per cibarsi di piccoli pesci, si accontentano anche degli avanzi del pasto dell'ospite, per poi tornare sul suo trasportatore). Un vero premio, la gioia immensa nel trovarsi a pochi centimetri di distanza dallo squalo più grande che possa esistere. Silvia, senza pensarci troppo, piano piano scivola in acqua: lo squalo balena è inoffensivo per l'essere umano, nutrendosi di plancton e piccoli pesci. Tenendo aperta la grande bocca

A lato: tartaruga sul fondale

Anemone e pesce pagliaccio

ingurgita enormi quantità di acqua; le branchie funzionano da setacci e attraverso movimenti del capo fa arrivare le prede nell'esofago, oppure risucchia piccoli pesciolini per ingoiarli direttamente nello stomaco.
Silvia si ferma, tenendosi a una cima, fra la barca e il *Dhoni*, per osservarlo bene: una pelle spessa, non liscia, con delle sporgenze, la parte dorsale maculata. Ha aperto la grossa bocca proprio difronte a lei che ha visto da vicino il vortice formato dall'acqua. L'adrenalina provocata dall'esperienza elettrizzante, l'ha accompagnata per tutta la nottata. Serata indimenticabile anche per gli altri, che hanno nuotato vicino allo squalo balena. D'altronde, questa non è stata la sola emozione che ci ha lasciato questa vacanza. La mattina seguente, infatti, mentre con il *Dhoni* ci stavamo recando nel punto d'immersione, il benvenuto ci è stato regalato da un gruppo di delfini che, in pochissimo tempo, ci hanno circondato. Non sapevamo dove guardare, ci spostavamo continuamente a destra e sinistra per fotografarli e loro sembravano percepire

Attesa notturna per avvistare lo squalo balena

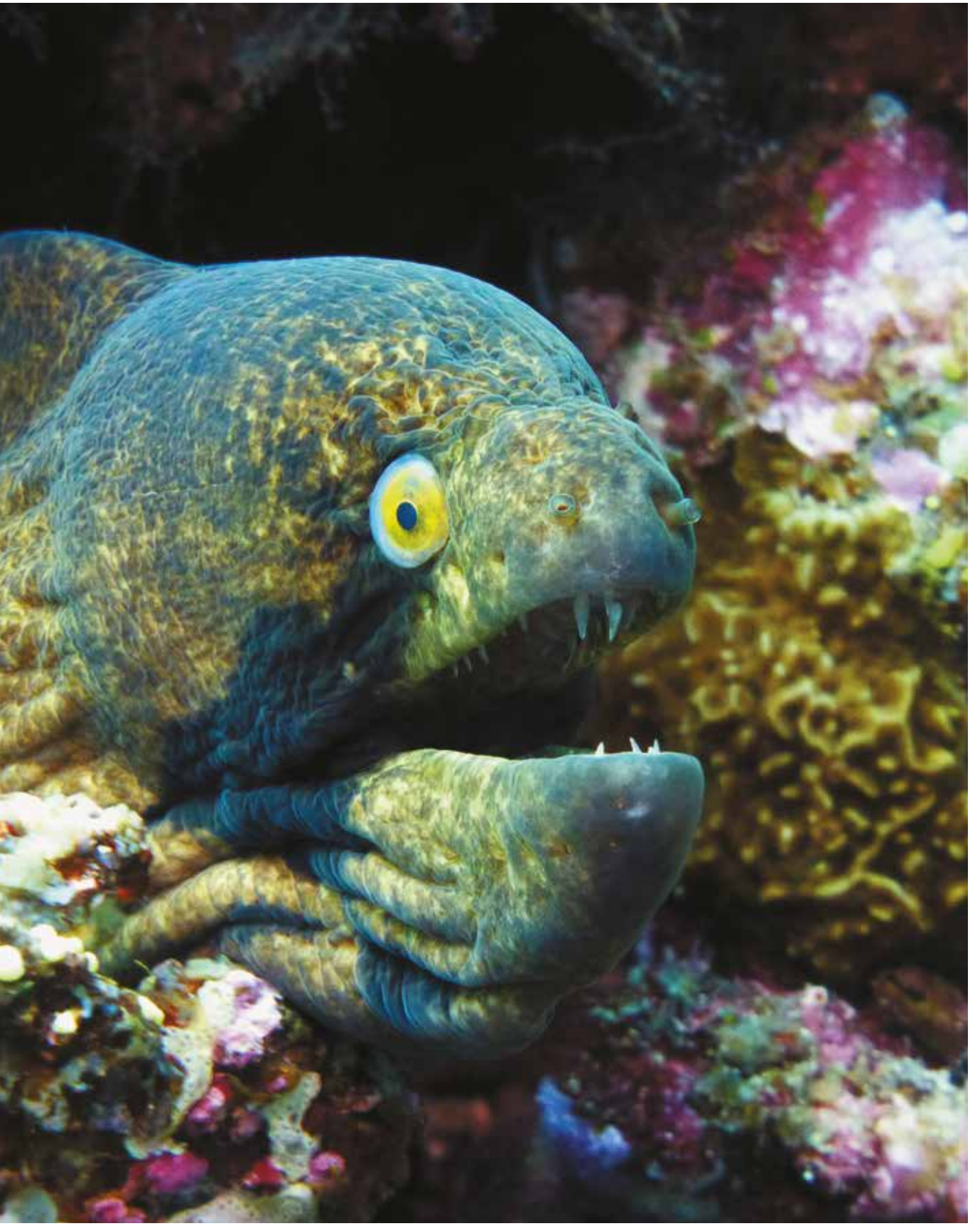
Cernia tra coralli molli

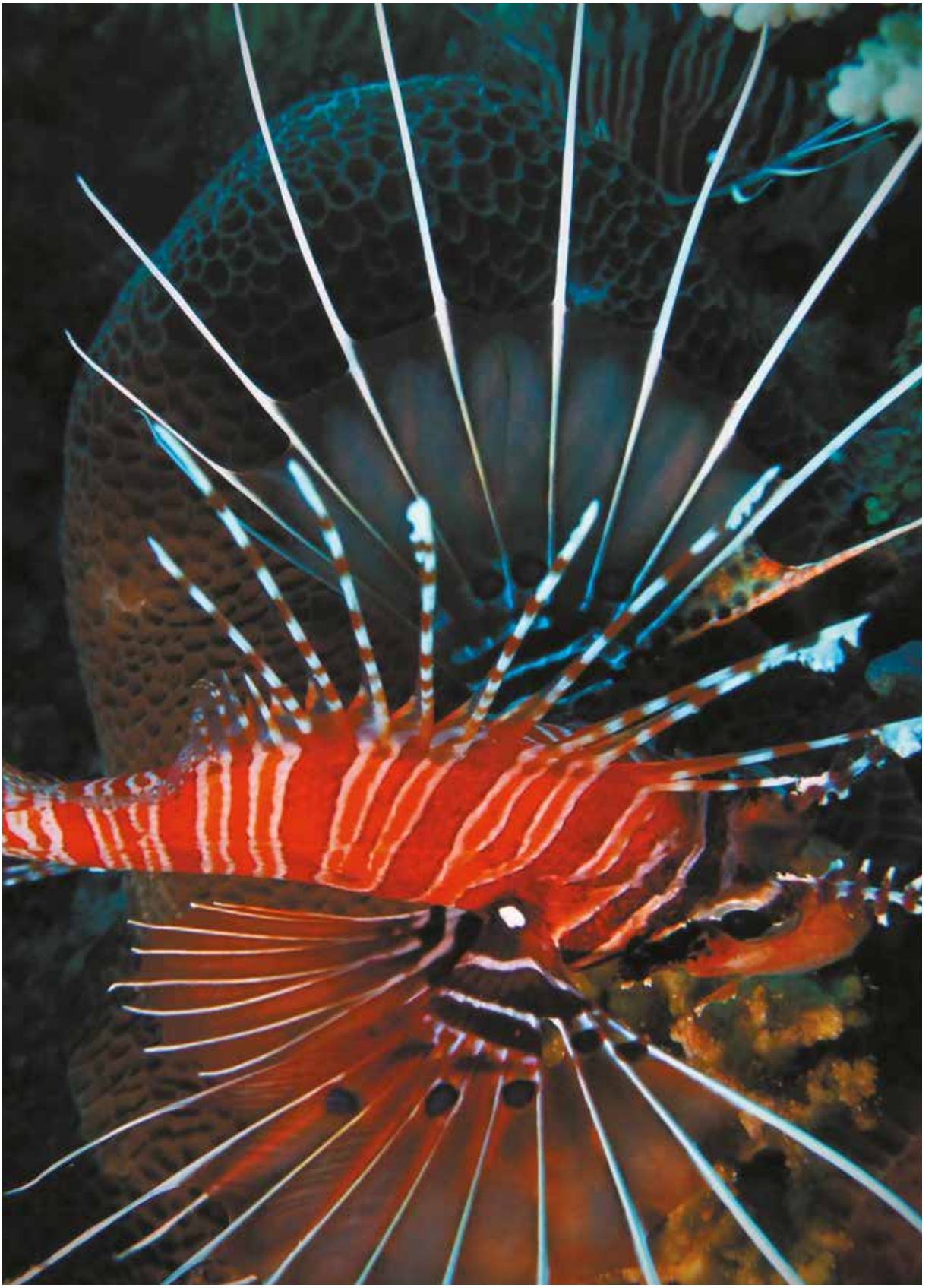
la nostra contentezza. Richiamati dai fischi emessi, si avvicinavano e ci mostravano quanto erano bravi nell'esibirsi in una serie di piroette. Molte immersioni le abbiamo effettuate nei *pass*, ovvero canali oceanici in cui, per effetto delle correnti, avviene uno scambio tra l'acqua dell'atollo e quella dell'oceano: queste sono zone con presenza di corrente che cambia spesso direzione e intensità, in base al vento e alle onde. È quindi importante che la guida pianifichi le giornate al meglio, per consentire a tutti i subacquei di fare un'immersione piacevole e in sicurezza. Le nostre guide si sono calate spesso in acqua per valutare la direzione e l'intensità della corrente.

Quest'acqua, ricca di nutrimento, richiamava i piccoli pesci e, di conseguenza, ecco arrivare i grandi predatori, squali, tonni, barracuda, carangidi. Le immersioni erano a volte impegnative, proprio per la forte corrente. Dovevamo stare bene attaccati al fondo, e ci spostavamo come i soldati in trincea: piano piano, mentre le nostre mani cercavano appigli

sicuri, cercando di non danneggiare la flora sugli scogli e i coralli.
Un altro spettacolo ci aspettava in questa immersione: davanti ai nostri occhi una bellissima ma inquietante sfilata di tanti squali pinna bianca, grigi, è rimasta indimenticabile.
Qualcuno è passato anche abbastanza vicino... tanto per farci provare ancora una sensazione più intensa. E poi, ancora, il passaggio autorevole di un pesce Napoleone enorme e un trigone che si posava sul fondo, a pochi passi da noi.
È veramente difficile allontanarsi da uno spettacolo del genere ma ci dovevamo spostare, lasciandoci trasportare dalla corrente. È una bellissima emozione lasciarsi andare, avanzando soltanto grazie alla forza della corrente e godendo di un senso di leggerezza.
Ogni volta che emergevamo, aspettando che il *Dhoni* venisse a recuperarci, era sempre una gioia ripercorrere gli stupori che ognuno di noi aveva trascorso in quell'ora, immersi nel blu. Una frase, appuntata sul nostro diario di viaggio da un membro del gruppo, sintetizza al meglio le sensazioni provate: "*Perduti nel niente, fra cielo e mare, uniti in una corrente di emozioni dalla quale non vorrei mai desaturare*". Questo non voler mai riemergere riassume l'esperienza di un sub.
I nostri accompagnatori, eccetto Pasquale, immerso tra sigaro e lettura, passavano il tempo facendo *snorkeling*, e pescando, tra mille sfumature di blu, azzurro e turchese del mare; oppure scendevano su un'isola, tra il verde della vegetazione e il bianco accecante delle spiagge incontaminate, per trovare riparo da un sole caldo sotto ombrelloni, insieme a bevande fresche.
Tutto questo si rendeva possibile grazie al *tender* che faceva da appoggio alla nave, con il quale raggiungevamo i nostri amici dopo le immersioni, rilassandoci in un'acqua che assomigliava tanto, nel colore, a quella che bagna alcune nostre regioni italiane. Piacevole è stata la nostra permanenza sulla *Princess Handy*, dove camminavamo scalzi su un pavimento di legno. Un vero albergo sulle onde, composto di un ampio salone interno, con angolo bar e

A lato: una murena





Pesce leone

Paolino, Annapaola e Silvio pronti per la discesa nel blu

Stella Marina sul fondale delle Maldive

vari punti di seduta, con comodi divani interni ed esterni; cabine matrimoniali con bagno, tre ponti prendisole, di cui quello posto all'ultimo piano attrezzato con comodi lettini, con relativa zona ombra, ospitava coloro che amavano prendere il sole, leggere, fare esercizi mattutini per risvegliare il corpo, ammirare il tramonto o semplicemente guardare le stelle e cantare, accompagnati da Riccardo, con il suo *ukulele*.

Fra cielo, mare e vento lo sguardo si perdeva nell'immensità fatta di colori e sensazioni. Lungo la navigazione abbiamo incrociato vari atolli, con villaggi vacanze o semplici lingue di sabbia, composta di coralli morti che spiccavano tra il colore turchese e blu del mare, a volte macchiate da un verde intenso della vegetazione, quasi irreali. La leggenda narra che Dio versò 1.190 lacrime, che corrispondono al numero delle isole, in un momento di commozione per la creazione del mondo, e nacquero questi incantevoli atolli.

Del gruppo facevano parte anche Laura e Riccardo, freschi sposini, e proprio in uno di questi atolli li abbiamo fatti risposare. A loro insaputa, grazie a un'idea di Chiara, Giulia, Martina e Silvia e realizzata con la partecipazione di tutti. L'occasione si è presentata quando le nostre guide, Stefano e Marco, ci hanno detto che ci sarebbe stata una cena su un'isola disabitata. Dovevamo parlare fra noi, per poter pianificare senza che i nostri due amici se ne accorgessero. Riccardo aveva intuito che stavamo organizzando qualcosa, senza però riuscire a darsi spiegazioni: infatti, non si spiegava come mai quando, insieme a Laura, erano a prua, tutti si spostavano a poppa e viceversa.

Il complotto era partito e le comunicazioni per metterlo in atto avvenivano con il passaparola. Mamma Silvia istruiva il corpo di ballo, che con il movimento delle braccia e delle mani avrebbe dovuto mimare le onde del mare e la corrente, per poi formare un cuore con le mani sopra la testa. Daniele, Francesco, Giacomo, Massimo e Silvio costituivano il coro, che provava di nascosto la canzone tratta dall'opera "Il Rigoletto", ma adattata per l'occasione come nel film "Amici miei": *bella figlia dell'amor (plon plon plon), schiavo son dei vezzi tuoi (plon plon plon), con un detto un detto sol tu puoi (plon plon plon) le mie pene le mie pene consolar (plon plon plon) pa pappapero pa pappapero pa pappapero pappà...*

Martina aveva comprato dall'equipaggio gli anelli, a forma di conchiglia. Le donne hanno scelto il vestito più bello da indossare per la cerimonia. I ragazzi addetti alla cucina hanno preparato la cena, ben sigillata, sistemandola sul *tender* per portarlo sull'isola, distante circa 15 minuti. Noi, nel frattempo, aspettavamo sulla nave che tornassero a prenderci.

Trascorsa un'ora, il *tender* non si vedeva e il gruppo cominciava a preoccuparsi. Nessun problema, il ritardo dipendeva dalla bassa marea che aveva rallentato il trasbordo dei materiali sull'isola. Finalmente il primo gruppo dei cospiratori riusciva a partire, sotto la luce di una bellissima luna che si specchiava in mare e illuminava il percorso. Naturalmente, oltre la luna anche alcune torce permettevano di individuare il canale giusto per approdare. Gli uomini sono scesi in acqua spingendo il *tender*, perché l'acqua diveniva bassa e il nostro peso ostacolava l'avanzata; ma non è bastato, quindi tutti in acqua con i vestiti alzati quasi fino al bacino. Camminando nell'acqua, cercando di far luce con le torce per non prendere buche e cadere bagnando i nostri bei vestiti da cerimonia, siamo arrivati sull'isola.

Ecco una nuova sorpresa: il pomeriggio alcuni ragazzi dell'equipaggio avevano realizzato con le palme un primo tavolo di appoggio, destinato a tutte le portate. Avevano poi modellato con la sabbia un enorme squalo balena, bellissimo e curato nei dettagli, illuminandolo tutto intorno con bottiglie di plastica tagliate a metà, al cui centro avevano posto una candela accesa. In ultimo, avevano allestito con la sabbia un tavolo nuziale, avente la forma di una barca rovesciata, di forma ovale allungata, con la base piatta, dove avevano apparecchiato usando una tovaglia di color chiaro. Intorno al tavolo avevano scavato un solco, abbastanza largo e profondo per alloggiare le gambe. Come cuscini avevano intrecciato le foglie di palma. Poi, a completare tutta la scenografia, sulla sabbia avevano disegnato un rettangolo, abbastanza grande, dove si sarebbe svolta la cerimonia, illuminando anch'esso con le candele all'interno delle mezze bottiglie. Dalla parte del lato più

Rami di palme a forma di cuore

Lo squalo balena realizzato con la sabbia

Il tavolo nuziale realizzato con la sabbia

corto del rettangolo, da cui sarebbero entrati gli sposi, avevano realizzato, con i rami delle palme, due cuori, e scritto sulla sabbia *welcome*. Sulla scritta avevano spruzzato un po' di carburante, per accenderlo e far cornice al passaggio di Laura e Riccardo.
Il coro, l'officiante, le danzatrici e gli ospiti erano pronti a questa straordinaria cerimonia. In ultimo, il *tender* portava gli sposi all'isola, convinti di recarsi per una semplice cena sotto la luna. Sbarcano, come noi, nell'acqua molti metri prima della spiaggia e, quando finalmente arrivano come naufraghi sull'isola, rimangono stupiti vedendo la particolare scenografia. Di secondo in secondo cominciavano a comprendere il complotto, nella più grande meraviglia. Dopo alcuni passi, in prossimità del rettangolo, venivano accolti da Martina per celebrare di nuovo le loro nozze. Faceva indossare a Laura un suo vestito bianco, mentre a Riccardo porgevano una camicia bianca. Cristina poneva al loro collo una collana di fiori.
Una speciale collana era riservata a Marco, una delle nostre guide, per il suo ruolo di paggetto.
La scritta *welcome* veniva accesa, mentre io provvedevo a illuminarla anche con una torcia. Nel gioco di luci e ombre il coro iniziava a intonare la canzone. Marco aveva in mano una conchiglia che conteneva gli anelli e avanzava, seguito dagli sposi, verso l'officiante Stefano, l'altra guida.
Memorabile il discorso agli sposi: *Maldive, nell'anno domini 2017, il giorno 12 di gennaio, alla presenza dei più alti rappresentanti dello Shark Scuola Sub Firenze, io sottoscritto Stefano, in qualità di comandante della barca Handy, sono stato qui chiamato a cerimoniare e a confermare il vostro amore difronte al Dio Nettuno. Fate che due siano uno. Sia il vostro amore come una barca in mezzo al mare che non perda mai la rotta e che siate l'uno per l'altro porto sicuro. Siano portati gli anelli.* La cerimonia, visto che gli ospiti erano dei maledetti toscani, è stata spesso interrotta da lunghe risate.

Il tramonto dalla *Princess Handy*

Lo squalo nutrice

Marco si è avvicinato con gli anelli. Stefano ha così continuato: *Riccardo, prometti di essere l'anemone per la piccola Nemo Laura?... Laura, prometti di essere la remora per lo squalo balena Riccardo?... Per il potere conseguito dal Dio Mague, vi dichiaro uniti nel sacro vincolo dell'amore. Lo sposo può baciare la sposa!* Gli sposi si baciavano e, come nei migliori film, è partito l'applauso.

Abbracci e baci agli sposi da tutto il gruppo. L'officiante invitava quindi tutti ad accomodarsi a tavola. Era servito un simpatico *self service*, e potevamo scegliere tra tutte le bontà che ci avevano preparato. Scambiavamo un brindisi dopo l'altro per festeggiare i novelli sposi, con un'insolita e inaspettata cerimonia in un angolo di paradiso, sotto un cielo fantastico illuminato da una bella luna. Terminata la cena, per smaltire l'abbondante banchetto, facciamo un giro dell'isola a piedi, e ritornati sul *tender* arriviamo sulla *Princess Handy*, dove la festa proseguiva fra musica e danze.

Un altro momento magico è stato l'unica immersione notturna. Appena siamo scesi, uno squalo nutrice, di colore giallastro, si è avvicinato, curioso di vedere chi erano questi intrusi. Di norma non rappresentano un pericolo per l'essere umano; questo era abbastanza lungo, con due barbigli sotto una piccola bocca, e si aggirava tra di noi, come una maschera al cinema, quasi a volerci indicare i posti da cui godere lo spettacolo che la natura, di lì a poco, ci avrebbe riservato.

Dopo aver pinneggiato per svariati metri, sempre con le torce accese, abbiamo scelto ognuno una roccia su cui appigliarci, così da giovarci della visuale. Si apre il sipario della natura, con una scena bellissima: a due grossi pesci carangidi il compito di passare incessantemente, avanti e indietro, come per tener sgombra la strada alla processione di pesci che sarebbe seguita.

Noi, fermi sul lato, con le ginocchia appoggiate alla roccia, pronti alla stupenda visione.

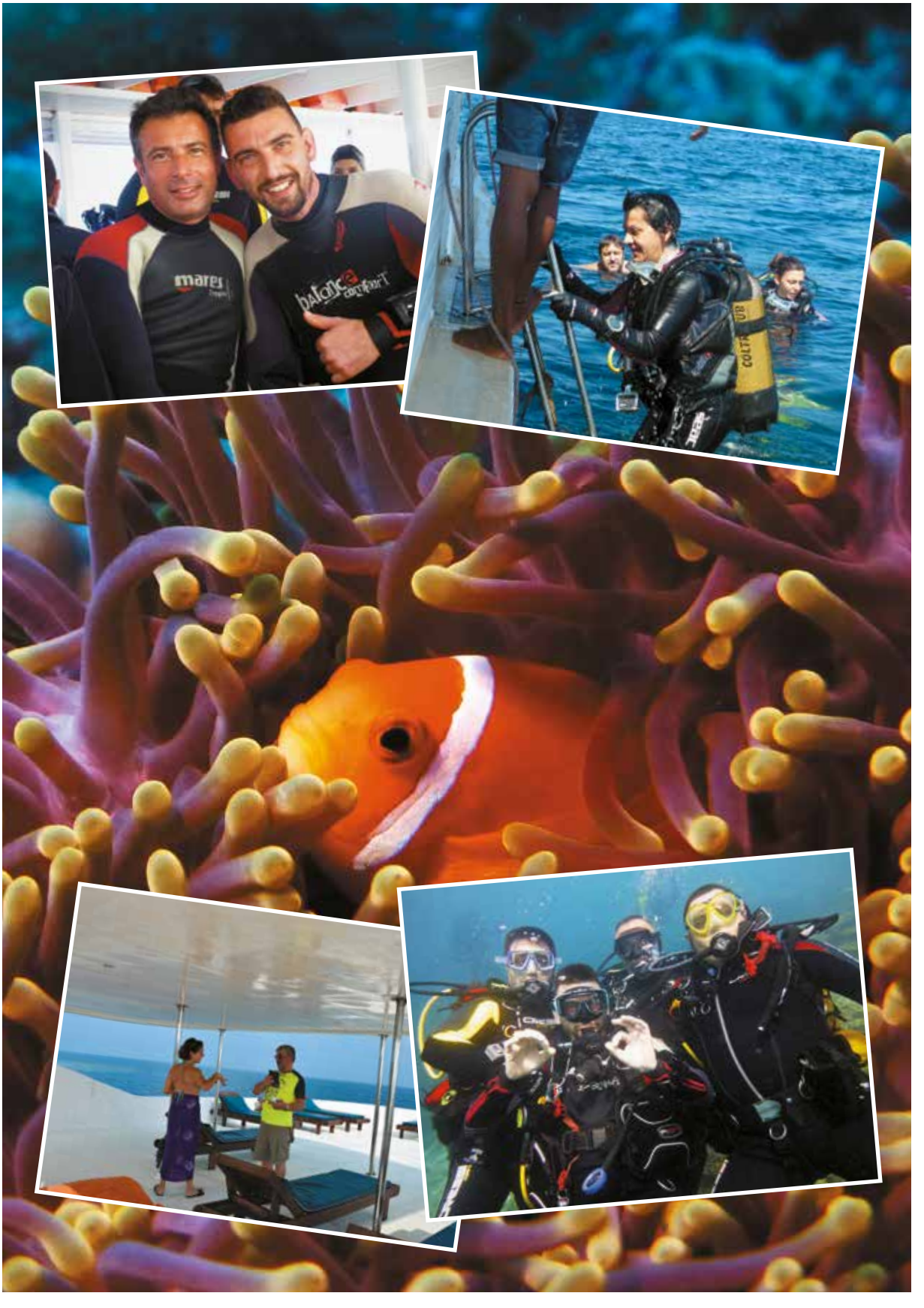
Per primi ecco sopraggiungere gli squali nutrice,

Cristina ispeziona il relitto della *Halaveli Wreck*

che sfilavano vicino a noi continuamente, tanto che qualcuno ha ricevuto una pinnata, con il rischio di far sgusciare la maschera.
A un altro compagno, uno squalo nutrice è passato sotto le gambe. A oscurare la scena del passaggio, ecco l'arrivo di una nuvola, creata da tre pastinache enormi, che volteggiavano elegantemente in alto. Una si è posata sulla sabbia, a distanza ravvicinata da noi, per cercare il nutrimento. Il tempo a nostra disposizione si esauriva ma, davanti a un simile spettacolo, nessuno avrebbe voluto allontanarsi. Stefano, la guida, riporta tutti alla realtà e ordina la risalita. Recuperati dal *Dhoni*, saliamo sulla *Princess Handy* per toglierci la muta e riporre le attrezzature, poi, di corsa, in cabina per la doccia, che portava via il sale, ma non le emozioni dell'immersione notturna. Una cena uguale ma diversa dalle altre, anche se omaggiati da una tipica cucina maldiviana, perché era intenso lo scambiarsi delle impressioni e immagini ricevute.
Una delle immersioni è stata dedicata alla visita di un relitto: la *Halaveli Wreck*. Si tratta di un cargo, fatto appositamente affondare per scopi naturalistici.
Si trova su un fondale sabbioso, a 28 metri di profondità. L'immersione, come tutte le altre, veniva preceduta da importanti ma sintetiche brevi istruzioni delle guide, per comprendere come calarsi e procedere in sicurezza nel blu. Sempre con il *Dhoni*, giungiamo sopra il relitto. Partono le operazioni di vestizione. L'immersione, come sempre, avviene a gruppi, con in testa a ogni gruppo la guida. Dopo alcuni minuti di discesa ecco apparire la *Halaveli Wreck*, che giace in posizione verticale, piena di alghe, rametti di idroidi, coralli molli, gorgonie.
L'elica e parte della chiglia erano ben visibili, ma l'acqua poco limpida disturbava le foto e le riprese. Il giro del relitto, ispezionando il ponte, avveniva in compagnia di pesci farfalla bandiera, pesci scorpione e tanti altri piccoli pesci. Come nei film d'animazione sott'acqua abbiamo guardato in tutte le fessure, nella speranza di trovare qualche abitante in più. Abbiamo trovato una grossa apertura e, immancabilmente, ci siamo infilati dentro. Era molto buio e la luce delle torce non evidenziava niente d'interessante, e delusi siamo ritornati sul ponte. L'acqua, con visibilità ridotta a causa

di una forte concentrazione di microrganismi, contribuiva a rendere l'atmosfera tenebrosa. Proseguendo e girando sopra e intorno al ponte, abbiamo salutato la *Halaveli Wreck* portando con noi le immagini suggestive, ma era come se volesse celare ai nostri occhi delle meraviglie. Le nostre immersioni duravano sempre più di un'ora, grazie al corso Ean (aria arricchita con ossigeno), seguito prima della partenza. L'aria è composta circa dal 79% di azoto e il 21% di ossigeno. L'aria arricchita, invece, contiene una quantità maggiore di ossigeno. Questo brevetto di specialità ci ha consentito di avere tempi di fondo più lunghi, diversamente da come avremmo fatto con la miscela normale (aria). Di solito, alla fine di una vacanza con l'uso delle bombole con aria, per diversi giorni la stanchezza mi avvolge.
Prerogativa dell'aria arricchita è quella di una minor sensazione di spossatezza e sonnolenza, al termine delle immersioni e nei giorni successivi. Per la prima volta sono tornata a casa e non ho accusato pesantezza, e solo l'adattamento al fuso orario mi ha creato disturbi del sonno.
Un'altra delle gite in programma era diretta alla visita dell'isola dei pescatori. Imbarcati sempre sul *Dhoni*, dopo mezz'ora di navigazione sbarchiamo e la prima immagine è stata familiare: una miriade di bambini, che giocavano a pallone su un'ampia zona ricoperta di sabbia, come tutte le altre strade. Per un momento hanno lasciato il loro gioco, per farsi fotografare con noi. Percorrendo le strade abbiamo incontrato una comunità, che vive la loro vita molto semplicemente. Le bambine erano tutte ben vestite. Il mezzo di locomozione era l'onnipresente bicicletta. Le donne erano avvolte nei loro vestiti colorati, sedute nelle poltrone davanti a casa, costruite in

Coralli molli


mares
balance comfort

telaio di ferro e un intreccio di corde; si facevano fotografare volentieri. Anche un'anziana, con il suo quaderno delle preghiere, dopo una richiesta, acconsentiva a uno scatto. Un po' più in là abbiamo ammirato una piccola industria di pesce: alcuni pescatori pulivano dei pesci, buttando in mare gli scarti. I pesci venivano poi essiccati su tavoli di reti metalliche. Intorno a questi tavoli, riparati dalle tettoie, c'erano diversi contenitori per la bollitura del pesce e dei congelatori per conservarli. A pochi passi da quest'attività, alcuni anziani si riposavano, chi su un dondolo, chi su strutture appese a un grosso albero, chiacchierando con i turisti.

A parte i bambini, che facevano un gradevole chiasso, quest'isola mi avvolgeva in una rilassante atmosfera. La moschea, molto bella, decorata e attorniata da giardini e piante, è stata l'ultimo edificio che abbiamo visto, prima di risalire, dopo tre ore, a bordo del *Dhoni*.

L'ultima visita programmata era alla città di Malé. Vi siamo arrivati sempre a bordo del *Dhoni*, dedicando alcune ore alle strade strette, caotiche, affollate di motorini; la città è piena di negozi, con merce proveniente dal vicino Sri Lanka. Nella vecchia zona del bazar abbiamo visitato il mercato del pesce, che appariva come un medievale mattatoio, dove l'igiene non era mai sbarcata. Tonni di tutte le grandezze venivano appoggiati sia su basi di polistirolo, sia dentro grandi contenitori. Avvicinandoci a uno dei banchi, abbiamo assistito alla pulitura e sfilettatura di un tonno enorme. Altri due tonni erano a terra, sulle mattonelle, ad aspettare lo stesso trattamento. In un'atmosfera da film horror, all'entrata di questo mattatoio, in bella vista, tre grossi recipienti contenevano gli scarti, le teste eccetera. Fuori, altri venditori esponevano pesce di taglia più piccola. Di fronte si poteva ammirare il mercato coperto della frutta e verdura, al cui interno erano appesi caschi di banane verdi. Banconi ricoperti di noci di cocco, pesce essiccato, spezie.

Un venditore riempiva dei barattoli di vetro con un liquido scuro, che a sua detta era dolce, simile alla cioccolata. Questo luogo d'incontro fra

In basso: Giacomo e Massimo del gruppo Shark. A lato: qualche scatto per testimoniare la bellissima esperienza di gruppo

compratori e venditori, popolato da locali e turisti curiosi, sviluppava un misto di odori caratteristici e avvolgenti. Nel tornare verso il *Dhoni*, siamo passati davanti a Piazza della Repubblica dove, attaccata a un palo, sventolava la bandiera maldiviana, posto piacevole per incontrarsi e scambiare due parole. Una fontana, con i suoi zampilli accesi a tempo, era il divertimento di tanti bambini, che si rinfrescavano da una serata calda. Dopo quattro ore ci rimbarchiamo, per tornare a bordo della *Princess Handy*.

È l'ultimo giorno a bordo di questa bella nave, e tutta la nostra attività era orientata nel prendere i brevetti, pagare i conti, mettere in ordine le attrezzature, preparare le valige, per poi dirigerci mestamente a cena: sarebbero serviti almeno altri tre giorni per rendere completa questa meravigliosa vacanza subacquea. Il pensiero di Annapaola, appuntato sul diario, conclude la nostra vacanza: *Perduti fra gli atolli, in mezzo a un mare di sorprese, ci siamo ritrovati tra... tanti amici.* La mattina della partenza, a colazione, rivolgiamo i nostri ringraziamenti sentiti e affettuosi a tutto l'equipaggio delle nostre imbarcazioni; il gruppo rimane compatto, anche se non c'era la prospettiva, come nei giorni precedenti, dell'impresa di scendere nel blu, alla scoperta di nuove avventure.

Un velo di tristezza ci copre, nel lasciare la *Princess Handy* e sbarcare a Malé, per imbarcarci sul volo in partenza per l'Italia. Con i voli Emirates e con gli stessi svaghi a bordo che ho richiamato in apertura di questo articolo, impieghiamo sei ore per arrivare a Dubai e ricambiarci gli abiti, passando da quelli estivi a quelli invernali. Poi, ancora quattro ore, per arrivare, alle 19, a Roma. Tutti a bordo dell'autobus, nel silenzio dovuto al fine vacanza e alle dieci ore di volo.

A Firenze ritroviamo i –4°C e l'inverno della partenza... Alla prossima avventura.

INFO

SHARK SCUOLA SUB FIRENZE
via Fratelli Orsi 19
50012 BAGNO A RIPOLI (FI)
348 3806139
www.sharkscuolasubfirenze.it

ELENCO DEI FOTOGRAFI
PER NUMERO DI PAGINA
Autoscatti: 24, 38.
Anna Rita Prete: 25, 26, 37, 40.
Giacomo Tofani: 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 39, 41, 42, 43, 44, 45.

Le donne del gruppo Shark

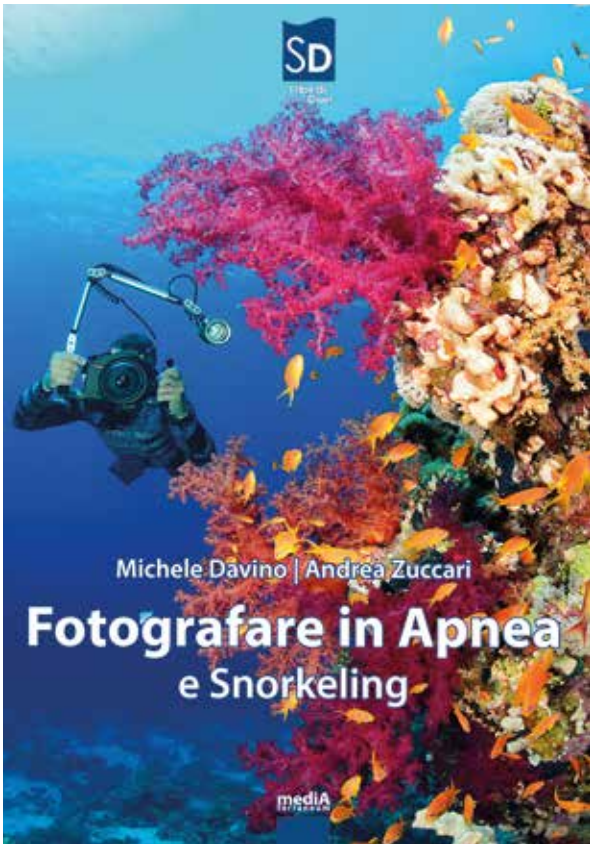
Fotografia sott'acqua

Una guida per scattare foto in apnea e snorkeling, pensata per i neofiti ma adatta anche ai più esperti

a cura di Romano Barluzzi e Amelia Procacci

Questo libro coniuga per la prima volta due mondi all'apparenza distanti: la fotografia e l'immersione in apnea, cioè la discesa subacquea fatta trattenendo il respiro, senza l'uso di apparecchi autorespiratori. Che poi è il primo modo che abbiamo tutti a nostra disposizione per esplorare il mondo marino: maschera, pinne, boccaglio, qualche consiglio da una persona già esperta e possiamo correre a tuffarci nell'intrigante universo dello snorkeling, con la possibilità di esplorare l'incredibile mondo dei bassi fondali per centinaia di metri di scogliera. E se questo è un atto ormai alla portata di chiunque dopo solo qualche appropriata istruzione, oggi lo diventa anche munirsi di una qualsiasi fotocamera e realizzare le prime inquadrature delle nostre escursioni, per avere ricordi delle nostre scoperte da condividere con chi si ama farlo. Il mercato pullula di macchine fotografiche molto maneggevoli, anche minuscole, spesso già impermeabilizzate dal costruttore o in grado di essere racchiuse in una scafandratura che le rende a prova di pressioni e profondità anche elevate (è possibile perfino con alcuni smartphone di ultima generazione). Così questo testo diventa un utile compendio sia per chi desidera cominciare con poco ma bene, sia per chi farà immersioni in apnea da primato e scatti fotografici da concorso, oppure non solo in apnea ma con le celebri "bombole". E infine per chi deciderà di passare a macchine fotografiche subacquee assai più complesse, per le quali in questo modo si troverà quasi fisiologicamente già predisposto, ben impostato. Un libro così, che getta le basi per una fusione virtuosa dei fondamentali di due attività che oggi la gente avverte sempre più spontaneo vivere assieme da subito, non poteva essere frutto che di due famose eccellenze nei due campi: il pluripremiato fotosub Michele Davino e l'altrettanto primatista dell'apnea Andrea Zuccari. Un libro che non c'era e che moltissimi già oggi sentono insostituibile.

Dalla prefazione
...."Il sub si immerge per guardare. L'apneista s'immerge per guardarsi dentro"...
Umberto Pelizzari



Gli autori

Michele Davino, fotografo di punta della Squadra Azzurra, terzo classificato ai mondiali di Fotografia Subacquea a Cuba nel 2013, vice campione del mondo alle Azzorre nel 2014, vincitore di numerosi premi a livello internazionale e collaboratore di varie riviste estere e della prestigiosa Enciclopedia Britannica.

"Nella fotografia subacquea molte cose si possono imparare, ma altre devono venire da sole: sono le emozioni che proviamo a trasformare in immagini"

Michele Davino

Andrea Zuccari pluricampione di immersione in apnea con all'attivo il nuovo record italiano No Limits a -155 e a -175 in assetto variabile No Limits. Titolare di un centro specifico per l'apnea a Sharm El Sheik, grande esperto delle tecniche di compensazione che insegna nei suoi corsi. Negli ultimi anni si è dedicato con successo anche alla fotografia in apnea.

"Il fotografo apneista s'immerge per guardarsi un po' dentro e un po' fuori"

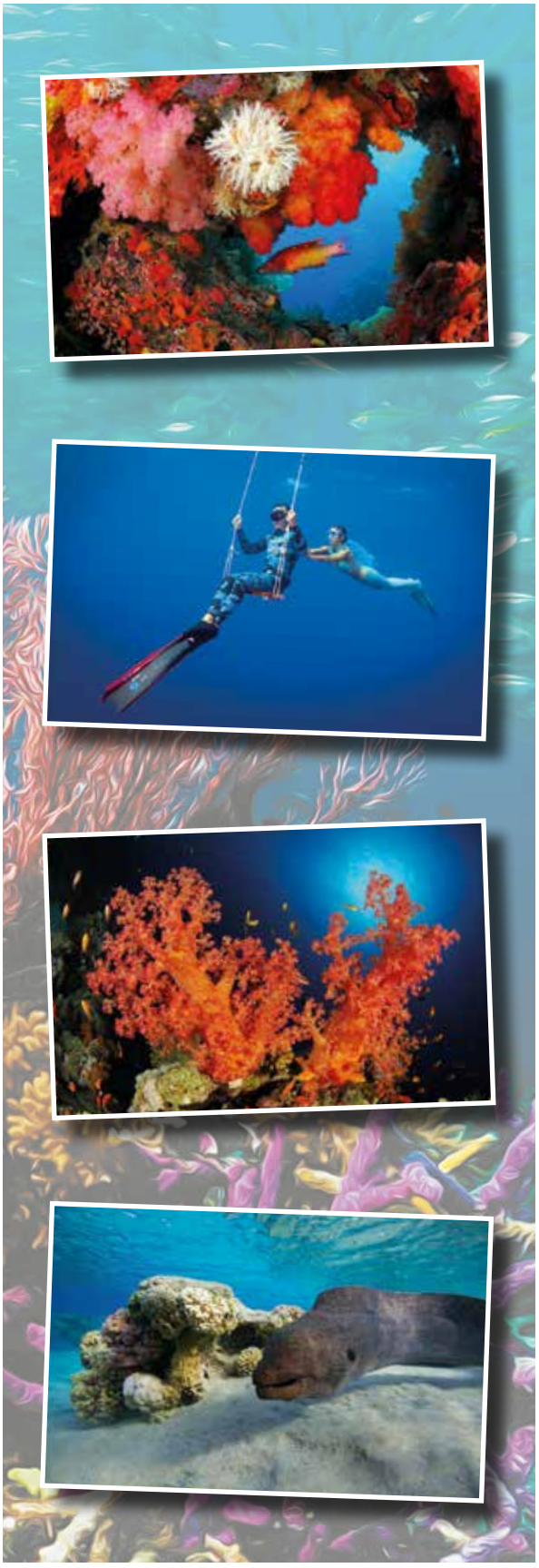
Andrea Zuccari

SCHEDA TECNICA

- Titolo: Fotografare in Apnea e Snorkeling
- Autori: Michele Davino e Andrea Zuccari
- Collana: I libri di SerialDiver
- Editore: mediAterrraneum
- Numero Collana: 3
- Formato: 148x210 mm | pagine 196
- Rilegatura: brossura
- Prezzo: 20,00 euro
- ISBN 9788894077643
- Prima edizione: febbraio 2016

Disponibile anche nella versione ebook

- Formato: ePub, mobi
- Pagine 201
- Prezzo: 14,00 euro
- ISBN 9788894077650
- Edizione digitale: giugno 2016



Ustica la "perla nera"

L'isola adagiata nel Mediterraneo è il paradiso dei subacquei

di Anna Rita Prete

La passione per immergersi esplorando quello che c'è sotto il velo increspato del mare prosegue di anno in anno. La vacanza subacquea d'inizio estate 2017, il gruppo ha deciso di trascorrerla a Ustica, isola del mar Mediterraneo, distante da Palermo circa 36 miglia nautiche (67 chilometri), raggiungibile con traghetto o aliscafo. Per la traversata, vista la pesante e voluminosa attrezzatura che non consente un'agevole salita sui traghetti, abbiamo scelto l'aliscafo che, anche se ha un costo maggiore, consente di non salire scalini e arriva in poco più di un'ora in quest'isola, nata da un'eruzione vulcanica. Gli antichi romani la chiamarono Ustica da "ustum" che vuol dire bruciato, per il suo colore scuro, e soprannominata così "perla nera del Mediterraneo". I vari componenti del magma, con l'aiuto del moto ondoso, hanno scavato innumerevoli grotte, insenature, faraglioni, ai quali si aggiunge un mare cristallino, rendendo Ustica unica nel suo genere. L'isola è anche soprannominata "paradiso dei sub", essendo un'area marina naturale protetta. Il nostro viaggio è iniziato sabato 17 giugno 2017. Siamo partiti la mattina presto con Annapaola e Cristina. Punto d'incontro l'aeroporto di Pisa, dove abbiamo lasciato le autovetture in un parcheggio. Il nostro gruppo (*www.sharkscuolasubfirenze.it*) era composto di 15 amici, nuovi e vecchi, tra cui quattro accompagnatori, con i quali abbiamo

Panoramica dalla terrazza del residence che ha ospitato il gruppo

Tipico murale di un edificio affacciato sulla storica piazzetta

condiviso l'amore per il mare e la voglia di stare insieme per vivere il giorno. Espletate tutte le operazioni per spedire gli zaini contenenti le nostre attrezzature da sub, ci siamo riuniti in un punto di ristoro per un ultimo caffè prima di salire sull'aereo che in circa un'ora e mezza ci avrebbe fatto giungere all'aeroporto Falcone e Borsellino di Palermo. Qui ci aspettavano le due monovolume con conducente che avevamo prenotato, che in mezz'ora ci hanno portato al porto, dove ci saremmo imbarcati per raggiungere la nostra meta. Poiché la partenza dell'ali-

scafo era nel pomeriggio, abbiamo deciso di far trascorrere le ore d'attesa pregustando la nostra vacanza seduti in un bar a chiacchierare, assaggiando le prelibatezze siciliane sia dolci sia salate, ovviamente lasciando i bagagli in custodia. Nel pomeriggio, sbarcati a Ustica, ad accoglierci abbiamo trovato alcuni componenti di coloro che ci avrebbero accompagnato nelle immersioni subacquee, altrimenti dette diving (*www.bluedivingustica.it)*. Calorose strette di mano e sorrisi. Tutt'intorno, un brulichio di persone, chi arrivava, chi si preparava a partire. Sistemate le valigie sui pulmini siamo saliti in paese per conoscere tutti i componenti dello staff diving che ci avrebbero accompagnato nelle immersioni per l'intera settimana. Una breve chiacchierata ha preceduto l'assegnazione delle nostre camere (dotate di angolo di cottura e con uno spazioso bagno) che si raggiungevano, dopo alcuni scalini, in un lungo corridoio. A completare il comfort, un'ampia terrazza con comodi lettini prendisole e una vista stupenda sul porto e su un mare a perdita d'occhio. La pesantezza della lunga giornata si cominciava a sentire; ma non poteva mancare il tempo per dare uno sguardo veloce alla piazzetta e ai suoi negozi, prima che una doccia ristoratrice ci consegnasse pronti per la cena in un ristorante consigliato dai ragazzi del diving, dove abbiamo degustato piatti tipici siciliani.

Il giorno dopo, prima immersione. Una lunga scalinata ci portava a Cala Santa Maria, con la sua spiaggetta. Questo era il punto d'incontro di diversi gruppi di subacquei con i rispettivi diving che, con i furgoni portavano le ceste con le attrezzature. Qui, ogni subacqueo provvedeva alla propria vestizione e al montaggio delle proprie bombole. Questa piccola banchina era contesa da decine e decine di uomini e donne per trovare lo spazio per appoggiare la propria muta, le bombole, le pinne, la maschera eccetera. Io occupavo una bitta (colonnetta di metallo a forma di fungo, preposta a ormeggiare le imbarcazioni) perché utile a indossare la muta stando seduta. Una volta vestiti e tramutati in nere siluette, fino a quando non si saliva sui gommoni si trasformava la banchina in un teatro di prese in giro e scherzi.

La partenza per la prima immersione

Foto di Silvio Parigi

Finalmente inizia l'esplorazione

I nostri due gommoni ci portarono in circa 15 minuti nel luogo dell'immersione, durante la quale abbiamo gioito per l'incontro con murene e cernie enormi. Un polpo, sul fondale di sabbia e sassi, ci ha regalato un bel quadretto, di cui dobbiamo ringraziare Massimiliano che, nato in una località di mare e cresciuto molto a contatto con l'elemento acqua, quindi attento e preciso con i suoi avvistamenti, ce lo ha segnalato. Il polpo, mimetizzato fra i sassi, si è mosso, solo quando Silvio ha avvicinato la sua mano, muovendo le dita. Al rientro con il gommone, verso il porto abbiamo avvistato una tartaruga a pelo d'acqua e ci sembrava essere in difficoltà. Il mare era un po' increspato. Fabrizio ha chiesto di passargli i suoi guanti, e con l'aiuto di una guida diving voleva provare a tirarla sul gommone. Sarebbe stato emozionante portarla a bordo per controllarla; ma, date le sue dimensioni, l'impresa appariva piuttosto ardua. Ci siamo avvicinati più che potevamo, fortunatamente stava bene, visto che andava giù piano piano fino a sparire dalla nostra vista. Tra le onde siamo rientrati al porto. Ogni giorno erano previste due immersioni, da effettuare generalmente nella mattinata per dedicare il resto del pomeriggio al relax. Tra di noi c'era chi prediligeva chiudersi in camera per riposarsi. Altri preferivano sfruttare la terrazza per leggere, riposarsi comodamente all'ombra, o prendere il sole cullati da quel venticello che le isole di solito regalano. Dalla terrazza era proprio un belvedere e un bel godere, perché, verso la tarda serata, tutto si acquieta, il mare diventa una tavola e il cielo è ancora impregnato dai colori del tramonto. È questo il momento migliore per sorseggiare tranquillamente e in piacevole relax un long drink o una fresca bibita. È da qui che una sera abbiamo seguito con lo sguardo alcuni nostri amici solcare con il gommone questo mare calmo, pronti per un'immersione notturna. È stato piacevole sentire che nel silenzio dell'aria ci dedicavano un motto, insegnatoci da Fernando, in dialetto veneto, acclamato da fiorentini ma di grande effetto sugli altri. Noi dall'alto abbiamo replicato e la sensazione era

Foto di Silvio Parigi

Nella pagina precedente, una compagna inaspettata: una medusa. *Sopra*, ecco un'aragosta che fa capolino

di essere lì insieme a loro. Qualche ora di due o tre pomeriggi l'abbiamo trascorsa nella caletta sottostante il faro, dove hanno creato una piattaforma in cemento attrezzata con ombrelloni e sdraio. L'accesso al mare è poco profondo per i primi metri, poi via via aumenta e, con pinne, maschera e qualche bracciata, si arriva in mare aperto. In questo scenario, Sandra, molto fiera, ci ha mostrato, scendendo solo di qualche metro, una cernia che ha fatto casa sotto una tettoia di roccia. Questa baia era molto frequentata dai bambini, sia in acqua sia sugli scogli.

Le varie calette che offre l'isola sono raggiungibili con un minibus pubblico, oppure accompagnati da Pippo, un usticese, che con il suo furgoncino adattato a taxi accompagna i villeggianti in qualsiasi punto dell'isola con il costo del biglietto pari a quello del minibus, ed è sempre disponibile: un'impresa indovinata, infatti il suo cellulare suonava in continuazione. Per accontentare coloro che, nel frattempo, da clienti erano diventati amici, guidava avanti e indietro, costeggiando quest'isola piena di fiori, piante di fichi d'india, coloratissime buganvillee e immensi cespugli di capperi. Per la sua simpatia e affabilità era diventato il nostro mezzo di trasporto preferito. Un pomeriggio, mentre ci riportava in piazzetta, ha deviato dal percorso per mostrarci i faraglioni. Così, spontaneamente e per dieci minuti è diventato anche la nostra guida. Le nostre giornate iniziavano la mattina con la colazione, alla quale non potevamo rinunciare, perché i bar che si affacciavano sulla piazzetta avevano una varietà di dolci ripieni di ogni bontà: pistacchio e ricotta erano i componenti di moltissime creme che riempivano all'infinito le paste già di dimensioni notevoli. Adriano, Giuseppe e Maurizio, le nostre guide diving, ci hanno accompagnato per tutta la vacanza con tanta professionalità, organizzazione e simpatia. La sintonia e il feeling tra il nostro gruppo e loro sono nati a prima vista e proseguiti per tutta la vacanza. I due gommoni, sui quali il nostro gruppo era diviso, si affiancavano spesso, solcando un mare quasi sempre calmo per arrivare in queste bellissime insenature, come ad esempio "Sutta 'a za Lisa", una bella caletta con acqua di color verde turchese, poco profonda e piena di colori, tra cui piccoli nudibranchi e margherite di mare. La sua parete rocciosa, che continua sott'acqua, forma tante fessure che creano giochi di luce. Abbiamo trovato tanti grossi massi disseminati ma uniti da distese di posidonia, pianta acquatica formata

Un piccolo scorfano cerca di confondersi con le margherite di mare

da ciuffi di cinque o sei foglie nastriformi di lunghezza superiore al metro.

Su queste pareti, Massimiliano, sempre con il suo occhio esperto, mi ha fatto notare un minuscolo scorfano dal colore arancione che si confondeva tra questi fiorellini di colore giallo e, che mai e poi mai, avrei visto senza la sua indicazione. La subacquea per me è anche questo: condividere con gli altri la scoperta delle bellezze nei fondali. Il nome di questa caletta deriva da una leggenda che narra di pescatori che di ritorno dalla giornata passata in mare si fermassero da "za Lisa", che abitava questa baia, una sorta di "Bocca di Rosa" della canzone di Fabrizio De André o, se vogliamo, del brano musicale "Baratto", di Renato Zero. Ne abbiamo attraversati molti di percorsi fra anfratti interni ed esterni. Importante non perdere d'occhio la propria guida, perché è facile perdersi o unirsi ad altri gruppi. Infatti, nel nostro si era aggiunto un fotografo rimasto indietro per scattare alcune foto e fare videoriprese. È bastato un cenno con le dita per indicargli che non era dei nostri e fargli recuperare il suo gruppo: questa è la collaborazione tra i subacquei.

In questa vacanza i protagonisti sono stati i passaggi tra pareti lunghe e strette, dove si procedeva uno alla volta in fila indiana. Ovviamente,

Un altro esempio di mimetismo riuscito: un polpo fra i sassi

lo stupore ci coglieva sempre quando s'incontravano ricciole enormi, aragoste nascoste nelle cavità delle pareti, cernie di tutte le taglie, magnose in grotta (una specie di crostaceo grande), spirografi (tubicini da cui esce un ciuffo simile a una piuma di vari colori, ai quali basta avvicinarsi e provocare un movimento anomalo dell'acqua che, per difesa, ritirano velocemente la chioma nel tubo); e che dire poi dei gamberetti in grotta che, illuminati con la luce della torcia, cercavano riparo ovunque spostandosi a rapidi scatti? Lo Scoglio del Medico è un esempio degli stretti passaggi. Si tratta di un piccolo isolotto in mezzo al mare distante poche centinaia di metri dalla costa, conosciuto già in antichità come "Scoglio Omerico", in dialetto siciliano "O Mericu", e da qui fino a chiamarlo Scoglio del Medico. Per la sua posizione lontano dalla costa è ricco di pesce, e immergendosi si assiste a uno spettacolo di luci e colori. È attraversato da tanti cunicoli, e i percorsi possibili sono numerosi, con giochi di luce scenografici, fino ad arrivare nel blu: il tutto ammirabile da terrazze immerse nel mare.

In questo punto d'immersione non mancano mai i barracuda, pesci per niente graziosi, con

Un elegante branco di barracuda

Foto di Silvio Parigi

Foto di Fabrizio Dini

In queste pagine, giochi di luce fra canyon e grotte

un corpo molto allungato, occhi grandi e due mascelle con denti affilati. Il colore della pelle è argento. Ne abbiamo incontrati in abbondanza, che con il loro andamento lento ci sono sfilati davanti, a pochissimi metri. Li abbiamo visti intersecati come la trama di una stuoia, mentre Daniel delicatamente si avvicinava per fotografarli. Non si sono scomposti, e alla fine degli scatti ho visto Daniel fare una capriola all'indietro, al rallentatore, soddisfatto per questo spettacolo unico. L'immersione, per me, non è solo l'incontro con gli abitanti di questo mondo, ma le sensazioni che ispira tutto il contesto, che non sempre è facile descrivere.

Si susseguono scenari sempre diversi; infatti, mentre ammiravo i barracuda, è bastato volgere lo sguardo altrove per essere rapita dal movimento di grandi banchi di sardine che, in una frazione di secondo, si avvicinavano e si allontanavano in una straordinaria danza. In realtà è il loro sistema per fuggire e confondere i predatori. Man mano che ci avvicinavamo al gommone, abbiamo incrociato diverse meduse che sono state trattate in un dossier informativo pubblicato sul numero 36 di questa rivista. Quando le avvisti dalla barca non ti rendi conto di quanto siano lunghi i loro filamenti, sono stata attenta e fortunata a evitare il contatto; qualcuno invece è stato sfiorato lievemente sulle dita.

Al ritorno dalle immersioni, sempre sulla banchina, avviene lo spoglio della muta e di tutto quello che abbiamo indossato alla partenza. E al ritorno dall'ultima immersione giornaliera, vi è anche il compito di sciacquare rapidamente la muta e l'attrezzatura prima di riporre il tutto nella cesta e scappare a degustare uno spuntino veloce. Avevamo trovato un bar vicino alla chiesa che oltre ai dolci e ai gelati, offriva servizio di tavola calda, che consumavamo all'aperto su tavolini riparati da gazebo: piatti tutti molto appetitosi. A cena ci trovavamo quasi sempre tutti insieme in un ristorante per assaporare i piatti isolani, ben curati, mai pesanti, a base di ingredienti locali con uso di pesce e verdure,

Una tartaruga che nuota a pelo d'acqua

accompagnati da un buon vino bianco. Ustica offre tanti particolari interessanti anche per coloro che non s'immergono. Per esempio, passeggiando nel centro del paese si possono osservare le tre piazze circondate da case basse, con porte aperte che conducono su terrazzi pieni di piante e fiori, da dove è possibile esplorare il mare con lo sguardo. Percorrendo le viuzze che si diramano dalla piazzetta, si possono ammirare facciate abbellite da "murales" con svariati temi, rappresentati da pittori famosi e dagli studenti della scuola Belle Arti di Palermo. I panni stesi al vento sono un'altra caratteristica che contraddistingue l'abitato. Altra visione interessante e locale sono i prodotti tipici quali le lenticchie, i capperi, che ho trovato imbustati per la vendita ed esposti su sedioline davanti alle case. Naturalmente non mancano le melanzane ven-

Un magnifico esemplare di gorgonia

Il nostro gioioso "arrivederci" a questa splendida isola

dute sott'olio, sotto aceto e la squisita caponata. Fanno ammirare Ustica in tutta la sua bellezza, uscendo dal paese, i tanti sentieri che passano fra distese di fichi d'india, alberi da frutto e viti. Altri luoghi d'interesse sono anche il villaggio preistorico, il museo archeologico, la Rocca della Falconiera eccetera.

Purtroppo non ho potuto vedere tutto, la prossima volta completerò la visita e sicuramente scoprirò altri angoli nascosti pittoreschi. L'ultimo giorno abbiamo fatto il bagno nella spiaggia piena di sassolini neri lavici: un mare e un sole da favola! Poi, in camera, per una rapida doccia e preparare le valigie prima di scendere per il pranzo. Come sempre, all'ultimo momento, gli ultimi acquisti per i pensierini da portare agli amici e parenti. Quindi, alla partenza dell'aliscafo, foto di rito e saluti fraterni ai nostri amici del diving. Giunti all'aeroporto, tanto per cambiare, siamo abbagliati da un'esposizione di cassate, dolci, frutta in bellavista realizzata con pasta reale, cioccolato di Modica e ceramiche siciliane di tutte le risme e misure. Accompagnati da un tramonto dai colori accecanti, ci congediamo da questa incantevole terra con la promessa di ritornare.

INFO

Shark Scuola Sub Firenze
via Fratelli Orsi 19
50012 BAGNO A RIPOLI (FI)
348 3806139

www.sharkscuolasubfirenze.it

Meduse nel Mediterraneo

Non solo un pericolo

di Pietro Massimiliano Bianco

Nel corso dell'ultimo mezzo secolo la pesca ha portato a livello globale a una riduzione generale delle specie d'interesse commerciale, con un calo significativo dei grandi pesci predatori e delle specie pelagiche che si nutrono di plancton e invertebrati dei più bassi livelli trofici (Pauly et al., 1998).

Come conseguenza di questi fattori si ha una proliferazione di plancton gelatinoso e meduse, in precedenza consumati dai pesci e da altri predatori come le tartarughe marine e ora favoriti anche dal riscaldamento climatico e dall'aumento di anidride carbonica nell'atmosfera. Infatti, circa un quarto della CO_2 presente nell'atmosfera va a finire negli oceani dove si trasforma in acido carbonico (H_2CO_3). All'aumento di CO_2 nell'atmosfera corrisponde quindi un incremento di acido carbonico nell'acqua marina. Le meduse sopportano molto meglio l'acidificazione degli oceani rispetto agli organismi provvisti di strutture scheletriche dure, come i coralli o le conchiglie, i cui gusci calcarei si sciolgono all'aumentare dell'acido carbonico nelle acque. E quindi possono aumentare se gli oceani o i mari (soprattutto

Velella velella, medusa non urticante

quelli chiusi più esposti a rapidi cambiamenti) si arricchiscono di acido carbonico.
Questa proliferazione è ulteriormente amplificata dal riscaldamento marino e dall'aumento delle sostanze nutritive. Se si esaminano i trend dei dati disponibili in tutto il mondo, si osserva che il fenomeno è in continuo aumento, in particolare nel Mediterraneo, dove ogni anno almeno 150mila persone vengono soccorse dopo il contatto con qualche medusa.
Rispetto agli oceani, questi fenomeni sono ancor più rapidi nel Mediterraneo, e la distruzione dei predatori sta portando alcune zone in condizioni precedenti all'età dei pesci (comparsi nel siluriano, tra 444 e 419 milioni di anni fa). Da questo disastro traggono opportunità le meduse, creature molto più arcaiche (comparse 500 milioni di anni fa), che stanno prolificando in gran numero. Il professor Ferdinando Boero dell'Università del Salento ha ripetutamente lanciato l'allarme sul progressivo cambiamento dell'ecosistema marino. Uno degli effetti delle alterazioni è il numero sempre più elevato di proliferazioni di meduse associato a una diminuzione della fauna ittica.
Le meduse sono una causa importante di mortalità dei pesci, in quanto sono predatori di uova e larve di pesce e si nutrono del loro cibo crostaceo. E si associano alla pesca eccessiva, almeno in alcune parti del Mediterraneo.
Nel 2011 la Commissione europea ha avvertito l'Italia che rischia multe pesanti per la sua presunta incapacità di fermare la pesca illegale su vasta scala con reti derivanti che sono state bandite dalle acque europee due decenni fa. Le esplosioni di meduse riguardano varie specie. Alcune sono innocue per l'uomo, come *Aurelia aurita*, particolarmente frequente nell'Adriatico, e *Velella velella*, spiaggiata a milioni di individui in Lazio, Calabria, Sardegna e Sicilia nel 2015 e in Lazio e Campania nel 2014.
Velella velella si moltiplica in acque in buone condizioni, ma un suo numero eccessivo denuncia la mancanza di predatori della fase larvale. Diverso il caso di *Pelagia noctiluca*, piccola medusa il cui contatto è molto doloroso. Caratteristica di questa particolare medusa, è l'emissione di una luce verdastra sotto forma di flash, ben visibile con l'oscurità, se stimolata meccanicamente attraverso l'urto delle onde o

Pelagia noctiluca, una medusa molto urticante che può raggiungere in massa le spiagge creando problemi ai bagnanti

Rhizostoma pulmi, una medusa poco urticante frequente nel Tirreno

il contatto con corpi estranei, da cui l'attributo specifico noctiluca.
Le Pelagie hanno dei picchi regolari di circa 12 anni, e hanno espanso il loro areale. Negli anni '70-'80 del secolo scorso erano frequenti nell'Adriatico balcanico e nello Ionio greco, dove si spiaggiavano a milioni; ora, spiaggiamenti di massa si sono avuti anche nelle Eolie, in Sicilia e in altre località del Tirreno.
Gli effetti combinati di questa medusa e della sovra-pesca hanno contribuito molto a ridurre le popolazioni di pesci adulti a un livello che rende meno efficace la ricostruzione degli stock. Nel passato l'ecosistema era riuscito a far fronte agli episodi di proliferazione delle meduse, ma durante le invasioni degli inizi anni '80 del secolo scorso, ha preso un'altra direzione e non è ancora tornato alla normalità.
Urticante è anche *Carybdea marsupialis* (medusa scatola o medusa cubo) sempre più diffusa nel Mar Mediterraneo; il veleno di questa specie può provocare serie ustioni e anche mettere in pericolo la vita dell'intossicato.
La *Rhopilema nomadica* è un'altra specie molto urticante giunta recentemente, che può superare il metro di lunghezza e pesare 10 kg.
Proviene dalle calde acque tropicali dell'Oceano Indiano e Pacifico ed è entrata nel Mediterraneo dal Canale di Suez intorno al 1970.
In Israele negli ultimi anni, la presenza di questa specie invasiva ha provocato danni al turismo, a impianti di desalinizzazione e centrali elettriche. Molto meno pericolose le grandi *Rhizostoma pulmo* (polmone di mare) che spesso si spiaggiano lungo le coste dell'Adriatico in Friuli-Venezia Giulia e Veneto, nello Ionio, nella Puglia jonica (Gallipoli) e

nell'alto Tirreno (Toscana). Possono provocare leggere irritazioni ma come al solito c'è chi è più sensibile (come i bambini).
Si sta cercando di monitorare la presenza e la diffusione di diverse meduse in Mediterraneo attraverso una campagna lanciata dal CIESM (Commissione Internazionale per l'Esplorazione Scientifica del Mediterraneo), intitolata CIESM JellyWatch Program, partita durante l'estate del 2008.
Questa campagna si basa sul coinvolgimento di persone come pescatori, turisti, ecc., che vengono stimolate a scattare foto in caso di avvistamenti di meduse e a spedirle via mail agli scienziati, con una serie di informazioni come: la specie supposta, la distanza dalla costa, il numero di individui e la forma degli aggregati.
Attualmente non è possibile fare previsioni esatte su dove colpiranno i prossimi spiaggiamenti di massa o esplosioni numeriche di medusa. I giochi di correnti e le tempeste spingono i banchi (sempre più numerosi per i motivi di cui sopra) in modo irregolare. Nemmeno la qualità delle acque è una garanzia: alcune specie possono moltiplicarsi in zone di acqua marina eutrofica e poi spostarsi in mari più poveri.
Lo studio di Boero delle meduse presenti nelle acque italiane tra il 2009 e il 2011 (Boero, 2013), ha mostrato che *Pelagia* era quasi assente dal mare Adriatico, mentre era molto abbondante nella zona occidentale delle coste della penisola italiana. Invece *Aurelia*, nello stesso mare era più abbondante, insieme con *Carybdea*.
Ultimamente poi ci sono stati addirittura spiaggiamenti di più specie tutte insieme: nell'estate del 2015 il litorale livornese è stato invaso contemporaneamente da *Aequorea forskalea, Rhizostoma pulmo, Aurelia aurita e Pelagia noctiluca*.
Nei comuni dove avvengono gli avvistamenti sottocosta, sono organizzate, spesso, battute di "pesca" per bloccare i banchi prima che arrivino a riva. Si ritiene, erroneamente, per ignoranza, che ci siano spese di smaltimento locali.
Invece l'interramento "in sito" di meduse depositate sulla battigia a seguito di mareggiate o altre cause naturali è consentito in deroga al D.Lgs. n.205/2010, a condizione che venga realizzato senza trasporto né trattamento. Seppellirle in sito riproduce quanto avviene in natura e contribuisce alla qualità ecologica degli ambienti costieri. Diversamente si rischia la condanna per realizzazione di una discarica abusiva (articolo 256, comma 3, D.Lgs. 152/2006).
È quanto afferma la Cassazione penale con la sentenza 28 gennaio 2015, n.3943.
La Comunità Europea ha finanziato nel 2015 un progetto, denominato "*Medjellyrisk*", che ha portato all'installazione di reti antimedusa in Italia, Spagna, Malta e Tunisia allo scopo di difendere porzioni di spazio di fronte a spiagge d'interesse turistico.
L'efficacia di questi sistemi è discutibile, dal momento che, in caso di mareggiate, le meduse possono schiacciarsi contro le barriere ed essere disperse come una zuppa di materiale irritante anche all'interno dell'area protetta dallo sbarramento.
Inoltre, alcune specie possono anche riprodursi in modo asessuato dai propri frammenti. Comunque, i primi esperimenti sono stati accolti favorevolmente dai bagnanti.
Alcune meduse presenti in massa in Italia sono appetite da millenni dai cinesi e altri popoli asiatici. Le meduse vengono essiccate, salate e usate per la preparazione di insalate in Cina, per la preparazione di sushi e tempura in Giappone e anche trasformate in spaghetti in Thailandia. Per cui si potrebbe forse anche creare un po' di economia vendendo le varietà opportune, come ad esempio *Aurelia aurita*, ai mercati delle comunità asiatiche locali per rendere vantaggioso ridurne il numero prima che si spiaggino e favorire così le specie predate alla base della tradizione culinaria italiana (pesci e crostacei).
All'EXPO Milano 2015, dal Cnr Ispa (Istituto di Scienze delle Produzioni Alimentari) di Lecce è partito l'invito anche agli Europei a non disdegnare l'uso culinario di alcune specie di meduse. A confermarlo, le analisi effettuate da Silvano Focardi, docente di ecologia dell'Università di Siena, che ha dato il via libera al consumo di medusa, alimento proteico e ricco di collagene.
Questi organismi hanno rilevato anche interessanti proprietà farmaceutiche.

Recenti ricerche hanno evidenziato le proprietà antitumorali di alcune molecole estratte dalla medusa *Cotylorhyza tuberculata* (Cassiopea mediterranea).
Queste sostanze si sono dimostrate efficaci nel contrasto delle cellule cancerose soprattutto nel tumore alla mammella.
I composti bioattivi contenuti nelle meduse sono numerosi e versatili e potrebbero essere impiegati anche nell'industria biotecnologica e nella produzione di mangimi: nutrienti, sicuri ed economici.
Per tenere il fenomeno della proliferazione delle meduse sotto controllo e sapere quel che avviene a livello di bacino del Mediterraneo, la Commissione Internazionale per l'Esplorazione Scientifica del Mar Mediterraneo (CIESM) ha predisposto una rete di osservatori sulle meduse, coinvolgendo sia la comunità scientifica sia gli osservatori "casuali" che, da una spiaggia o da un traghetto, possono diventare preziose vedette.
Recentemente l'Università del Salento ha vinto il primo premio "*Sea Heritage Best Communication Campaign*" per la campagna di comunicazione "Occhio alla medusa" ideata dal professor Ferdinando Boero, alla quale hanno partecipato, oltre al CIESM, Conisma (Consorzio Nazionale Interuniversitario per le Scienze del Mare), Marevivo, Lega Navale. Questo progetto di *citizen science* è iniziato nel 2009, ed è considerato come quello di maggior successo in ambito marino.
Sono state raccolte decine di migliaia di segnalazioni, anche con foto, di avvistamenti

Aurelia aurita in Giappone, in Cina, in Indonesia e nelle Filippine è considerata una pietanza ricercata.

di meduse o di altro macrozooplancton gelatinoso, servendosi di un'apposita pagina Web e di un'app per smartphone.
Recentemente uno studio internazionale, condotto dall'Università di Southampton, ha permesso la creazione del *Jellyfish Database Initiative* (JeDI), il primo database globale *open-access* per il monitoraggio delle meduse. Lo scopo è mappare tutte le popolazioni che abitano i nostri oceani e rendere disponibili le informazioni non solamente agli esperti, ma anche ai media e al grande pubblico. Anche se il monitoraggio potrebbe permettere in futuro di intervenire rapidamente prima dello spiaggiamento è opportuno ripetere che se ci sono troppe meduse è perché non ci sono più predatori e gli ecosistemi marini del Mediterraneo sono squilibrati.
Per controllarle efficacemente bisogna rendere ecocompatibile la pesca (riducendo il prelievo dei pesci che si nutrono di esse sia allo stato planctonico sia adulto), smetterla di inquinare il mare con liquami, pesticidi e altre sostanze chimiche di sintesi e favorire le tartarughe marine.
Non risulta che siano in corso strategie adeguate a tal proposito, ma ci saranno delle riunioni nell'ambito della Convenzione per il Mediterraneo (anche perché il problema crea danni economici all'industria turistica). Comunque basta conoscerle per non averne danni. Oltre a evitarne il contatto aguzzando la vista in caso di proliferazione a riva e consultare i siti dedicati, appena punti si può sciacquare la parte dolente in modo delicato con acqua salata, aceto o bicarbonato.

Riferimenti normativi

Decreto Legislativo 3 dicembre 2010, n. 205. Disposizioni di attuazione della direttiva2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 novembre 2008 relativa ai rifiuti e che abroga alcune direttive. Gazzetta Ufficiale del 10-12-2010, Supp. Ord.n. 269/L alla Serie generale n. 288.
http://www.sistri.it/Documenti/Allegati/DecretoLegislativo_205_del_3_dicembre_2010.pdf
Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Norme in materia ambientale. Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 88 del 14 aprile 2006 - Supplemento Ordinario n. 96.
http://www.camera.it/parlam/leggi/deleghe/06152dl.htm

Riferimenti bibliografici

Boero F., 2013. Review of Jellyfish Blooms in the Mediterranean and Black Sea. Food and Agricul-ture Organization of the United Nations Rome.
Lynam C.P., Gibbons M.J., Axelsen B.E., Sparks C.A.J., Coetzee J., Heywood B.G., Brierley A.S., 2006. Jellyfish overtake fish in a heavily fished ecosystem.Current Biology, 16(13): R492.
Pauly D., Christensen V., Dalsgaard, J., Froese R., Torres F., 1998. Fishing down marine food webs. Science 279, 860–863.

Riferimenti sitografici

Focus.it. Expo: Cnr, in cucina alghe, meduse e insetti, sono i cibi del futuro.
http://www.focus.it/scienza/salute/expo-cnr-in-cucina-alghe-meduse-e-insetti-sono-i-cibi-del-futuro
Marevivo. Campagna occhio alla medusa.
http://www.marevivo.it/news/campagna_occhio_alla_medusa-637/
Jellyfish Database Initiative (JeDI).
http://condonlab.weebly.com/jedi.html

Occhio alle meduse

Riconoscere e fotografare, non infastidire e non spaventarsi

a cura di Canoa Verde

Bellissime nelle loro trasparenze, le meduse fanno parte del plancton, l'insieme di tutti quegli organismi animali e vegetali che, non essendo in grado di dirigere attivamente il loro movimento, si lasciano trasportare dalle correnti. Le meduse sono importanti per l'equilibrio dell'ecosistema marino regolando la popolazione del plancton di cui esse stesse si nutrono voracemente. Facendo parte della catena alimentare, sono a loro volta nutrimento di vari animali marini acquatici e volatili (i predatori delle meduse). Sono provviste di piccoli arpioni velenosi mantenuti in cellule specializzate dette nematocisti o cnidocisti (caratterizzanti i *Cnidari*) per cacciare e nutrirsi del plancton sedentario. Costituita dal 98% di acqua, ha occhi, un sistema nervoso, uno digestivo. Navigano trasportate dalle correnti marine: possono spostarsi dal basso verso l'alto e viceversa, e trasversalmente, pulsando. Alcune sono urticanti e al contatto con la nostra pelle ci pungono con un meccanismo velocissimo che estroflette il flagello ripiegato inoculandoci un liquido tossico urticante utilizzato per predare e nutrirsi. Per evitare comportamenti che potrebbero creare problemi, è bene conoscere i potenziali e remoti rischi che si corrono quando si è in contatto con esse, particolarmente se la loro presenza è occasionale e inconsueta nei nostri mari. Anche decedute sulla battigia, possono rimanere urticanti causando plurireazioni.
Rischiamo di rimanere urticati quando seduti in kayak immergiamo le mani pagaiando o quando facciamo scorrere tra le mani la pagaia nelle varie manovre, se su di essa si sono appiccicati pezzi di tentacoli medusoidi, per cui osserviamo il mare attorno a noi anche quando sbarchiamo o ci imbarchiamo, nel momento in cui nuotiamo o entriamo in mare, particolarmente se siamo vestiti poco e quando eseguiamo appoggi, eskimi o manovre di salvataggio.
Guardarsi attorno è in ogni caso bello, per scoprire e godere delle meraviglie intorno a noi, come le meduse, trasparenti e fluttuanti spesso con magnifici colori e forme.

Meduse che si possono incontrare nel Mediterraneo

Le più comuni

Cotylorhiza tubercolata (Cassiopea mediterranea, leggermente urticante)
Pelagica noctiluca (Pelagia, urticante)
Rhizostoma pulmo (Polmone di mare, poco urticante)

Le meno comuni o le occasionali (situazione variabile annualmente)

Aurelia aurita (Aurelia, innocua)
Chrysaora hysoscella (Medusa bruna, urticante)
Cassiopea andromeda (urticante da non scambiare con la più innocua Cassiopea Mediterranea: la Cotylorhiza)
Phyllorhiza punctata (Medusa maculata australiana, non urticante)
Drymonema dalmatinum (gigantesca e molto urticante)
Rhopilema nomadica (urticante)
Carybdea marsupialis (urticante ma non mortale come le cubomeduse che vivono in Australia)

Non urticanti, innocue per l'essere umano

Velella velella *non urticante*

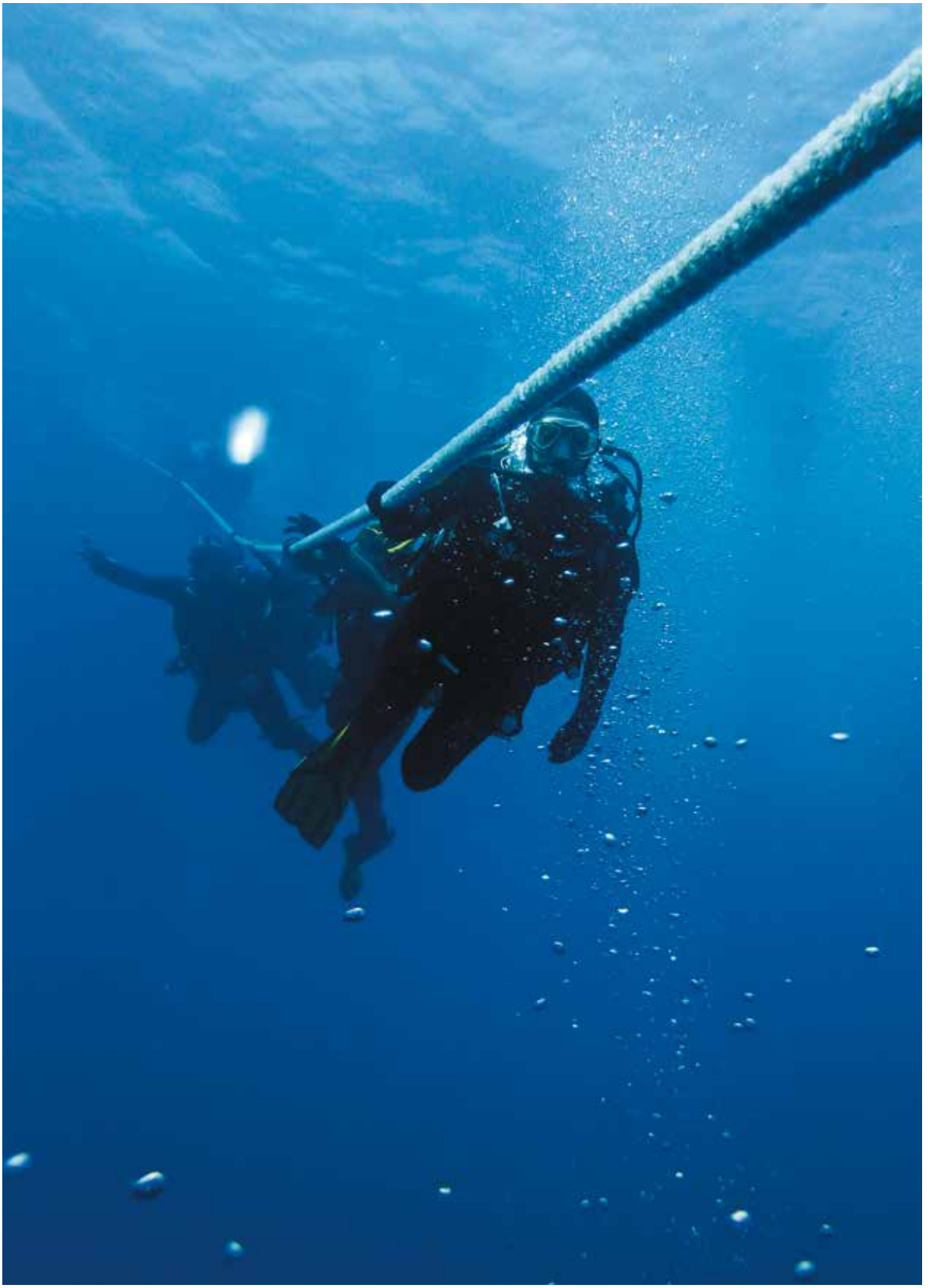
Sono idrozoi, i rappresentanti più primitivi del phylum degli Cnidari, caratterizzati da fasi alternanti di polipo e medusa, sono fornite di velo e hanno ocelli e/o statocisti (organi di equilibrio idrodinamico); la cavità alimentare non è settata. Le gonadi sono distribuite sull'epidermide. La maggior parte delle specie sono marine. Molti idrozoi sono coloniali. Le loro colonie, generalmente eteromorfe, comprendono individui morfologicamente e fisiologicamente differenziati, ciascuno specializzato per funzioni differenti.

Habitat

Comune nel Mediterraneo, non vive in sospensione nell'acqua, ma galleggia sulla superficie del mare. Può essere presente in sciami enormi e lunghi anche diversi chilometri. Inevitabilmente prima o dopo trovano una costa e spiaggiano, solitamente alla fine del ciclo quando le meduse si sono staccate dalle colonie. Negli ultimi anni Velella è stata protagonista di numerosi spiaggiamenti di massa che hanno colorato di blu le spiagge in Sicilia, Lazio, Toscana. Vedi ad es: *http://www.campobellonews.com/cronaca/campobello-invasione-di-velella-velella-meduse-blu-sulle-spiagge-di-torretta-granitola/; http://www.ilmessaggero.it/roma/cronaca/ostia_meduse_invasione_velella_blu-394243.html; http://www.guardiacostiera.gov.it/oristano/meduse-velella-velella*

Riconoscerla

Detta popolarmente Barchetta di San Pietro, By-the-wind Sailor, non è una medusa, è una colonia galleggiante di polipi. La colonia è circa di 3-7 cm, e i polipi blu sono attaccati a un galleggiante chitinoso munito di una vela esterna (una piccola cresta priva di sacca) che con l'aiuto del vento fa navigare la colonia. Verso la fine della sua vita, che dura pochi mesi, la colonia produce meduse di pochi millimetri, gli adulti sessuati, che con la fecondazione genereranno altre colonie galleggianti di polipi. La colonia di polipi sta sott'acqua attaccata al galleggiante chitinoso con la vela che è al di sopra della superficie del mare. È un organismo commestibile utilizzato per la creazione di insalate di mare.



La Graciosa. In risalita seguendo la corda dell'ancora (foto di Giacomo Tofani)

Cotylorhiza tuberculata

non urticante - frequente

Popolarmente chiamata Cassiopea mediterranea, innocua per l'uomo e probabilmente per la maggior parte dei pesci. Come *Rhizostoma*, è frequentemente adottata come rifugio da pesci più o meno grandi.

Habitat

Molto abbondante nelle baie del Mediterraneo. Nel 2009 è stata avvistata frequentemente nei mari italiani meridionali mostrando una preferenza per le acque più calde. È stata individuata anche nelle acque del Mar Ligure. Nel 2013 è stata anch'essa protagonista di spiaggiamenti ad esempio nella Riviera del Conero e in altre località delle Marche (*http://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2013-08-24/mare-invasione-meduse-cassiopea-170048.shtml?uuid=Abdwm3PI&refresh_ce=1; http://caffetteriadellemore.forumcommunity.net/?t=54986121*).

Riconoscerla

Una delle più belle meduse del Mediterraneo: l'ombrello può misurare anche 30 cm, molto rigido e tondeggiante al centro con colorazione rossastra o gialla.

La parte più esterna è mobile e la fa procedere con vigorose pulsazioni.

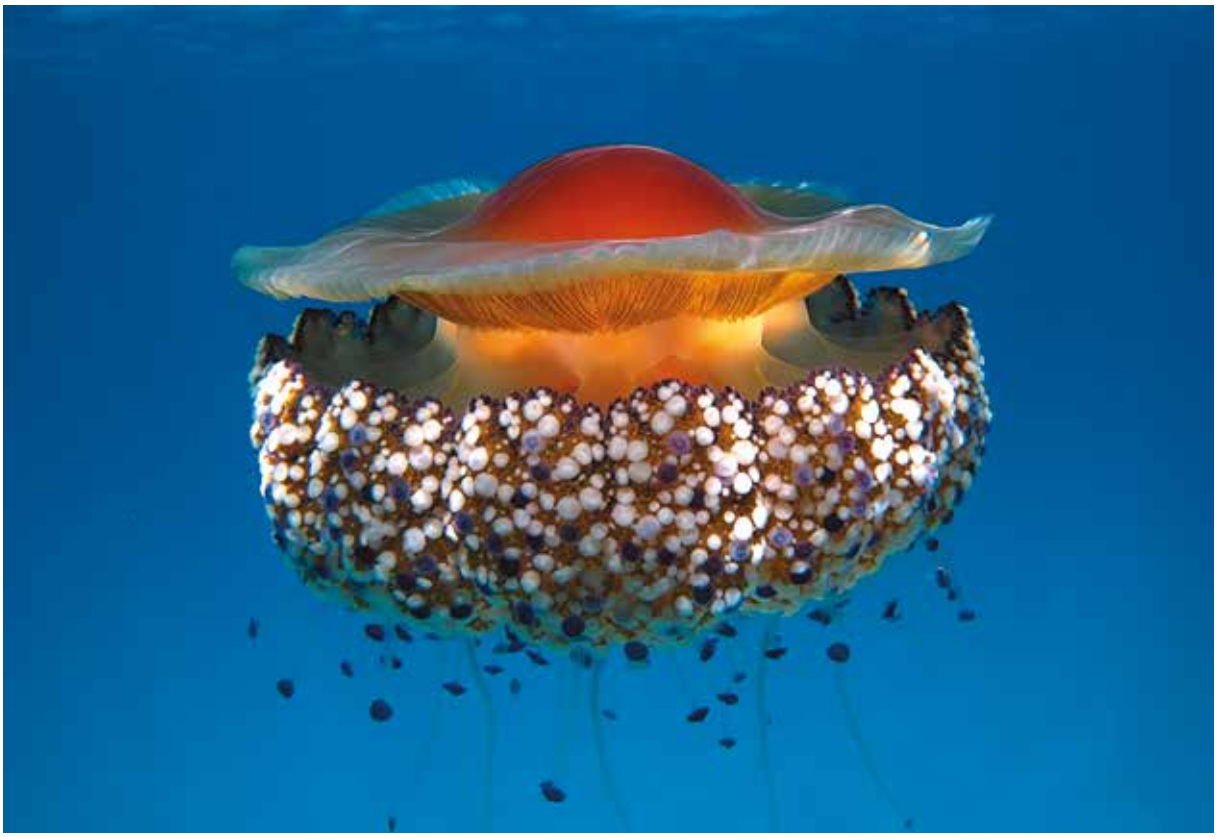
Sotto l'ombrello, il manubrio è simile a un bouquet di fiori di campo con bottoni blu-viola inseriti sulle tozze braccia.

Alcuni tentacoli, con bottoni blu, fuoriescono dal manubrio.

Può presentare microalghe in simbiosi sui propri tessuti come i coralli delle formazioni coralline tropicali.

Funzionalmente è una "pianta" che si nutre di zooplankton.

Da Cassiopea mediterranea sono state isolate sostanze dal potere anti tumorale.



Mnemiopsis leidyi

non urticante

È un organismo gelatinoso come gli cnidari, e non avendo cnidocisti è innocuo per l'uomo ma molto dannoso per l'ecosistema marino: ha una capacità unica, utilizza le microscopiche ciglia di cui i suoi lobi sono muniti per generare un flusso costante d'acqua sospinta a bassa accelerazione e in modo continuo, che riesce a mascherare il suo spostamento. Questo flusso non allarma le potenziali prede (zooplancton) che non ne rilevano il movimento, con tragiche mortali conseguenze (Sean P. Colin del Dipartimento di Biologia marina presso la Roger Williams University). È detta popolarmente Noce di mare.

Habitat

Arrivata nel Mar Nero negli anni '80 trasportata dalle acque di zavorra delle petroliere americane, è rimasta confinata in quel bacino per decenni. Nel 2009, è entrata in grandi quantità in tutto il Mediterraneo e ora ha invaso la laguna di Orbetello.

Riconoscerla

È uno ctenoforo, un organismo gelatinoso lungo poco più di 10 cm e con il corpo lobato di forma ovale. Non nuota con le pulsazioni del corpo come fanno le meduse, è dotata di otto bande ciliate che flottando fanno da propulsori. Nel Mar Nero, dove l'ecosistema era già indebolito da inquinamento e pesca sproporzionata all'ecosistema, ha depauperato le risorse ittiche mangiando le uova e le larve dei pesci e anche le prede planctoniche delle larve stesse.

Non si sa quale sarà l'impatto nel Mediterraneo essendo i suoi effetti subdoli poiché questi predatori fanno scomparire i futuri pesci.

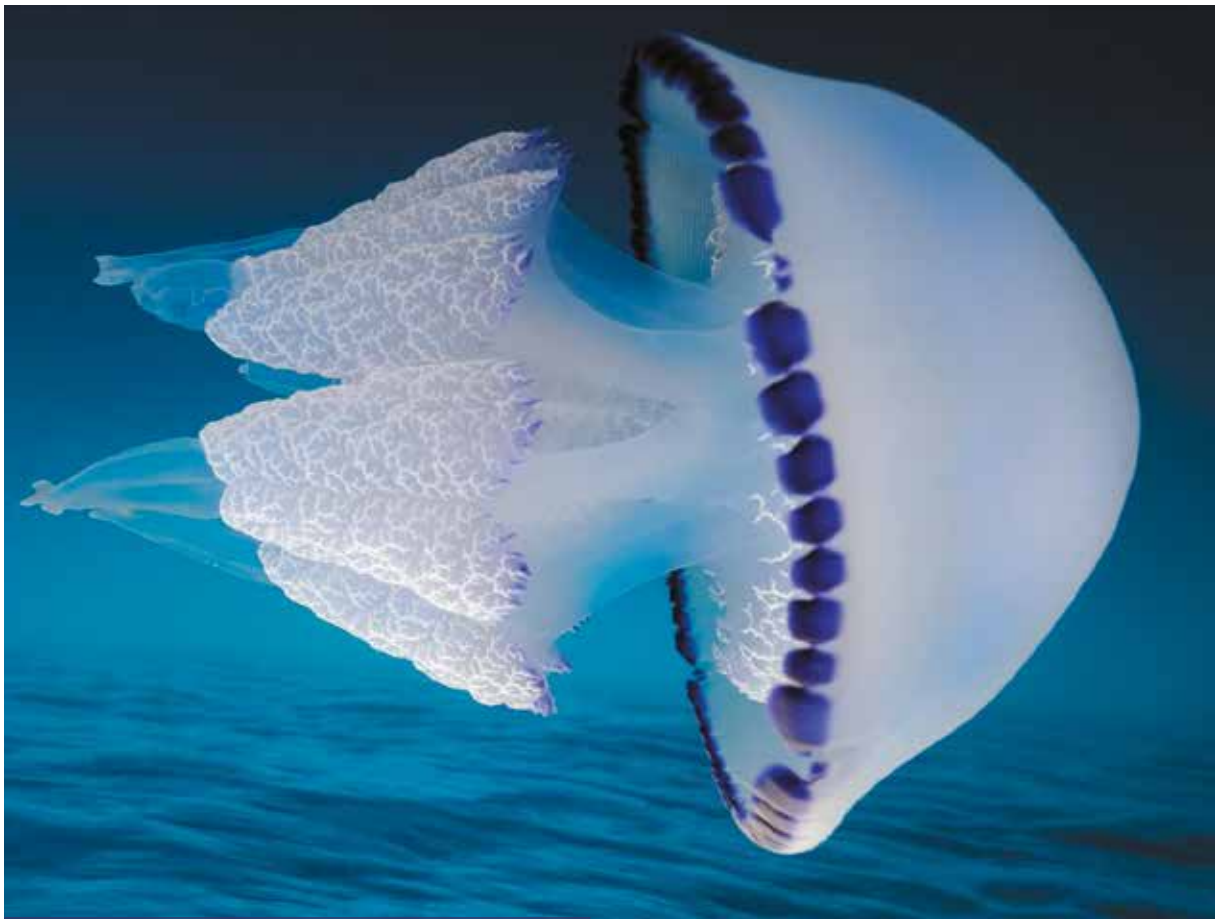
Rhizostoma pulmo

poco urticante
rilascia infatti sostanze che possono causare irritazioni nelle persone sensibili

Popolarmente detta Polmone di mare, i suoi tentacoli sono corti non armati di cnidocisti per cui, innocua per noi, guardarla nel suo ambiente è uno spettacolo. È una scifomedusa della famiglia delle *Rhizostomatidae* e come tale cibo prelibato per molti popoli del Sudest asiatico, soprattutto i cinesi.

Habitat
Vive in abbondanza lungo le nostre coste in Adriatico e nello Jonio, nella Puglia jonica (Gallipoli) e adriatica, nell'alto Tirreno (Toscana), e nel Friuli Venezia-Giulia e Veneto.
Queste grandi meduse, spesso presenti in grandissima quantità, diventano dei microcosmi utilizzati da altri organismi come rifugio. Piccoli pesci, ad esempio, vengono trasportati dalle correnti, e tra le sue braccia orali si trovano talvolta anche piccoli granchi. Periodicamente vi sono state anche per il Polmone di mare fenomeni di spiaggiamento di massa soprattutto nel mar Tirreno e nel Golfo di Trieste (*http://ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2013/08/26/news/le-meduse-hanno-invaso-il-golfo-1.7633102*).

Riconoscerla
È la medusa più grande del Mediterraneo dopo *Drymonema*: il diametro del suo ombrello può arrivare a 60 cm e può pesare fino a 10 chili.
Il colore è bianco, con un orlo blu lungo il margine dell'ombrello. Il manubrio è grande, assomiglia a un cavolfiore bianco.
I tentacoli sono corti, armati con poche cnidocisti.
Il portamento è maestoso, le pulsazioni sono lente e possenti.



La Graciosa. Alla ricerca dell'ancora perduta (foto di Giacomo Tofani)

La Graciosa. Bavosa (foto di Giacomo Tofani)

Phyllorhiza punctata

non urticante

Dall'Oceano Pacifico tropicale ovest, di cui è indigena, arriva in Mediterraneo tramite il Canale di Suez. È una medusa a pois, della famiglia di *Rhizostoma* e come tale non infligge punture dolorose non costituendo una minaccia per l'essere umano.
Si nutre di plancton di crostacei e, probabilmente, di uova e di larve di pesci.

Habitat
Originaria dell'Australia. Nel 2009 un esemplare è stato avvistato per la prima volta lungo le coste italiane all'isola di Tavolara in Sardegna.

Riconoscerla
Biancastra coperta di macchie, da cui il nome, è una medusa a pois.
Appartiene alla famiglia di *Rhizostoma*, in comune con la quale ha le dimensioni (anche più di 50 cm) e la struttura generale.
Si nutre di plancton di crostacei e, probabilmente, di uova e di larve di pesci, ed essendo sia un predatore sia un competitore dei pesci, può causare l'impoverimento dei mari. Qualche anno fa ha invaso le coste della Florida, causando un improvviso crollo della fauna marina.
Come *Rhizostoma*, è commestibile.

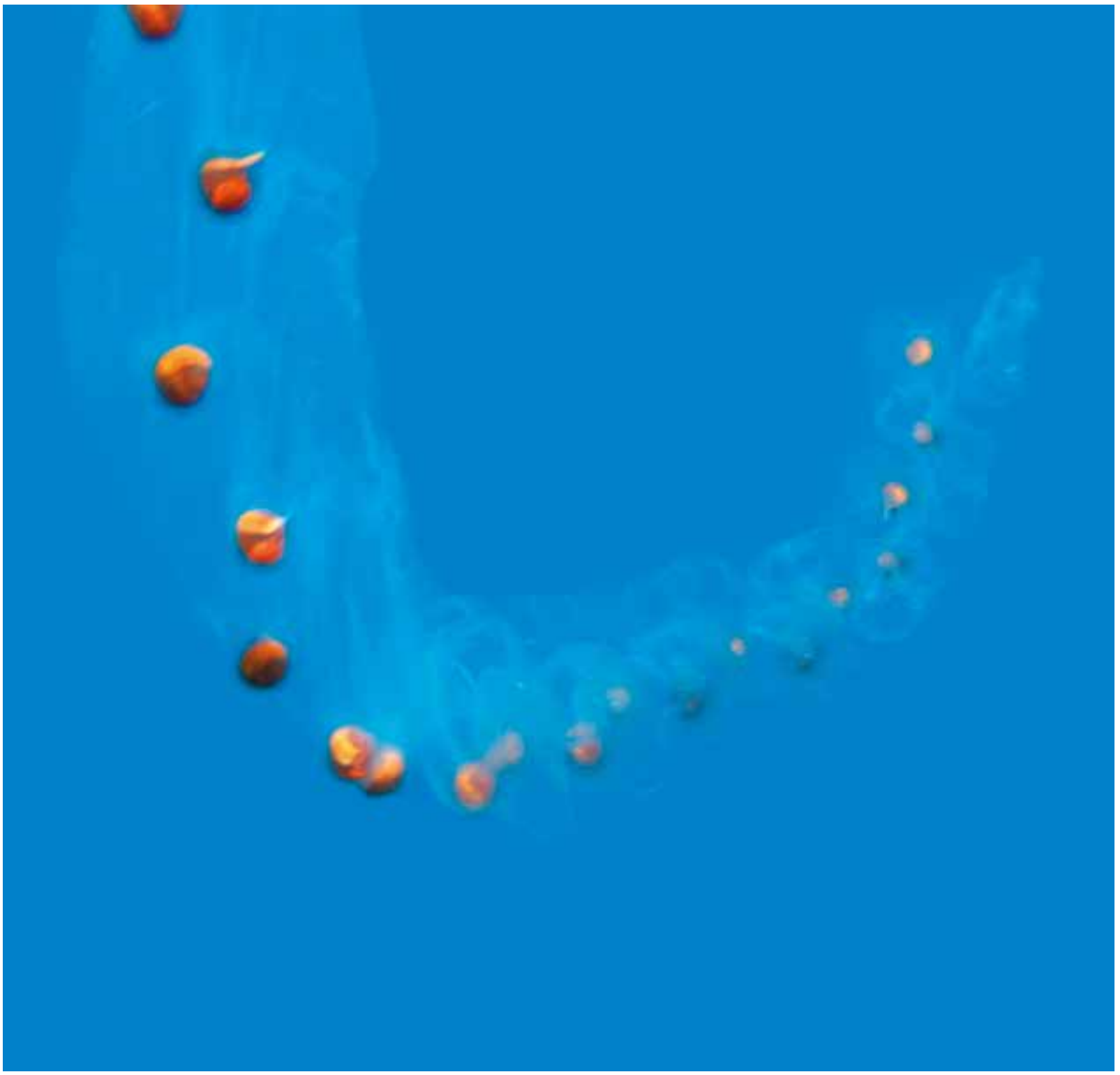
Salpa democratica

non urticante

Come tutti i taliacei (forme erbivore che filtrano l'acqua marina attraverso le loro branchie coperte di muco intrappolando fitoplancton e batteri), le salpe non hanno cnidocisti né colloblasti per cui sono per noi innocue ma impoveriscono il mare.

Habitat
Formano banchi molto estesi che si sviluppano lontano dalla costa.

Riconoscerla
Di solito forma lunghe catene di zooidi a forma di barilotto, con un'evidente macchia arancione ben visibile in trasparenza.
Le catene (o colonie) possono essere lunghe anche 6 metri.
Le esplosioni demografiche di questi animali sono improvvise e durano solo pochi giorni.



Aurelia aurita

non urticante

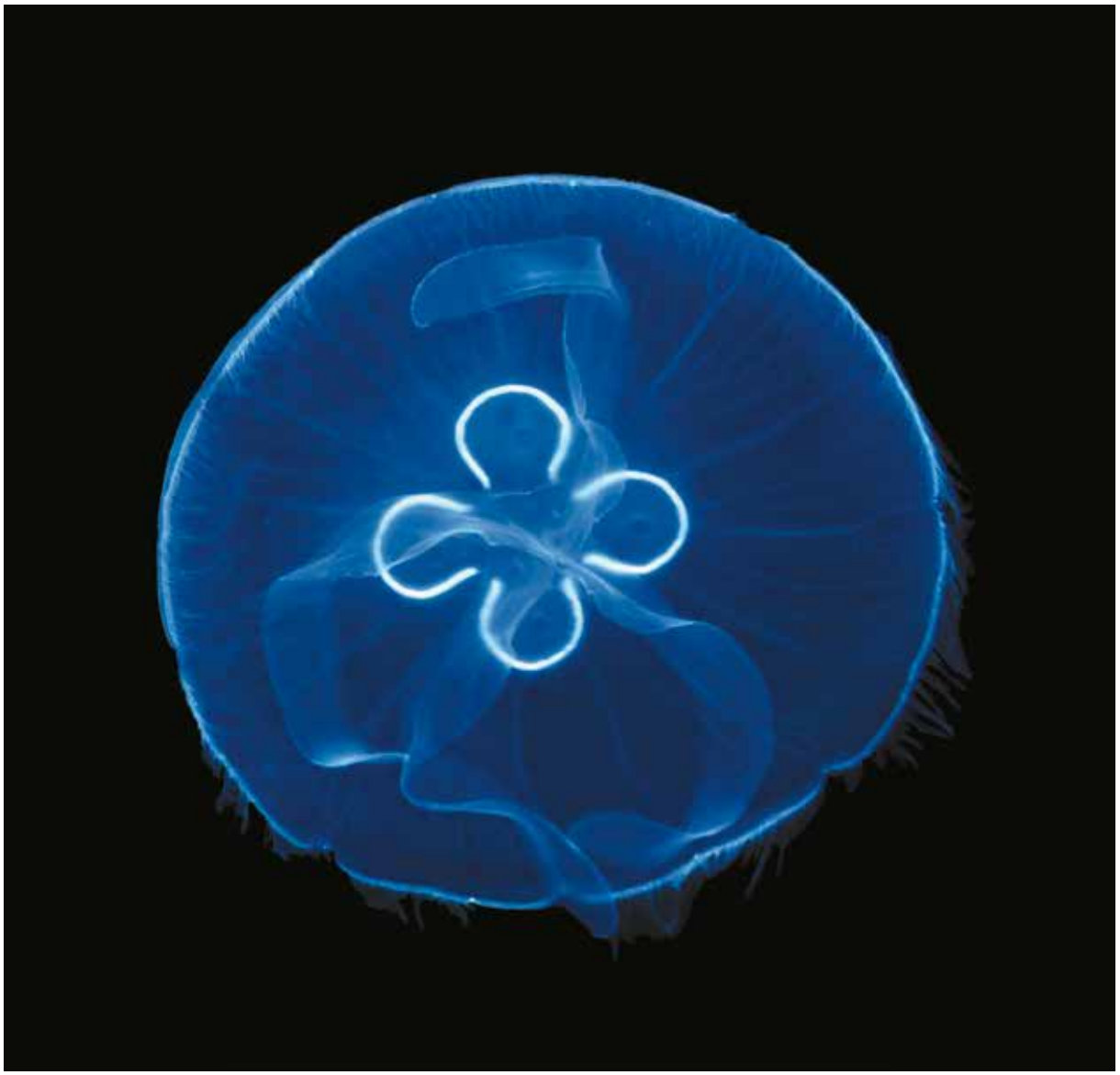
Il veleno di Aurelia è innocuo per l'uomo e questa medusa può essere piacevolmente toccata (in Cina è un piatto molto popolare) ma come tutte le meduse è molto delicata e i contatti possono danneggiarla.

Habitat

Vive in tutti gli oceani dell'emisfero settentrionale, dove può essere molto abbondante. Nel Mediterraneo negli ultimi anni si sono verificati spiaggiamenti di massa sia nell'Adriatico che nel Tirreno.

Riconoscerla

L'ombrello misura 30-40 cm, ha tentacoli sul margine, il corpo è discoidale, biancastro, con gonadi disposte in quattro cerchi visibili in trasparenza. Il manubrio ha quattro lunghe braccia orali. Molti canali radiali collegano il centro e la periferia dell'ombrello. A differenza di altre specie, molto più delicate, questa medusa vive bene in acquario per cui può essere osservata negli acquari marini di tutto il mondo.



Aequorea forskalea

non urticante

Piccola e innocua, è priva di cnidocisti per noi pericolosi. È detta medusa equorea.

Habitat
Pelagica, non è molto abbondante lungo le nostre coste, anche se localmente può presentarsi in grosse concentrazioni sugli strati superficiali del mare che va dall'Alaska a Baia California, dall'Atlantico degli Usa al Mediterraneo.

Riconoscerla
È un'idromedusa che gemma da forme polipoidi viventi sul fondo marino. Non ha grandi dimensioni, raggiunge al massimo 10 cm di diametro.
Si distingue dalle altre meduse per i tantissimi canali radiali che congiungono il centro e il margine dell'ombrello appiattito. La bocca e il manubrio sono inseriti in un bulbo gelatinoso che parte dal centro dell'ombrello e si proietta verso il basso. Da essa si è isolata la proteina verde (GFP), una sostanza alla base della fluorescenza di molte meduse.
La scoperta di questa proteina ha permesso lo sviluppo di nuove tecniche per la diagnosi di malattie e la ricerca nel campo della biologia molecolare, con applicazioni in campo diagnostico utilizzandola come marker di specifiche linee cellulari. La scoperta della GFP è valsa ai ricercatori americani Osamu Shimomura, Martin Chalfie e Roger Tsien, il premio Nobel per la chimica nel 2008.

Maschio di Tanuta a difesa delle uova (foto di Giacomo Tofani)

Rana pescatrice (foto di Giacomo Tofani)

Urticanti, dannose per l'essere umano

Pelagia noctiluca *urticante* - frequente

La stragrande maggioranza delle punture di meduse sono ascrivibili a questa specie.
È bioluminescente per cui è visibile anche di notte ed è chiamata Medusa luminescente.

Habitat
Nei primi anni ottanta *Pelagia* è stata molto abbondante nel Mediterraneo, poi è scomparsa ed è riapparsa a intervalli quasi decennali, ma dalla caldissima estate del 2003 la sua presenza è costante nel bacino occidentale del Mediterraneo.
Pelagia, in piena estate, può formare dei banchi estesi che flagellano le coste anche per mesi. Attualmente si trova nelle acque antistanti la Campania, la Liguria, la Toscana, e in generale è presente nel Tirreno del Nord e del Sud.

Riconoscerla
Il colore del corpo è violetto, l'ombrello misura circa 10 cm con otto tentacoli che estesi possono raggiungere anche i 10 metri, mentre la bocca è dotata di otto braccia orali lunghe, mangiano uova e larve di pesci con un impatto che può essere devastante sugli stock ittici. I banchi sono molto fitti e se arrivano a un impianto di maricoltura, i pesci in allevamento possono essere uccisi. Dato che le meduse si cibano anche di uova e larve di pesci, l'impatto sugli stock ittici e sulla pesca può essere devastante.

Chrysaora hysoscella

urticante

Simile alla *Pelagia* ma molto meno urticante.
È detta Medusa bruna.

Habitat
Vive in Atlantico e si spinge molto a Nord (fiordi norvegesi), dove può raggiungere grandissime densità. In Mediterraneo non è abbondante ma frequente.
Attualmente si osserva la sua presenza in alto Adriatico, in Abruzzo.

Riconoscerla
L'ombrello può raggiungere i 30 cm di diametro, il manubrio (la parte centrale dove c'è la bocca della medusa) presenta quattro braccia orali che possono raggiungere anche un metro di lunghezza.
La faccia superiore dell'ombrello è decorata con 16 bande a forma di V che partono dal centro dell'ombrello e raggiungono il margine, dove sono presenti 24 tentacoli, in gruppi di tre.
Ha una colorazione bianco-giallastra con sfumature marroni. Si tratta di un animale molto elegante, bello da fotografare.

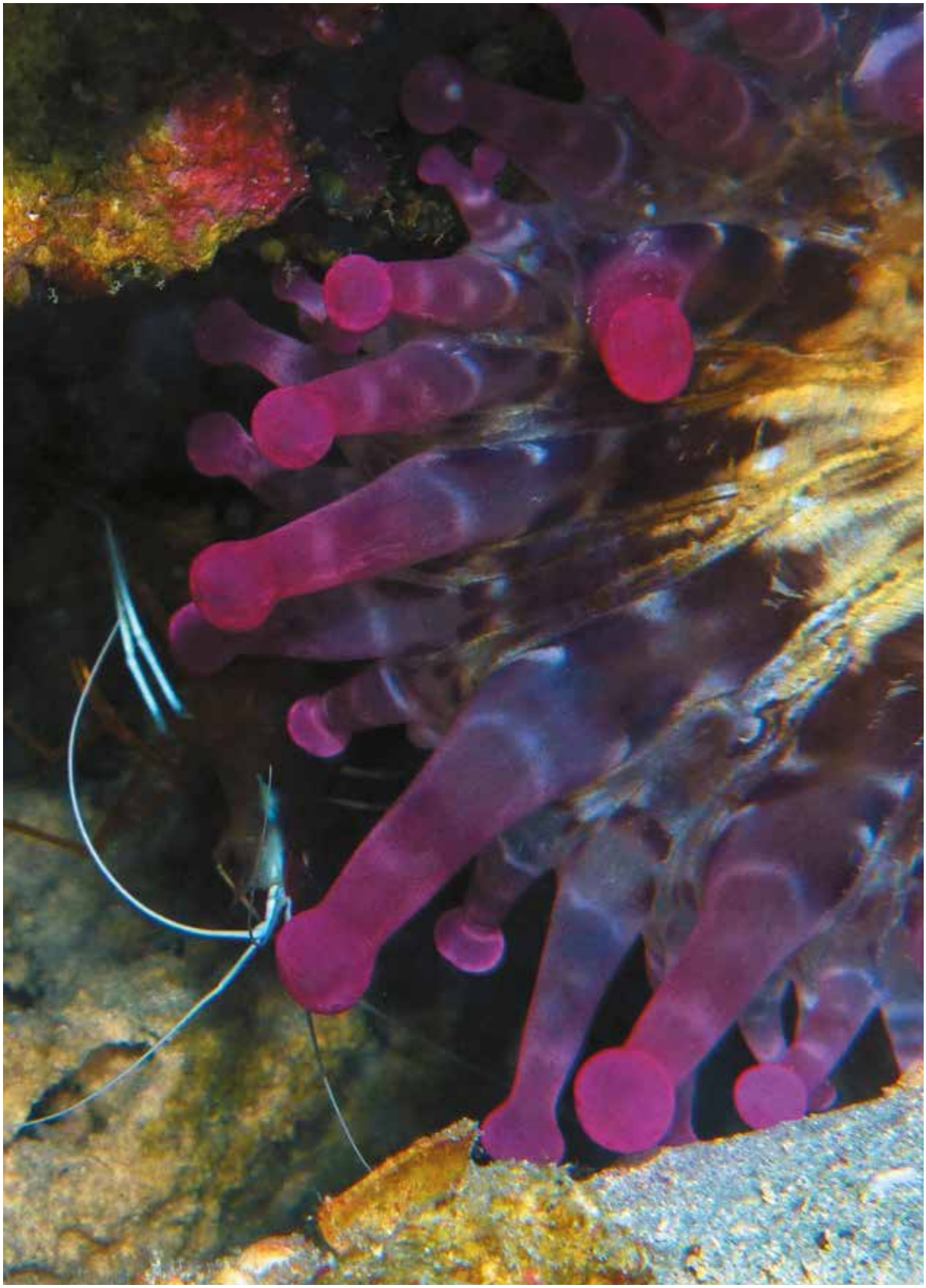
Physalia physalis

molto urticante

Chi viene colpito avverte una forte scarica e raramente vede questa medusa chiamata popolarmente Caravella portoghese e nota come *Portuguese Man Of War* per la sua pericolosità.
Non è una medusa, è un sifonoforo, una colonia di polipi. I suoi tentacoli sono velenosi e può causare reazioni sistemiche: forti dolori addominali e toracici, spasmi muscolari e aritmie cardiache se si è allergici alla loro puntura (shock anafilattico come per una puntura di ape o vespa) pur non essendo una medusa killer. Alla fine di agosto 2010 vicino a Cagliari una donna è morta, il primo caso in Mediterraneo.

Habitat
La Caravella Portoghese vive in oceano e qualche volta supera lo stretto di Gibilterra portata dalle correnti marine.
Segnalata anche in passato, si incontra raramente, ma nel 2009 ha colpito diverse volte nel Mediterraneo occidentale, in Corsica, Liguria, lungo le coste della Toscana e alcuni bagnanti sono stati ricoverati in ospedale.
Gli esemplari di Physalia non vivono in sospensione nell'acqua, galleggiano sulla superficie del mare, non sono individui singoli, ma colonie. Le colonie sono formate da una camera ripiena di gas sormontata da una vela, alla quale sono sospesi numerosi tentacoli, contenenti statocisti, la cui lunghezza può anche superare i 30 metri.
Quando l'intera colonia si muove, i tentacoli si contraggono ritmicamente, sondando l'acqua sottostante alla ricerca di potenziali prede. Ciascun tentacolo, negli esemplari adulti, può trasportare più di 750.000 nematocisti, i cui aculei urticanti possono causare gravi ferite anche all'uomo.
Normalmente vive in acque marine tropicali e subtropicali superficiali, non in Mediterraneo.

Riconoscerla
Non è una medusa, ma una colonia di forme polipoidi e medusoidi che coesistono formando una grande vescica piena di gas, detta pneumatoforo.
Il polipo vescicolare, fungente da galleggiante, contiene una miscela di gas della stessa composizione dell'atmosfera e, talvolta, può essere fino al 90% una concentrazione del gas diossido di carbonio, ha un diametro circa di trenta centimetri e sotto di essa proliferano gli altri polipi.
Ogni gruppo di polipi, lunghi come un pollice, ha una forma e una funzione.
I polipi gastrozoidi sono dotati di bocca, e ingeriscono le prede, i polipi dattilozoidi sono incaricati di catturare il cibo con i cnidocisti, cellule armate di aghetti urticanti specializzate che iniettano il veleno (contenente agenti paralizzanti) nella preda e si trovano nei tentacoli lunghi fino a 20 m dotati di un potentissimo veleno, deleterio anche per l'uomo, i polipi gonozoidi servono per la riproduzione (dr. Fausto Tinti, zoologo, Facoltà di Biologia Marina di Ravenna). La Physalia è in grado di angolare, mediante contrazione muscolare, il pneumatoforo contranedolo in modo da direzionare il suo nuoto seppure parzialmente.
Il pneumatoforo di Physalia può misurare 15 centimetri e i tentacoli completamente estesi anche i 20-30 metri.
Sua predatrice è la tartaruga marina *Caretta caretta* che la divora senza problemi.



Anemone e aragostina (foto di Giacomo Tofani)

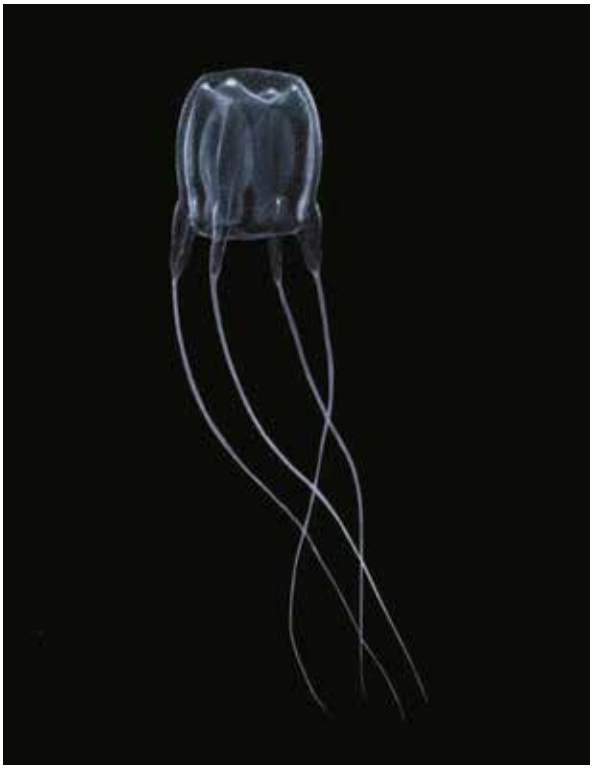
Carybdea marsupialis

urticante

È un cubozoo, simile alle meduse australi mortali per l'uomo. Fortunatamente la specie Mediterranea non ha un veleno mortale: punture molto dolorose con intensi effetti brevi.

Habitat
Presente nelle aree più settentrionali dei mari italiani, è sempre più frequente lungo le nostre coste.
È attratta dalla luce e si avvicina alla costa durante la notte.

Riconoscerla
Molto piccola, trasparente, con l'ombrello cubico che misura dai 4 ai 5 cm circa, è armata da quattro lunghi tentacoli. Nuota molto vigorosamente e si sposta facilmente. Tipicamente mediterranea, è tra le meduse più urticanti dei nostri mari.



Rhopilema nomadica

fortemente urticante

Potrebbe essere confusa con *Rhizostoma* (che è innocua) ma si differenza per non avere il caratteristico bordo blu dell'ombrello.
È mangiabile.

Habitat
È tipica dell'oceano Indiano e Pacifico e non ha rappresentanti atlantici né mediterranei.
Nel 1977 è stata localizzata nel mar Mediterraneo, lungo le coste di Israele, in seguito il suo areale si è esteso anche a parte delle coste del Nord Africa, del mar Egeo e del mar Ionio.
Non è mai arrivata nei mari italiani, le temperature non sono abbastanza alte per questa specie tropicale. Negli anni '80 una specie di *Rhopilema* è diventata improvvisamente molto abbondante lungo le coste israeliane del Mediterraneo: forse è migrata a partire dal Mar Rosso attraverso il Canale di Suez (da cui il nome nomadica). Nel Mar Rosso ha causato molti danni alla pesca e al turismo.

Riconoscerla
Le dimensioni la rendono molto visibile dato che può raggiungere gli 80 cm di diametro dell'ombrello e di solito forma sciami estesi.
Non sopravvive alle temperature del Mediterraneo occidentale anche se il riscaldamento globale potrebbe favorire la sua espansione.

Drymonema dalmatinum

molto urticante

Fortemente urticante e pericolosa per le sue grandi dimesioni.

Habitat
Heckel, grande naturalista tedesco, la descrisse per la prima volta nel 1880 osservandola nelle coste della Dalmazia, in Adriatico, e la chiamò *Drymonema dalmatinum*.
Per molti anni quella descrizione fu l'unica testimonianza dell'esistenza di questa specie, ma nel 1940 Stiasny, un altro ricercatore, la ritrovò sulle coste orientali dell'Adriatico.
Per decenni non se ne seppe più nulla (diventò un flagello lungo le coste di Puerto Rico).
È riapparsa lungo le coste croate e potrebbe facilmente arrivare in acque italiane.

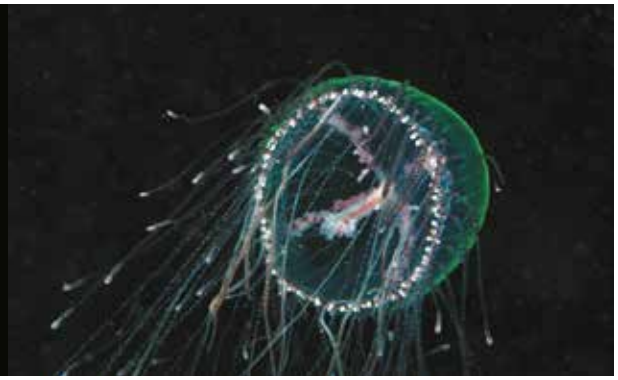
Riconoscerla
È una specie molto rara simile alla medusa più grande del mondo, la *Cyanea capillata* dei mari nordici che raggiunge anche i 2 metri di diametro.
Drymonema è di notevoli dimensioni: può arrivare fino a 1 metro di diametro ed è la più grande medusa del Mediterraneo.
Com'è possibile che un animale così grande possa passare inosservato per decenni? Probabilmente trascorre questi lunghi periodi sul fondo del mare, in forma di piccoli polipi attaccati alle rocce.
I polipi possono vivere (come piccoli coralli) per decenni e poi, all'improvviso, produrre meduse, a volte poche, quel tanto che basta per formare nuovi polipi con i processi riproduttivi, e se le condizioni diventano favorevoli, le meduse diventano miliardi.

Olindias phosphorica

leggermente urticante

Habitat
Negli anni scorsi è stata molto abbondante lungo le coste della Tunisia e ha causato problemi all'industria del turismo.
Nel 2009 la presenza di queste meduse lungo le nostre coste è stata sporadica.
Non formano mai banchi estesi, ma possono essere localmente abbondanti.

Riconoscerla
Come *Aequorea forskalea* è un'idromedusa e a differenza di quest'ultima è urticante e più piccola: arriva a 6 cm. Gemma lateralmente da forme polipoidi che vivono fissate al fondo. Dopo un periodo di riposo, batte vigorosamente l'ombrello e sale verso la superficie, per poi lasciarsi cadere di nuovo verso il fondo con i tentacoli espansi.
Durante la discesa la medusa pesca e cattura il plancton di cui si nutre. Vedendole salire dal fondo, si ha l'impressione che queste meduse ci stiano attaccando ma non è così.



Cassiopea andromeda

urticante

Non è pericolosissima, ma è meglio non toccarla perché produce muco nel quale sono presenti le cellule urticanti, e se si entra in contatto con quest'ultimo, si possono avere irritazioni.

Habitat
Entrata in Mediterraneo dal Canale di Suez, sta risalendo lungo le coste turche. All'inizio del 2010 è stata segnalata a Malta, e da là è arrivata alle porte di casa nostra. Di solito si trova su fondi sabbiosi, ma può essere presente anche su quelli rocciosi.

Riconoscerla
Piccola, massimo 30 cm, sta posata sul fondo marino. L'ombrello è rivolto verso il basso, mentre bocca e tentacoli verso l'alto: per questo Cassiopea viene chiamata in inglese "medusa al contrario". Sta rivolta verso l'alto perché possiede alghe unicellulari filtranti la luce nell'acqua.

Nomi delle meduse in Mediterraneo

*Cotylorhiza Tuberculata (*Egg jellyfish) (Méduse oeuf au plat) Medusa cassiopea
Rhizostoma Pulmo (White jellyfish) (Poumon de mer, ou, chou-fleur) Polmone di mare
Pelagia noctiluca (Mauve stinger jellyfish) (Pèlagie) Medusa luminosa
Aurelia aurita (Moon jelly) (Medusa común) Medusa luna
Chrysaora hysoscella (Compass jellyfish) (Meèduse rayonnèe, ou boussole) Medusa bruna
Physalia physalis (Portuguese Man of War) (Galère portugaise) Caravella Portoghese
Velella velella (by-the-wind sailor) Barchetta di S. Pietro

Invasione delle meduse

Le meduse esistono da 600 milioni di anni.
Le invasioni di meduse a cui si assiste da un paio di anni, è il frutto dell'azione sconsiderata dell'uomo sull'ecosistema marino.
Pesci e meduse competono nell'utilizzo delle risorse: piu' pesci (e molte specie predano le meduse) peschiamo e piu' le meduse, private dei predatori naturali, mangiano crescono e si riproducono.
Sono necessarie politiche di gestione oculata e ponderata della pesca al fine di non turbare i delicati e precari equilibri della natura, troppo danneggiati dall'affarismo umano, dove tutto ha un prezzo, una convenienza, un'opportunità personale.
Le tartarughe marine predano le meduse, ma se non hanno più siti ove deporre le uova, scompaiono dai nostri mari. La convivenza si fonda su un valore costitutivo del riconoscere e riconoscerci appartenenti alla stessa vita del Pianeta.Il cambiamento del clima (riscaldamento dell'acqua, cambio di salinità del mare), l'inquinamento ambientale (emissione delle acque calde dalle centrali elettriche; presenza di ormoni della pillola contraccettiva e del trattamento della menopausa nelle acque di scarto che diminuiscono la fertilità dei pesci; presenza di nitrati usati in agricoltura provoca un'anomala proliferazione di alghe microscopiche di cui si nutrono le meduse e che causano il soffocamento delle uova dei pesci), la cementificazione delle coste, il degrado, portano all'usura dell'ecosistema.
È tempo di porre relazioni corrette e armoniche, vitali che ci conducano a un atteggiamento di conoscenza, riconoscimento, apprendimento dalla Natura, rispetto, cura, controllo, progettazione, pianificazione.
Nel proprio habitat naturale ognuno di noi può iniziare un'azione popolare contro il degrado civile in favore dell'ambiente.
Nel frattempo, impariamo a conoscerle, riconoscerle, evitarle, e soccorrerci in caso di puntura con conseguenti bruciature.

Acquario di Genova

L'inaugurazione della nuova area espositiva risponde alla missione dell'Acquario di Genova, da sempre impegnato a sensibilizzare ed educare il grande pubblico alla conservazione, alla gestione e all'uso responsabile degli ambienti acquatici attraverso la conoscenza e l'approfondimento delle specie animali e dei loro habitat. L'obiettivo dell'Acquario di Genova è far conoscere la biologia e l'ecologia delle meduse, sfatando alcune comuni convinzioni. È importante comprendere che, nel Mar Mediterraneo, non sono un pericolo per l'uomo, ma sono importanti per l'equilibrio dell'ecosistema marino, rientrando nella catena alimentare, prede ad esempio delle tartarughe marine. Le meduse esistono da milioni di anni e testimoniano l'antichità della vita marina dalla quale hanno avuto origine tutti gli esseri viventi.

INFO

Se volete saperne di più sulle meduse o volete che qualche "esperto" vi aiuti a riconoscerle, chiamate OGS (Istituto nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale) Dipartimento di Oceanografia Biologica telefono 040 2249711 e chiedete della Dott.ssa Paola Del Negro

Progetto "Occhio alla medusa"

Per conoscere quali mari sono abitati dalle meduse è nato "**Occhio alla medusa**", un progetto partecipativo con una mappa online costantemente aggiornata, che vi aiuta a riconoscere e a sapere dove vivono le specie del Mediterraneo. In questi ultimi 6-7 anni la quantità di meduse presenti nel Mediterraneo e in Italia è aumentata considerevolmente.
Le cause sono molteplici, in sintesi:

- temperature dell'acqua sempre più tropicali dovute al cambiamento di clima
- pesca industriale che ha sterminato banchi ittici (molti pesci sono loro predatori)
- acque mediamente più pulite da particelle solide ma con veleni non visibili per inquinamento
- perdita dei loro predatori: pesce luna, tartarughe marine, molti pesci e uccelli marini

Le meduse in genere non amano i mari inquinati, anche se il dibattito è aperto sul fatto che questa sia una regola o meno. *(http://www.ecoblog.it/post/2636/ops-fioriscono-le-meduse)*
Tra la Liguria e la Toscana se ne vedono a sciami arrivare fino a riva, creando problemi per la pesca e per il turismo.
"Occhio alla medusa", è un progetto che diventa una sorta di gioco d'estate per i bambini, i quali si divertono a contarle. **La tropicalizzazione dei mari sta cambiando la diversità biologica**, con l'arrivo di nuove specie di meduse, particolarmente dall'Oceano Indiano.
Nel Mar Ligure sciami di *Velella* più volte hanno colorato la battigia di blu; la loro presenza sembra indicare un ambiente in buone condizioni. Alcune specie come la *Mnemiopsis leidyi* estremamente voraci di uova e larve di pesce, sono un problema per la pesca e per la conservazione ittica. L'iniziativa nasce con il contributo di tutti noi: se sulle spiagge e nei mari dove ci troviamo sono presenti delle meduse, **possiamo segnalarlo in modo da far aggiornare la mappa online dedicata alla campagna "Occhio alla medusa"** dove, grazie alla tecnologia di Google, è possibile monitorare i luoghi invasi dalle meduse e le specie presenti.

Alessandro e Cecilia al mare

Difendersi dalle meduse

Cosa fare in caso di incontro

a cura di Canoa Verde

Evitare le meduse

«Le meduse si spostano verticalmente, potendo stare in superficie e potendo scendere sul fondo; si muovono orizzontalmente, spesso portate dalle correnti. Non ci sono regole predefinite: le trovi ovunque, poiché le meduse sono parte del plancton e si spostano con la corrente che non riescono a contrastare pur essendo abili al nuoto» (prof. Ferdinando Boero, biologo marino dell'Università del Salento).
Se le vediamo salire verso di noi, non è per attaccarci, semplicemente fanno la loro vita. Utile è conoscere e consultare la mappa delle meduse dell'Operazione Meduse cui noi stessi possiamo contribuire con le nostre segnalazioni.

Tuffarsi vedendo una medusa lontana

Le meduse che pungono hanno solitamente tentacoli molto lunghi. *Pelagia* arriva a 10 metri mentre *Physalia* (la Caravella Portoghese) può raggiungere i 20 metri: la medusa che sembra abbastanza lontana da noi può toccarci e urticarci coi suoi lunghi tentacoli.

Le meduse possono uccidere

Alcune tossine di meduse possono causare shock anafilattico. Il forte dolore provocato dalla puntura può essere fatale in cardiopatici. In caso di reazione cutanea diffusa, difficoltà respiratorie, sudorazione, pallore e disorientamento, portare immediatamente al pronto soccorso la vittima.
Racconta Boero: "In Australia le meduse killer fanno più vittime degli squali. *Physalia* – in Florida – ha ucciso. Non ci sono stati casi di vittime a causa di punture di medusa nel Mediterraneo ma spesso le persone punte finiscono all'ospedale".

Toccare le meduse non urticanti

Anche i tentacoli delle meduse innocue agli umani hanno le cnidocisti (i piccoli organelli cellulari che contengono la tossina) che possono restare sul palmo della mano e, se non le laviamo e poi ci tocchiamo gli occhi (o altre parti delicate), possiamo trasferire il veleno e provocare una leggera infiammazione.

Il liquido urticante delle meduse

È formato da una miscela di proteine che possono essere tossiche per il sistema nervoso, circolatorio o per il derma.
Il prof. Boero avverte che non ci sono antidoti specifici per questi veleni che sono termolabili (si degradano ad alte temperature).

Cosa si prova quando si è punti

Bruciore e dolore per reazione infiammatoria locale. Il dr. Francesco Sacrini, specialista in dermatologia presso l'Istituto Clinico Humanitas di Milano, avverte che arrossandosi la pelle, compaiono piccoli pomfi, e dopo circa 20 minuti la sensazione di bruciore si esaurisce e resta la sensazione di prurito.
Il grado di dolore-bruciore varia a seconda delle aree colpite (insopportabile se è più del 50% della superficie corporea, occorre ricorrere al pronto soccorso).

Cosa fare quando si è punti

Stare calmi, respirare normalmente, uscire al più presto dall'acqua (in caso di reazioni come lo shock anafilattico è pericoloso), lavarsi la parte colpita con acqua di mare senza toccare con le mani nude per diluire la tossina non ancora penetrata (in alcuni casi l'acqua dolce potrebbe favorire la scarica del veleno delle cnidocisti che si attivano) e pulire la pelle da parti di medusa rimaste attaccate (dr. Sacrini).

Rimedi naturali

I rimedi fai da te possono peggiorare la situazione.
Il calore di una pietra o della sabbia calda non servono dato che per annullare le tossine bisognerebbe raggiungere i 40°-50°C. L'ammoniaca e l'urina, che la contiene, non sono disattivanti della tossina delle meduse e potrebbero ulteriormente infiammare la parte colpita.
Così per l'uso di aceto o alcool.

Medicazione

Per avere un'immediata azione antiprurito e bloccare la diffusione delle tossine, non grattarsi ma applicare un gel astringente al cloruro d'alluminio.
Si può far preparare dal farmacista indicando una concentrazione che va dal 3 al 5% considerando ideale la concentrazione al 5% (dr. Arricò).
"In commercio c'è un gel (utile anche per le punture di zanzare) applicabile più volte al giorno senza controindicazioni.
Creme al cortisone o contenenti antistaminico sono inutili, entrano in azione dopo 30 minuti dall'applicazione quando il massimo della reazione si è già esaurita naturalmente" (dr. Sacrini).

Cicatrici

Per evitarle, non esporre la parte al sole, tenerla coperta finché è infiammata (potrebbe durare due settimane), essendo sensibile alla luce solare la pelle in questione potrebbe scurirsi.

Occhialini, maschera e tute anti-medusa

Gli occhialini da nuoto e la maschera aiutano a guardare sott'acqua e a scorgerle, una tuta da surf può proteggere la pelle.
In Australia dove le meduse spesso sono mortali c'è chi usa le tute antimedusa (*http://www.stingersuits.it/*).
La medusa al contatto, particolarmente dei suoi filamenti, percepisce una preda di cui nutrirsi o un nemico come l'uomo. La pelle umana emana una sostanza alla quale reagiscono le cellule ricevitorie orticarie. Queste inviano, tramite una sostanza, l'informazione alla capsula orticaria della medusa.
In questa capsula orticaria avviene un innalzamento della pressione che arriva da 150 fino a 200 atmosfere (200 volte la pressione di un pneumatico) e un microscopico arpione viene sparato a una velocità incredibile (il "bacio della medusa"), uno dei movimenti piú veloci osservati in natura.
L'arpione a velocità supersonica perfora lo strato protettivo della pelle (stratium corneum), e la sostanza urticante inoculata raggiunge le vie sanguigne. Per questo motivo si dice che la medusa ci ha punto.

Creme antimedusa

Creme sono ancora allo studio per comprovarne la loro efficacia. Secondo il Dott. Sacrini, queste creme antimedusa in commercio, contengono estratti derivati dal pesce pagliaccio che possiede una sostanza repellente per le meduse, ma nella letteratura medica per ora solo un articolo sostiene che sia efficace.

Meduse e mari puliti e caldi

La loro presenza non significa necessariamente che l'acqua sia calda e pulita. Il prof. Boero ricorda che ci sono specie che prediligono le acque fredde (anche artiche), e specie che prediligono quelle calde, come accade per i pesci per cui ci sono specie tropicali, artiche, costiere, di profondità. Ci sono meduse in acque pulite altre in acque inquinate come nei porti o presso scarichi a mare industriali.

Quando le meduse popolano di più i mari

Solitamente diventano più abbondanti dopo la primavera. Secondo il prof. Boero, verso febbraio - marzo c'è la fioritura del fitoplancton, verso marzo-aprile quella dei crostacei, infine quello delle meduse. Velella (che non è una medusa) è molto abbondante verso aprile maggio, mentre Pelagia è più estiva.
http://www.focus.it/Scienza/speciali/emergenza-meduse-come-difendersi_1.aspx

Contatto con uno sciame di meduse al largo

Fatevi un buon training autogeno per non farvi prendere dal panico e dal dolore. Arrivati a riva, con l'aiuto di qualche bagnante o pagaiatore o barca nelle vicinanze, procedete a controllare la bruciatura conseguente alla puntura e inoculazione del liquido irritante. Il dott. Sirna prosegue: "No al fai da te, soprattutto se si tratta di bambini, ampie zone del corpo o del viso. Sbagliare può costare importanti **cicatrici**. Nei casi importanti è necessario rivolgersi a un **pronto soccorso** o a una guardia medica e nel frattempo utilizzare poca ammoniaca o aceto o succo di limone (presenti in un qualunque stabilimento balneare). **Cortisonici o antistaminici** solo su suggerimento del medico!" Se vi trovate su una spiaggia deserta e non avete altro, usate la vostra orina, poche gocce contengono ammoniaca.

Il consiglio del medico specialista

Il Dott. Riccardo Sirna, esperto subacqueo, responsabile del reparto di **Dermatologia** dell'Ospedale di Grosseto, ci suggerisce quanto segue: "La prima cosa da fare è rimuovere i tentacoli se sono rimasti attaccati alla pelle. Ovviamente utilizzando una protezione per le mani. La parte va poi sciacquata con acqua fredda e salata. No all'acqua dolce che può aumentare il **sintomo**". Il contatto con uno di questi affascinanti animali, sulla nostra **pelle** e in special modo su quella dei bambini più delicata, provoca un'ustione, più o meno profonda o dolorosa. La **reazione cutanea** dipende sicuramente dalla parte del corpo colpita, ma anche dal tipo di medusa. In genere, nei nostri mari non esistono meduse pericolose per la vita, la **reazione sulla pelle** può durare da poche ore a molti giorni. Se si viene a contatto con una medusa grande bianca e bordata di viola, possiamo stare tranquilli, si tratta del cosiddetto "polmone di mare", che provoca solo un lieve bruciore. Diverso è invece il contatto con la "Pelagia", piccola e rossa. Nonostante il suo aspetto rassicurante, può provocare molto **dolore**. La prima cosa da fare è lavare la parte con acqua fredda e salata. In seconda battuta lavare la parte con l'ammoniaca o l'aceto. Solo in casi più rari, su proposta di un medico, o personale sanitario, sarà necessario applicare pomate o farmaci a base di cortisone o antistaminici. Mai il fai da te, specie se si tratta di bambini o contatti che riguardano il volto. Un **pronto soccorso** o **una guardia medica**, il 118, può sempre offrire la giusta consulenza.

In caso di contatto con meduse nostrane o poco velenose

Primo soccorso:

- **uscire dall'acqua**, dolore e panico possono mettervi in pericolo
- **sciacquare** la parte in acqua salata (MAI in acqua dolce)
- **togliere gli eventuali tentacoli** o pezzetti dell'animale dalla pelle con delle pinzette, del nastro adesivo o scollateli con la lama di un coltello o una carta rigida come il bancomat stando attenti a non toccare con le mani nude il materiale da asportare
- **spargere di sabbia pulita** la scottatura, poi delicatamente asportare sabbia e cellule urticanti ancora presenti
- **disinfettare la bruciatura** con un antisettico, poi applicare una pomata antinfiammatoria
- **se persiste il dolore**, consultare un medico che a discrezione prescriverà un analgesico, antistaminico o cortisone per ridurre la reazione e il dolore
- consultare immediatamente il pronto intervento se la parte urticata è molto gonfia, il respiro irregolare, la voce è alterata, o c'è malessere
- **trattamento omeopatico** per punture leggere, Urtica urens 5 granuli 3 o 4 volte al dì
- **Bambini**: a cura del Dott. Giancarlo Gallone, pediatra: (*http://www.mammaepapa.it/salute/p.asp?nfile=puntura_della_medusa*)

Numeri utili in caso di problemi

- **all'estero** il numero d'emergenza internazionale è il 112, in alcuni paesi può coesistere con il 911
- **in Italia** ci si può rivolgere direttamente al 118, Guardia medica, Pronto soccorso, BIS (*basic life support*) in spiaggia
- 1530 **Numero Blu della Guardia Costiera** (*http://www.guardiacostiera.it/*)

Link: *http://www.travelclinic.it/viaggi_int/consigli/017.htm*

SEGNALA LE MEDUSE

Contribuite a tenere una mappa aggiornata utile a tutti per tenere sotto controllo il fenomeno della proliferazione delle meduse e sapere quel che avviene a livello di bacino del Mediterraneo, inviando un'email al Prof. Ferdinando Boero: *boero@unisalento.it* e a questa rivista: *info@nuovedirezioni.it*

Specificare i seguenti punti:

1. Data avvistamento .....
2. Osservazione durante (la pesca, la navigazione, l'immersione, il nuoto, la pagaiata, il cammino lungo la costa o battigia) .....
3. Località dell'avvistamento .....
4. Dove (acque costiere, al largo, spiaggiate) .....
5. Specie di medusa .....
6. Nel numero. (isolata, molto distanziate tra loro, raggruppati in strisce dette di Langmuir, moltissime a formare uno sciame diffuso, molte spinte dal vento lungo la costa alla fine del ciclo biologico, quando si liberano i gameti e si formano le larve e poi i polipi) .....
7. Densità per metro quadrato .....
8. Distanza tra loro (centimetri o metri) .....
9. Altri particolari .....

Se possibile allegare foto o video inserendolo su Youtube.

Ferdinando Boero
Professor of Zoology
Università del Salento / CoNISMa / CNR-ISMAR
I links per conoscerlo
http://f1000.com/prime/reports/b/7/49/
http://www.coconet-fp7.eu/
http://www.fao.org/docrep/017/i3169e/i3169e.pdf
http://www.marineboard.eu/
http://meteomeduse.focus.it/
https://www.unisalento.it/web/guest/scheda_personale/-/people/ferdinando.boero/biografia
http://www.ismar.cnr.it/personale/boero-ferdinando/
http://scholar.google.com/citations?user=Syro5DUAAAAJ&hl=en
http://f1000.com/thefaculty/member/5244821872453101
http://www.treccani.it/webtv/esperti/boero_ferdinando

OCCHIO ALLA MEDUSA
La Scienza dei Cittadini
URTICANTE
LEGGERMENTE URTICANTE
NON URTICANTE
Porpita 1-5 cm
Velella 5-7 cm
Phyllorhiza 30-60 cm
Rhizostoma pulmo 20-60 cm
Rhizostoma luteum 40-60 cm
Cassiopea 30 cm
Mnemiopsis 15 cm
Cotylorhiza 10-30 cm
Aurelia 10-40 cm
Aequorea 5-10 cm
Beroe ovata 6 - 25 cm
Leucothea 20 cm
Salpa 10 cm
Mnemopsis 5-10 cm
IL VOSTRO AIUTO È PREZIOSO !
Se vedete queste specie mandate la vostra segnalazione e se potete una fotografia a http://meteomeduse.focus.it/ oppure a boero@unisalento.it con queste informazioni :
NOME: se possibile con una fotografia, se non nel poster la foto è necessaria
ABBONDANZA: meno di 10, 10-100, 100-500, 500-1000, più di 1000
LOCALITA': (nome e/o coordinate geografiche) acque costiere, largo, spiaggiate
DISTANZA TRA INDIVIDUI: 10 cm, meno di 1m, 1-5m, 5-10m, 10-20m,più di 20m
N° DI INDIVIDUI PER METRO QUADRATO: meno di 10, 10-100, 100-500, più di 500
OSSERVAZIONE DURANTE: navigazione, immersione, nuoto, camminando lungo costa
UNIVERSITÀ DEL SALENTO
MAUS
PERSEUS
VECTORS
Ritmare
LifeWatch
Focus
MUY INTERESANTE

Lesioni da animali

La conoscenza può salvare la vita

di Cinzia Ciolli

È periodo di vacanze e giornate all'aria aperta, per questo abbiamo pensato di ripubblicare un dossier che aiuti a comprendere cosa fare nel caso facessimo uno spiacevole incontro con uno degli animali che insieme a noi popolano questo pianeta.

Sarà che scrivo soprattutto a sera tardi e di notte, e che le zanzare – ahimè – mi tengono spesso compagnia e sembrano gradire il mio sangue. Oh, intendiamoci, talvolta le zanzare sono anche utili: se mi pungono mi tengono sveglia. Però, tutto sommato, sono una rogna...

Sarà che l'idea di essere oggetto delle attenzioni potenziali di un insetto che si chiama "zanzara tigre" mi mette un po' in ansia.

Non come la tranquillizzante Ape Maia, il Grillo Parlante di Pinocchio, i tecnologici personaggi di Zeta la Formica e di A Bugs Life. Insetti dovunque, dappertutto... Anche nella pubblicità: ricordate quella di una nota marca di birra che aveva scelto le scaltre e ingegnosissime (c'era da scommetterlo...) formiche come *testimonial*?

E i tempi in cui, con nostalgia, si cantava la morte dell'Uomo Ragno sono ormai lontani: il film che sta per uscire nelle nostre sale si presenta con le pesanti credenziali del cult-movie, annunciato da incassi con cifre da capogiro.

Insomma: il mondo visto dalla parte degli insetti sembra andare di moda. O forse sarebbe meglio dire che di moda non è mai passato.

Prendiamo una mosca, per esempio: una piccola, fastidiosa, tediosissima mosca: è al mondo da quando ci siamo noi, forse persino di più.

Bene, quel piccolo (e tutto sommato... odioso) insetto ha avuto decine di rappresentazioni, le

La zanzara Tigre (*Aedes albopictus*) così chiamata in quanto è nera a strisce bianche sul corpo e sulle zampe

prime addirittura 3.000 anni avanti Cristo, ha goduto delle attenzioni di alcuni romanzieri tra i più noti e geniali del mondo (Franz Kafka, tanto per citare il caso più sconvolgente e famoso) nonché di un Padre della Chiesa come Sant'Agostino, secondo il quale l'unica utilità delle mosche era quella di punire l'arroganza degli umani.

Un po' di notizie... tecniche, possono essere utili per approfondire la nostra conoscenza con questi singolari abitanti del mondo. Gli insetti appartengono, insieme ai ragni e ai granchi, all'enorme gruppo degli artropodi. Artropode significa "piede articolato": gli insetti hanno infatti gambe costituite da diversi segmenti separati da giunture flessibili. Da cosa si riconosce un insetto? Dal fatto che, tranne alcune farfalle che hanno il primo paio di zampe regredito, hanno sempre sei zampe. Ergo: un ragno non è un insetto (ha otto zampe); e neppure uno scorpione (ne ha dieci). Sono insetti le pulci e i pidocchi, ma non lo sono le zecche. Non tutti gli insetti sono dotati di ali, come spesso si crede. La maggior parte degli insetti microscopici e parassiti ne sono privi e spesso sono addirittura immobili. Gli esperti dicono che oltre il 95% delle specie animali attualmente viventi è costituito da insetti. Tra questi, la parte del leone spetta ai coleotteri, che ne rappresentano oltre il 40%.

La scienza zoologica deve tuttora ammettere che di questa immensa schiera di minuscoli esseri viventi, la maggior parte (e in particolare quelli della foresta pluviale) sono sconosciuti. Inoltre, gli insetti svolgono una funzione essenziale per quanto riguarda la razionalizzazione e il bilanciamento dell'equilibrio della biosfera, tanto da condizionare la stessa produzione alimentare e il problema della fame nel mondo: gran parte della produzione di frutta dipende dagli insetti, senza i quali decine di specie finirebbero per scomparire dalla faccia della terra. Alleati preziosi per quanto riguarda lo smaltimento dei rifiuti, partecipano al "complesso metabolismo della materia organica" e sono importantissimi anche per quanto riguarda molti settori della scienza, tra i quali anche la genetica.

Uno dei tratti che accomuna questi piccoli abitatori del pianeta con l'uomo è l'abilità nella costruzione di società complesse.

Tra tutti gli animali, solo gli insetti sono stati in grado di creare strutture sociali simili a una piccola città (si pensi alle meravigliose opere delle api o delle formiche), con una rigida divisione dei compiti (dall'allevamento dei piccoli al procacciamento del cibo, dalla costruzione delle "infrastrutture" alla difesa della comunità). Inoltre gli insetti, grazie a un linguaggio costituito essenzialmente da segnali chimici o da movimenti specifici, sono in grado di "parlare" con gli altri membri della colonia per comunicare informazioni sul cibo o sulle necessità del gruppo.

Le specie d'insetti sono talmente tante e diversificate che il peggior nemico di un insetto è... un altro insetto.

Pare che siano quasi trecentomila le specie di insetti fitofagi (quelli che si nutrono di piante, fra cui spesso specie coltivate): ebbene, praticamente ognuna di queste specie ha come predatore specifico un altro insetto.

Gli insetti attivi contro i fitofagi, per esempio, hanno adottato essenzialmente due tecniche di "caccia": si dividono infatti in predatori e parassitoidi.

I primi cercano, catturano e si nutrono delle loro vittime. I secondi passano lo stadio larvale a spese delle loro vittime, nutrendosi dei loro corpi, e causandone la morte a sviluppo ultimato.

Su questi animaletti gravano millenni di pregiudizi. Sono considerati sporchi e vettori di microbi, causa di malattie fastidiose e di allergie ancora più noiose; molti ne hanno ribrezzo fino al parossismo e li considerano la materializzazione di tutto quello che c'è di male al mondo. Difficile dire il perché di tanta ripugnanza: non certo una ragione puramente igienica (qualcuno ha avanzato l'ipotesi che non siano tanto le mosche a infettare l'uomo, quanto il contrario!).

Piuttosto, c'è una sorta di diffidenza atavica: quella del rapporto con la diversità (biodiversità, per essere più precisi anche dal punto di vista tecnico): l'uomo, capace di dominare i grandi animali (anche i più feroci) è sempre stato impotente davanti al regno del minuscolo, dell'incomprensibilmente piccolo. Tanto che "quel" piccolo ha assunto, nei nostri incubi, il contorno del mostruoso: non è un caso se, ad esempio, molti dei protagonisti dei film

dell'orrore (o i più cattivi tra gli invasori spaziali, come quelli di *Independence Day*) hanno un aspetto tutto sommato molto vicino a quello degli insetti. Soprattutto nell'ultimo secolo, l'uomo ha dichiarato una guerra senza quartiere (e senza esclusione di colpi) contro gli insetti dannosi, utilizzando principalmente molecole chimiche.

L'inconveniente è che, essendo poco selettive, queste molecole hanno ormai eliminato anche le specie utili (predatori e parassitoidi), mentre gli interventi contro le specie da contenere sono diventati sempre più difficili e bisognosi di sforzi assai più decisi.

Una delle conseguenze più pericolose è la ricaduta dannosa di questi interventi chimici sugli animali superiori, uomo compreso: il caso del DDT è un esempio assai illuminante, oltre che inquietante.

Naturalmente, non tutto ciò che riguarda il mondo degli insetti è positivo. Esiste un gran numero di insetti dannosi, molti dei quali parassiti di piante alimentari o dell'uomo stesso. Gli insetti, in particolare i ditteri (zanzare, mosche e moscerini), sono vettori di pericolose malattie, la più nota delle quali è certamente la malaria che ancora oggi miete milioni di vittime soprattutto nei paesi poveri. Spesso, soprattutto se le dimensioni del biosistema risultano alterate, l'enorme quantità degli sciami di piccoli insetti possono essere causa di problemi e di situazioni anche pericolose.

È il caso dei Chironomidi, nome scientifico che nasconde i notissimi moscerini che troviamo spesso sui fari dei nostri autoveicoli: vivono in sciami molto grandi, vicino all'acqua, sono attratti dalla luce e oltre ad alterare il paesaggio delle città – soprattutto di notte – sono ritenuti responsabili di alcuni fastidiosi inconvenienti (ad esempio, possono essere inalati: sono stati studiati casi di asfissia nel bestiame...) e di situazioni anche pericolose. All'aeroporto di Venezia, per esempio, c'era concretamente il rischio che gli aerei potessero scivolare sulla massa di chironomidi morti.

Tra i nemici giurati dell'uomo oggi c'è soprattutto l'Acaro. Un nemico invisibile, con il quale condividiamo la nostra vita: milioni di acari (che si nutrono delle particelle di pelle morta che il nostro corpo dissemina ovunque) sono nei nostri letti, nei tappeti, nei vestiti...

E sono i maggiori responsabili di allergie respiratorie. Per combattere quella che per qualcuno è una vera e propria "piaga" sono stati inventati tessuti particolari, aspirapolveri potentissimi (e... costosissimi!) in grado di risucchiare anche questi nostri nemici e altri sofisticati accorgimenti. Senza, tuttavia, che la battaglia possa dirsi definitivamente vinta.

Non solo insetti, dicevamo. Nella classifica dei nostri pregiudizi, infatti, questi sono comunque in buona compagnia. Su molti altri animali, infatti, si concentrano le attenzioni dell'uomo, perpetrando da sempre una vera e propria persecuzione. Bastano pochi, ma significativi esempi. Il lupo, ad esempio, è oggetto di tutela da alcuni anni: prima di allora, l'odio dell'uomo verso questo splendido e fiero animale, al quale vengono attribuite ogni sorta di nefandezze (ma in realtà colpevole solo di incarnare le nostre paure), lo aveva portato a un passo dall'estinzione. Oggi, per fortuna, il lupo torna a popolare le nostre montagne, smentendo molte delle "leggende nere" che lo vedevano triste protagonista. E che dire del serpente, simbolo del tradimento e della doppiezza? Su di lui girano molte favole e altrettante inesattezze si dicono sul suo conto, o del pipistrello: succhia il sangue, si attacca ai capelli, è cattivissimo e subdolo: o piuttosto non sarà che è tanto... "strano" da metterci in imbarazzo? E infine il topo, oggetto di sentimenti alterni da parte dell'uomo.

Veicolo di malattie, oggetto del terrore femminile per antonomasia, recupera simpatia solo nei cartoni animati (da Topolino a Tom e Jerry), senza però che questa operazione di marketing gli sia valsa molta fortuna nella realtà.

Già: fortuna e sfortuna degli animali...

Perché i quattro rispettabili signori di cui abbiamo appena detto, se trattati con il rispetto dovuto (ovvero: non provocati, disturbati o perseguitati) non sempre sono nemici dell'uomo, contribuendo spesso al suo benessere attraverso l'equilibrio dell'ecosistema (il pipistrello, ad esempio, si nutre di insetti fastidiosi ed è quindi utilissimo).

Non altrettanto, invece, si può dire di altri abitatori delle nostre città: ad esempio di quei

piccioni che svolazzano sulle piazze più belle d'Italia e che sono tanto pittoreschi quanto... pericolosi per la salute dell'uomo.
Il triste nomignolo di "topo volante" è un chiaro riferimento al fatto che sono veicolo di alcune decine di malattie, alcune delle quali addirittura mortali anche per l'uomo, sia con i loro escrementi sia attraverso i parassiti che si annidano nelle loro piume.
Inoltre, sono un grave (e costoso) pericolo per il patrimonio artistico: i loro escrementi, infatti, sono una fonte di degrado non solo estetico dei nostri monumenti, dato che il guano è capace di innescare processi degenerativi nei manufatti artistici marmorei e nelle facciate degli edifici.
Alla fine, la cosa più utile è cercare di convivere con questi nostri compagni di strada: rispettandoli quando non ci portano danno (ed è per fortuna la normalità), cercando di ridurre i rischi e i fastidi nei casi in cui possono invece nuocerci in qualche modo. È per questo che qui di seguito trovate un dossier con una serie di notizie utili per prevenire o rimediare ai disagi che l'incontro con alcuni animali può provocare durante le nostre vacanze.
Spesso notizie inesatte o allarmistiche possono fare un danno peggiore di questi piccoli compagni di strada.
Pur mantenendo una forma necessariamente divulgativa il nostro intento è una trattazione dell'argomento il più possibile rigorosa da un punto di vista scientifico grazie alla scorta di un'autorevole documentazione.
Invitiamo il lettore a entrare nel dossier come in una simpatica avventura dove i tranelli per impedirvi di giungere alla meta sono i termini scientifici.
Per coloro che arriveranno alla fine del dossier, il premio di piccole preziose informazioni raccolte durante il tragitto.

La coccinella appartiene all'ordine dei coleotteri e viene impiegata in agricoltura per la lotta biologica

Gli insetti possono essere amici o nemici della "razza umana". Di sicuro non godono della simpatia di troppe persone... Gli esperti dicono che oltre il 95% delle specie animali attualmente viventi è costituito da insetti. Tra questi, la parte del leone spetta ai coleotteri, che ne rappresentano oltre il 40%. Tra i coleotteri, i più comuni sono le coccinelle, le lucciole, i cervi volanti e il tarlo dei mobili. In questa foto una "selezione" di imenotteri, aracnidi, coleotteri, lepidotteri e ditteri

IMENOTTERI

API, VESPE E CALABRONI

C'è chi ci convive e chi ne ha terrore che si trasforma in urli e dibattimenti inconsulti. Per aiutare gli ultimi a sollevarsi da un antico terrore vogliamo ricordare che le vespe, api e calabroni sono insetti appartenenti all'ordine degli Imenotteri e inoculano al momento della puntura una piccola quantità di veleno.

Il pungiglione delle vespe e dei calabroni è liscio o leggermente dentellato, pertanto può essere rimosso agevolmente e l'insetto può pungere più volte.

Al contrario, il pungiglione delle api è seghettato/uncinato in maniera tale da impedirne l'estrazione ed ecco perché l'insetto muore nel tentativo di liberarsi.

(Estratto dal sito *www.amicopediatra.it* - il portale della pediatria in rete)

Gli insetti della famiglia degli imenotteri (ape,

calabrone, vespa) hanno un pungiglione, con cui iniettano nella pelle un veleno che, di solito, provoca solo problemi locali. Tuttavia, in soggetti allergici, si possono avere reazioni anche molto gravi.

COME SI MANIFESTA

Nella sede della puntura si forma immediatamente una chiazza gonfia, rossa e dolente. Il dolore in genere scompare entro 2 ore, mentre il gonfiore può aumentare ancora per 24 ore.
Al centro, può essere visibile un punto nero, (segno che nella pelle è rimasto il pungiglione e che si trattava di un'ape).
Se le punture sono numerose (soprattutto se dovute a calabrone), si possono avere sintomi generali, come vomito, diarrea, mal di testa e febbre: si tratta di sintomi dovuti alla grande quantità di veleno iniettato, non ad allergia.
Punture localizzate alla lingua e alla bocca in genere possono provocare problemi di respirazione. Infine, in soggetti ipersensibili, si possono avere sintomi di allergia, fino allo shock anafilattico.

COSA FARE

Portate immediatamente il bambino al Pronto Soccorso se:

- il bambino ha avuto precedentemente una grave reazione allergica alla puntura d'ape (nel frattempo, prendete anche tutti gli altri provvedimenti del caso);
- compaiono sintomi di allergia.

Chiamate immediatamente il medico se:

- ci sono molte punture, soprattutto se da calabrone;
- il bambino è stato punto in bocca.

NEGLI ALTRI CASI

1. togliete l'eventuale pungiglione grattandolo via con un coltellino o una carta di credito; se ne rimane solo un piccolo frammento, usate una pinzetta o un ago sterile come per togliere una scheggia;
2. applicate ghiaccio;
3. chiamate successivamente il medico se:
   - non riuscite a togliere il pungiglione;
   - il gonfiore continua ad aumentare dopo 24 ore;
   - il dolore persiste oltre le 2 ore;
   - il gonfiore risale oltre il polso in caso di puntura alla mano o oltre la caviglia in caso di puntura al piede.

COSA NON FARE

Non schiacciate la pelle intorno al pungiglione per farlo schizzare fuori: favorireste solo l'entrata in circolo del veleno.

PREVENZIONE

Le sostanze repellenti non funzionano con questo tipo di insetti, pertanto:

- attenzione a frutteti in fiore e campi di trifoglio;
- non lasciate camminare il bambino a piedi nudi sul prato;
- controllate accuratamente la camera e le lenzuola del bambino, dopo aver aerato l'ambiente;
- insegnate al bambino a riconoscere i nidi di vespe;
- attenzione ai profumi, alle bibite dolci, alla frutta, al miele, alle marmellate: attirano le vespe!

ARTROPODI

ACARI

Siamo in presenza di un vero eterogeneo esercito di chelicerati e fra le numerosissime specie alcune risultano nocive all'essere umano. Particolarmente favorevole allo sviluppo dell'acaro è l'ambiente dell'autocaravan e delle caravan per l'elevata umidità degli interni, i lunghi rimessaggi, la presenza di residui alimentari. Il problema nasce perché sono talmente piccoli da sembrare granelli di polvere o addirittura quasi invisibili.
Gli acari propriamente detti possono parassitare l'essere umano ed entrare nelle abitazioni per mezzo delle polveri. In Italia riveste notevole interesse sanitario l'acaro della scabbia (*Sarcoptes scabiei*) la cui trasmissione avviene per contatto diretto oppure per mezzo di veicoli quali biancheria, indumenti, effetti letterecci.
La sintomatologia, caratterizzata da prurito intenso, anche per coesistenza di manifestazioni

allergiche, insorge a distanza di 3/4 settimane dall'inizio dell'infestazione. Altre specie di acari possono infestare occasionalmente l'essere umano o i suoi ambienti di vita, causando allergie anche gravi nei più piccoli.
Circa il 50% dei casi di asma bronchiale è verosimilmente attribuibile agli acari della polvere *(Dermatophagoides ed Euroglyphus)*. Gli acari della polvere si annidano nei tappeti, nei tendaggi, nei cuscini e nei materassi. Le condizioni ideali per il loro sviluppo consistono in temperature e umidità relativamente elevate e il loro alimento viene dalla desquamazione della cute.
Le feci degli acari, i loro corpi e i prodotti della decomposizione sono altamente allergenici, pertanto la loro uccisione con prodotti chimici adeguati (insetticidi ad azione residua, acaricidi) non è sufficiente e, quindi, occorre rimuovere a fondo tutti i loro residui con un'attenta pulizia degli ambienti, una buona ventilazione, frequenti lavaggi di lenzuola e coperte con acqua calda (almeno a 60°C).

SCORPIONI

Anche in questo caso le leggende si sprecano e lo scorpione diventa quansi un simbolo del male. In Italia sono presenti l'*Euscorpius italicus* e lo scorpione dalla coda gialla Euscorpius flavicaudis. Si tratta di aracnidi lunghi da 2 a cinque centimetri, di colore bruno/nerastro e nella parte terminale dell'addome è posto un pungiglione dotato di due capsule velenifere a bassa tossicità.
Gli scorpioni pungono solo se molestati e i sintomi sono locali (edema e dolore urente) in quanto raramente si accompagnano nausea e agitazione. In casi molto rari è possibile paralisi flaccida degli arti inferiori con risoluzione spontanea rapida.

TRATTAMENTO:

- disinfezione;
- applicazione di ghiaccio;
- somministrazione per via topica e/o sistemica di antistaminici e analgesici;
- disinfezione locale e terapia antibiotica, profilassi antitetanica.

RAGNI

Molti hanno una paura viscerale verso i ragni e molti si ricordano oscuri racconti. Invece è sull'Appennino Tosco-Emiliano e in Liguria che vive l'unico ragno pericoloso, detto Malmignatta o Vedova Nera (*Latrodectus tredeci-mguttatus,* riprodotto nell'immagine).
Un ragno di colore nero con 13 puntini rossi su dorso e addome, grande fino a un centimetro, con zampe molto sviluppate e addome pronunciato. Il suo morso non è doloroso e spesso passa inosservato, ma dopo 30 minuti, avendo iniettato una neurotossina, compaiono dolori addominali, crampi muscolari, sudorazione e arrossamento, ansia, malessere generalizzato (abbassamento della pressione sanguigna).

TRATTAMENTO:

- applicazione locale di ghiaccio;
- rapida ospedalizzazione.

ZECCHE

La stampa ha provveduto a portarle alla ribalta ma è stata persa l'occasione per fare informazione.
Tentiamo di fare un poco di chiarezza ricordando che gli artropodi appartenenti all'ordine ACARINA, le zecche, sono caratterizzate da dimensioni maggiori rispetto a quelle degli altri acari, potendo raggiungere, specialmente dopo il pasto di sangue, diametro superiore a un centimetro. In Italia sono presenti due famiglie di zecche:

- le **Argasidae** (zecche molli)
- e le **Ixodidae** (zecche dure, definite in questo modo per la presenza di uno scudo chitinoso).

Le zecche possono essere vettori di varie malattie per l'essere umano e per gli animali.
In Italia e nel bacino del Mediterraneo è relativamente frequente la Febbre Bottonosa, causata dalla *Rickettsia conorii* e caratterizzata da febbre elevata, dolori ossei e articolari, cefalea e da una tipica eruzione esantematica che colpisce il tronco e gli arti (compreso i palmi delle mani e le piante dei piedi). In corrispondenza del punto d'ingresso dell'agente infettivo è talvolta evidente una lesione cutanea scura (teche noire). Altre malattie trasmesse

Una zecca sulla cute umana

da zecche sono la tularemia (batterica), la meningoencefalite da zecche (determinata dal virus TBE trasmesso esclusivamente da puntura di zecca iodes ricinus), la malattia di Lyme. Quest'ultima, identificata per la prima volta intorno al 1975, è una antropozoonosi (malattia che può interessare tanto l'uomo quanto gli animali) che sta diventando più frequente anche perché maggiormente identificabile mediante le nuove metodologie di diagnosi. Alcune zecche, tra cui le *Ixodes*, le *Rhiphicephalus* e le *Haemaphysalis*, iniettando durante il pasto di sangue sostanze neurotossiche di origine ovarica, possono provocare la cosiddetta "paralisi da zecche", una paralisi flaccida acuta ascendente talvolta letale per piccoli animali e anche per l'essere umano.

In caso di permanenza o di escursioni in aree verosimilmente infestate da zecche si consiglia:

- indossare indumenti atti a coprire tutto il corpo e di colore chiaro per rendere evidente la presenza di zecche;
- applicare sulle parti scoperte del corpo e sugli indumenti prodotti repellenti agli insetti (base di dietiltoluamide, dimetilftalato, benzoato di benzile o di permetrina e di acaracidi);
- durante le escursioni procedere a periodiche ispezioni (ogni 3-4 ore) degli indumenti e delle parti scoperte del corpo per rimuovere eventuali zecche (la zecca compie un pasto di sangue nell'arco di più giorni, pertanto è improbabile che la trasmissione degli agenti patogeni avvenga entro le prime 48 ore).

Le zecche, dopo essere state coperte con sostanze quali acetone, cloruro di etile, alcol etilico, etere, cloroformio o vaselina, vanno rimosse usando delle pinzette ed effettuando una delicata rotazione per evitarne la rottura.

INSETTI

PAPPATACI O FLEBOTOMI

I flebotomi sono vettori della leishmaniosi cutanea. Con questi nomi volgari si intendono dei ditteri della famiglia *Psychodidae,* i flebotomi (Phlebotomus).

Le specie più importanti e diffuse in Italia sono *P. perfilievi*, *P. papatasi*, *P. perniciosus*, ma la loro identificazione è effettuabile solo con l'aiuto di un microscopio.

In pratica i pappataci si distinguono per il loro aspetto più delicato dalle altre *Phsychodidae* domestiche non pungenti (*Psychoda,Telmatoscopus*).

Trattasi di minuscoli insetti, dalla femmina ematofaga (2/3 mm) con il corpo e le ali ricoperti da fitta peluria, che attaccano molte specie di animali soprattutto all'imbrunire e di notte. Sono attratte dalla luce elettrica e si soffermano negli angoli bui delle abitazioni. Le femmine hanno bisogno di un pasto di sangue per portare a maturazione le uova e sono importanti vettori di malattie infettive e parassitarie, tra cui la leishmaniosi, e altre malattie virali come le febbri da pappataci e viscerale, della febbre dei flebotomi e da arbovirus (nelle provincie di Firenze e Siena sono stati individuati i virus TBE, BHA, TRB, TOS e ARB). Di questi sicuramente patogeni per l'essere umano sono il TBE e il TOS. Eccoci in presenza di un gruppo eterogeneo di malattie, con sintomatologia sostanzialmente sovrapponibile, caratterizzata da febbre anche elevata, malessere generale, artralgie e mialgie, e talvolta interessamento meningeo ed encefalitico, a evoluzione comunque benigna.

Occorre ricordare che il virus TBE (*Tick Borne Encephalitis*) è l'arbovirus più importante in

Europa essendo responsabile dell'encefalite centroeuropea trasmessa da zecche tanto da giustificare l'allestimento di un vaccino specifico. Occorre anche ricordare che il virus TOS (Toscana) è nuovo (isolato per la prima volta nel 1971 da flebotomi della specie *Phlebotomus perniciosus* sul Monte Argentario) e resta l'unico virus trasmesso da flebotomi in Europa con dimostrata potenzialità neurotropa.

ZANZARE

Inutile nascondere che le zanzare sono il problema del secolo per alcuni e un ottimo affare per coloro che producono vari rimedi.
La specie più diffusa è la *Culex pipiens*.
Le femmine, al calar del sole e di notte, vanno a caccia di sangue ma è raro siano vettori di malattie.
Accorgimenti pratici e teorici per tenerle lontane:

- eliminare i ristagni d'acqua, mettere piante il cui odore risulta particolarmente sgradevole per alcuni insetti tra cui le zanzare (geranio odoroso, lavanda, maggiorana, basilico Ocinum basilicum, mentuccia Mentha pulegium);
- star lontani dalle fonti luminose;
- usare ventilatori;
- lavarsi di frequente (sono attratte dal sudore);
- indossare indumenti di colore chiaro con maniche lunghe;
- al posto di pomate e spray affidarsi a miscele profumate di oli vegetali (oliva, mandorle dolci, sesamo) ed essenziali (geranio odoroso, lavanda, melissa, verbena odorosa, eucalipto, basilico, menta);
- bollire in casa per una ventina di minuti a fuoco lento un litro di aceto aromatico poi mettere qualche goccia su un batuffolo di cotone da posizionare vicino al letto. Per lenire una zona infiammata da una puntura si può frizionare, in alternativa tra loro,

Un'impressionante immagine che testimonia la pazienza e la laboriosità del ragno Argiope

con pomata antiprurito, propoli in pomata o liquido (diminuisce il dolore e disinfetta), mezzo limone, foglie di basilico, lavanda, prezzemolo, salvia, impacchi di acqua e aceto.

La zanzara tigre (*Aedes albopictus*) è giunta in Italia dall'Estremo Oriente e, mostrando una notevole capacità di acclimatamento, si è insediata in numerose regioni.
È stata definita "zanzara tigre" in quanto nera con strie bianche sul corpo e sulle zampe. Punge anche di giorno ed è un potenziale vettore di numerose malattie infettive e parassitarie. Gli agenti trasmissibili dalla zanzara tigre, con l'eccezione di quello della filariasi canina, sono per lo più assenti dal territorio italiano. Per la difesa valgono gli stessi consigli indicati per le altre zanzare. Prudenza vuole che chi venisse colpito da febbri strane e violente, che non trovano giustificazione in altre malattie, si rivolga al medico.

CERATOPOGONIDI

Appartengono alla famiglia *Ceratopogonidae* i generi *Culicoides, Leptoconops*, *Ceratopogon* e *Lasiohelea*. Ecco dei nomi impronunziabili che ci portano a numerose specie di ditteri di piccole dimensioni (1/3 mm), scuri, le cui femmine sono ematofaghe (si nutrono di sangue).
Ci interessiamo a loro perché provocano delle vistose reazioni cutanee che permangono per più giorni e che, per il fatto che quando le larve si sviluppano nel fango e nella sabbia (del genere *Leptoconps* vale ricordare le specie *Irritans, Bezzii, Kertezzi*) e grazie al vento che li trasporta, ce li ritroviamo in varie località balneari.

CHIRONOMIDI

Sono moscerini non pungenti, famosi perché li troviamo spesso sui fari degli autoveicoli.
Le loro larve hanno un effetto positivo negli ecosistemi acquatici, tuttavia gli adulti, con i loro sciami, possono limitare o danneggiare le attività umane all'aperto: attratti dalle luci, possono essere inalati, provocando problemi di respirazione e quando sono raggruppati in sciami consistenti possono causare danni economici ed essere anche pericolosi.
In particolare, sono stati registrati casi di masse di adulti morti che hanno reso sdrucciolevoli e pericolose le nostre strade, mentre in alcuni aeroporti delle città di mare (ad esempio il "Marco Polo" di Venezia) hanno messo in pericolo le operazioni di partenza e di atterraggio.

TAFANI

Tabanidae, le specie di questa famiglia hanno le femmine ematofaghe e hanno una robusta corporatura, simile alla mosca. Cenni sui tafani (Fam. *Tabadinae*, s. O. *Brachycera,O. Diptera*).
I membri di questa cosmopolita famiglia sono generalmente tozzi (1-3 cm) e vivacemente colorati. Hanno una testa grande, antenne corte e robuste, occhi composti sporgenti.
I maschi si nutrono di succhi zuccherini.
Le femmine sono, invece, ematofaghe e infliggono punture dolorose al bestiame e, in alcune occasioni, all'essere umano, servendosi di stiletti boccali massicci e slargati.
Le femmine risultano, quindi, potenziali vettori meccanici di malattie.
Le larve si sviluppano in suoli umido-melmosi o in ambienti acquatici, nutrendosi delle forme immature d'altri insetti.
Il volo dei tafani è deciso e silenzioso per cui la loro presenza è avvertita quasi sempre al momento della puntura.
La lotta contro questi ditteri è assai difficoltosa, potendo in genere ricorrere solo all'uso di repellenti, sul bestiame e sull'essere umano.

TRIPIDI

I *Thripidae* sono insetti (ordine dei tisanotteri) di colore scuro e con quattro strette ali che si distinguono per una frangia di ciglia lungo i bordi.
In genere succhiano la linfa dalle piante, ma quando scarseggia il loro cibo attaccano l'essere umano e succhiano il loro sangue.
La specie che più comunemente attacca l'essere umano è il Limothrips cerealium, che misura 1,5 millimetri.

AL MARE

TRACINA E SCORPENIDI

La tracina in alcune regioni è chiamata Pesce Ragno, lunga fino a 46 centimetri, vive semisepolta nella sabbia.
Le spine velenose sono quelle dorsali che, essendo molto robuste, possono anche trapassare mute e indumenti vari.
Il veleno è molto pericoloso e, avendo un'azione anticolinesterasica e cardiotossica, può raramente provocare anche un decesso. Il veleno iniettato dall'aculeo della tracina è termolabile pertanto per il trattamento:

- accurata rimozione dei frammenti di aculeo eventualmente presenti nella ferita;
- disinfezione e applicazione di impacchi molto caldi (quasi a limite della sopportazione) oppure immersione in acqua salata calda al massimo della tolleranza;
- eventuale applicazione di un laccio venoso. Ospedalizzare comunque al più presto il soggetto prestando i soccorsi eventualmente durante il trasporto. L'applicazione di antistaminici e antibiotici è indicata per evitare complicazioni di tipo infettivo o allergico. Sintomatologia similare è data dalla puntura di razza che ha una spina dentellata caudale ma il veleno è meno pericoloso di quello della tracina.

MEDUSE

Tutti al mare, ma tutto si complica se le correnti ci portano le meduse. Gli organi urticanti delle meduse (chiamati nematocisti) sono dei tubuli avvolti a spirale e chiusi in una capsula che è in grado di rompersi al contatto, far penetrare il filamento nella cute e iniettare il veleno.
La tossicità è legata al numero di nematocisti che hanno colpito e dalla velenosità della specie. Le lesioni presentano striature rossastre che compaiono fino a 24 ore dopo il contatto e possono durare e dare origine a cicatrici.
I sintomi sono dolore, parestesie, crampi, nausea, vomito e se il soggetto è in acqua l'eventuale perdita di conoscenza può comportare un inizio di annegamento. Anche il "veleno" (tossina) delle meduse è termolabile, pertanto per il trattamento:

- lavare la parte colpita con acqua salata (l'acqua dolce potrebbe provocare la rottura delle nematocisti per osmosi) e calda (quasi al limite della sopportazione), oppure:
- lavare con alcol (anche bevande ad alta gradazione alcolica), dopo 15/30 minuti, quando il dolore comincia a diminuire, rimuovere delicatamente le nematocisti con un coltello o una lama.

RICCI DI MARE

Buoni da mangiare ma difficili da "digerire" quando la loro difesa ha successo. Il dolore è immediato e gli aculei difficili da estrarre in quanto si frammentano con estrema facilità. Per estrarli porre una pezzetta imbevuta di olio sulla zona colpita per tutta la notte oppure polpa di papaia. Immersione dell'arto in acqua molto calda. Le punture possono evolvere in noduli o in sclerosi.

CAMPAGNA E MONTAGNA

VIPERE

Anche nel caso dei serpenti, specialmente le vipere, esiste un odio atavico e in molti sono pronti a prendere un bastone e colpire invece di pensare a scacciare il serpente e fargli proseguire il suo ciclo naturale. In Italia le vipere sono quattro (Aspis, Ursinii, Berus, Ammodytes), hanno una testa subtriangolare ben distinta dal corpo, la pupilla è verticale a fessura (tipo gatto), coda tozza e tronca, lunghezza massima 70/80 centimetri. La vipera attacca solo se molestata e riesce a colpire a non più di 15/20 centimetri di distanza. È da tenere presente che quando la vipera morde non sempre inocula il veleno (estremamente importante per la sua digestione) e quando lo inietta non è sempre necessariamente una dose tossica.
(Estratto dal sito *www.amicopediatra.it* - il portale della pediatria in rete)

La vipera è l'unico serpente velenoso presente in Italia. Se avete in programma vacanze all'estero che prevedono permanenze o escursioni in aree non urbane, informatevi sui possibili rischi di morso da serpente velenoso e sui provvedimenti da prendere in questa eventualità.
La vipera europea è un serpente lungo circa un metro, di colore grigio-marrone, talora rossastro o giallastro, con una striscia a zig-zag sul dorso. La testa è triangolare ed è più larga del corpo. È presente pressocchè in tutta Italia, sia in pianura sia in media montagna. In inverno va in letargo, per risvegliarsi in primavera. Il suo habitat ideale sono le pietraie, i cumuli di sterpi, l'erba alta, soprattutto delle zone esposte al sole e nelle giornate di sole caldo che seguono un periodo di pioggia. Non attacca mai se non viene disturbata, in genere accidentalmente perché pestata o perché si sente minacciata da una mano incautamente appoggiata su un sasso vicino.

COME SI MANIFESTA IL MORSO DI VIPERA

Non sempre si assiste alla scena del morso, dato che il tutto si svolge in una frazione di secondo.
Il bambino è particolarmente a rischio di essere morso, proprio per la sua istintiva tendenza a esplorare l'ambiente e la sua incoscienza del pericolo.
Il bambino, o perché non si è reso conto della causa del dolore o perché troppo piccolo, può non riferirla.
Anche se ci si è accorti dell'attacco del serpente, ci può essere il dubbio che si tratti di un serpente innocuo e non di una vipera.
Il morso di vipera deve essere quindi sempre sospettato quando il bambino, durante un'escursione o mentre gioca nell'erba, lancia un urlo o lamenta improvvisamente dolore.

COME RICONOSCERE IL MORSO DI UNA VIPERA DA QUELLO DI UN SERPENTE NON VELENOSO

1. In caso di morso di vipera, sulla pelle sono ben evidenti due forellini distanziati di circa 6-8 mm, da cui fuoriesce sangue misto a siero, circondati da un alone rosso.
Il morso di vipera non è quasi mai mortale per un adulto o per un bambino di età superiore a 6-8 anni; il bambino piccolo, invece, può subire conseguenze gravi, anche mortali.
La gravità dipende anche dalla quantità di veleno iniettato (minore se la vipera ha da poco morso un altro animale) e dalla sede del morso (più pericolosi i morsi al collo o alla testa, meno quelli agli arti inferiori).
2. Ben presto, la zona colpita diviene bluastra, molto gonfia e dolente.
3. Se la quantità di veleno iniettata col morso è notevole, il bambino lamenta altri sintomi:
- diventa pallido e sudato, ha i brividi;
- ha vomito, diarrea e mal di pancia;
- fa fatica a respirare;
- infine, dopo una fase di agitazione,

diventa sonnolento ed entra in coma.

A sinistra, un morso di vipera (sono presenti i due forellini superiori).
A destra, morso di serpente innocuo

La vipera è l'unico serpente velenoso presente in Italia

COSA NON FARE

- Non agitatevi: il bambino ha bisogno di essere calmato e rassicurato;
- non incidete la ferita né succhiate o aspirate il sangue: il veleno entra in circolo per via linfatica e solo in piccolissima parte col sangue; inoltre rischiereste a vostra volta l'avvelenamento per l'entrata in circolo del veleno attraverso lesioni anche piccole della mucosa della bocca;
- non somministrate il siero antivipera: si stima che in Europa muoiano più persone per la scorretta somministrazione del siero che per il morso di vipera;
- non date da bere alcolici;
- non fate camminare il bambino che è stato morso: ciò favorirebbe l'entrata in circolo del veleno.

COSA FARE

1. Mantenete la calma: è inutile agitarsi, discutere o rimproverare il bambino;
2. portate immediatamente il bambino al più vicino Pronto Soccorso, o posto di Guardia Medica, o ambulatorio medico;
3. se il bambino è cosciente e non ha ancora disturbi dovuti al veleno, è necessario ritardare il più possibile l'entrata in circolo del veleno stesso:

- cercate di tenere il bambino il più possibile calmo e fermo (non con la forza, ma con la dolcezza);
- se è possibile, lavate abbondantemente la ferita con acqua (e sapone se c'è); altrimenti pulite il più possibile la ferita con un fazzoletto (senza strofinare troppo!) e copritela con un indumento pulito (meglio una garza sterile);
- se la ferita è a un arto:
  - applicate una benda elastica alta almeno 7-10 cm, il più presto possibile; la fascia va applicata dal morso alla radice dell'arto, e deve essere stretta a sufficienza per bloccare la circolazione linfatica (la via attraverso cui il veleno entra in circolo); verificate però che si riesca a sentire il battito cardiaco a valle della fascia;
  - immobilizzate l'arto con una stecca;
  - evitate qualsiasi movimento dell'arto durante il trasporto;
  - rimuovete la benda solo al Pronto Soccorso, quando è disponibile il siero antivipera.
- se la ferita è al collo o alla testa o al tronco
  - applicate un cerotto adesivo ed elastico che comprima il più possibile la parte intorno al morso, per limitare l'entrata in circolo del veleno.

4. Se il bambino presenta già disturbi dovuti al veleno:
   - copritelo se ha freddo;
   - rianimatelo se si arresta il respiro e/o il battito del cuore.

PREVENZIONE

1. Evitate di fare soste e picnic in zone pietrose, con sterpaglia o erba alta, soprattutto se esposte al sole.
2. Ispezionate prima la zona dove avete deciso di sostare: anche il semplice rumore da voi provocato spingerà le vipere a cercare luoghi più tranquilli.
3. Insegnate al bambino come comportarsi per non correre il rischio di essere morso durante le escursioni:
   - guardare sempre bene dove si mettono i piedi e le mani;
   - non sedersi o giocare in luoghi dove si possono annidare le vipere (v. sopra);
   - non allontanarsi dal gruppo;
   - non giocare nel prato a piedi scalzi;
   - non lasciare zaini o sacchetti aperti incustoditi;
   - se si avvista una vipera, stare calmi e non fare nulla: ci penserà lei ad allontanarsi.
4. Fate indossare al bambino scarponcini e pedule alte, con tallone rinforzato.
5. Non lasciate la tenda aperta di notte (il freddo spinge la vipera verso il calore del corpo); chiudete la tenda durante il giorno se vi allontanate.
6. Tenete sempre ben rasata l'erba del giardino della casa in montagna.
7. Portate sempre con voi due fasce elastiche alte almeno 7-10 cm durante le escursioni.

© Pakhnyushchyy - Fotolia.com

Il topo: veicolo di malattie, oggetto del terrore femminile per antonomasia, recupera simpatia solo nei cartoni animati (da Topolino a Tom e Jerry), senza però che questa operazione di marketing gli sia valsa molta fortuna nella realtà

Il sogno atlantico

Traversata da Genova a Miami e ritorno per un trio d'eccezione

di Enzo Giummolè

Non è dato sapere se qualche carovana abbia mai raggiunto un miraggio... ma è cosa certa che i miraggi hanno messo in moto innumerevoli carovane.

Io, camperista dal 1985, sto ora inseguendo un miraggio diverso che consiste sempre nel "l'abitar viaggiando", per questo ho regalato il mio Laica Ecovip 5L.

COME TUTTO EBBE INIZIO

È iniziata a ottobre 2012 con la pubblicazione su *Facebook* di un post di Cesare che si rivolgeva ai compagni di corso in Accademia Navale: "Sto lasciando la mia attività ai figli e finalmente potrò realizzare il sogno della mia vita: attraversare l'Atlantico nei due sensi con la mia barca a vela di metri 11,4. Io sono pronto ad andare da solo ma, per tranquillizzare mia moglie, forse uno o massimo due di

Cesare e Giuseppe mentre smontano il sartiame dell'albero al fine di permettere i lavori di adeguamento per l'impresa.

voi sareste disposti a venire con me? Se nessuno di voi viene, fatemi gli auguri".
Mi trovavo in Grecia per un mese, da solo col mio camper, e la cosa mi sfuggì.
Gli altri avevano tutti un ragionevole motivo per ricusare: famigliare o di salute. È pur vero che essendo entrati in Accademia cinquant'anni fa abbiamo tutti dai settant'anni in su, ma uno di loro scrisse: "Se vai da solo, sei solo, ma se vai con Enzo, potete fare il giro del mondo".
Tornato in Italia, non mi parve vero che mi fosse offerta l'occasione di partecipare al sogno di una vita, che io, da solo, non avrei neppure immaginato di poter sognare.
Mi sono detto: "Se supero questa prova a settant'anni, ho ragionevoli prospettive di arrivare ai cento".

L'EQUIPAGGIO

Cesare. Genovese, ideatore e promotore della spedizione, proprietario della barca. Appassionato e valente velista fin dai tempi dell'Accademia, congedatosi dopo il servizio da ufficiale di prima nomina ha continuato a coltivare la sua passione. Ha l'abitudine di uscire a vela da solo ogni sabato con qualsiasi tempo. Riconosciuto dagli altri come Capitano/Armatore, ripete che non ci sono capi e che siamo un tutto unico; in ogni caso è *"primus inter pares"*.
Enzo. Sono io. Veneziano, diplomato all'Istituto Nautico per Capitani di Lungo Corso. Felicemente pensionato. Dopo il servizio di prima nomina sono passato in servizio permanente effettivo nella Marina Militare, dove si è svolta tutta la mia vita lavorativa. Ho esperienza di navigazione con quindici anni d'imbarco e comando di navi militari. Conosco tutto della teoria della vela ma senza alcuna esperienza pratica. Risposta di Cesare a questa mia obbiezione: "Usciamo assieme e dopo quindici giorni ne saprai quanto me".
Giuseppe. Genovese. Altro compagno di corso e coetaneo. Si è unito a noi a febbraio, così abbiamo 210 anni in tre. Dopo il servizio da ufficiale in Marina ha lavorato fino al pensionamento in Alitalia come motorista di bordo, l'uomo che sugli aerei più grandi siede alle spalle dei due piloti. Ha soltanto una modesta esperienza velica. Si dichiara disponibile a venire con noi solo fino all'arrivo ai Caraibi, poi rientrerà col primo aereo; per cui dovremo proseguire a destinazione e fare la traversata di ritorno da soli. Noi speriamo ardentemente che si ricreda e sia dei nostri per l'intera avventura.

LA BARCA

Tangaroa. È un Bavaria 36 costruito in Germania, lunghezza fuori tutto 11.40 m, larghezza 3.60 m, due cabine e un quadrato, un bagno, pescaggio 1.50 m, dislocamento (peso della barca) 5.500 kg, 1.500 kg di zavorra, superficie velica 70 m2, motore Volvo 29 hp.
Modello non più in produzione; appartiene a Cesare da circa undici anni. Un tipo di barca pensata per la crociera che ha riscosso un grande successo nel mondo del charter. Verrà modificata nelle dotazioni di bordo e nell'attrezzatura per renderla più idonea alla traversata.

Sezione e vista dall'alto dalla scheda tecnica della barca Bavaria 36, costruita in Germania: il modello del *Tangaroa*

A sinistra: il *Tangaroa* come si è presentato agli occhi di Enzo Giummolè la prima volta che lo ha visto.
Sotto: il *Tangaroa* prima del disalbero, a gennaio 2013, ancorato nel porto di Genova

IL PROGETTO

Ai primi di luglio, o poco più tardi non appena la barca sarà pronta, partenza da Genova per il giro della Corsica allo scopo di provare noi tre, la barca e i nuovi apparati.
Il 21 settembre, incontro all'Accademia di Livorno di tutto il corso per festeggiare il cinquantesimo anniversario dalla nostra entrata in Marina; ci verrà affidato il guidone (una bandiera di forma triangolare) da alzare a riva.
A metà ottobre, partenza da Genova per Las Palmas di Gran Canaria. Previste soste intermedie a Porto Mahon e Gibilterra, o altri sorgitori a seconda del tempo, in modo d'arrivare a Gran Canaria prima del 17 novembre, onde consentire all'organizzazione della Regata ARC 2013 (Atlantic Rally for Cruisers) di espletare i controlli preventivi a bordo.
Parteciperemo alla regata, cui siamo già iscritti dallo scorso gennaio, con tutta tranquillità: per noi più che di regata si dovrà trattare di crociera. Ma chissà, forse sarà previsto un premio speciale per l'equipaggio più anziano?
Il 24 novembre a mezzogiorno lasceremo Las Palmas diretti a Santa Lucia nei Caraibi.
Valutiamo sia necessaria una ventina di giorni per percorrere le 2.300 miglia della traversata.
Giuseppe intende tornare in Italia con il primo aereo subito dopo l'arrivo a Santa Lucia.
Cesare ed io, dopo la premiazione di sabato 21 dicembre, risaliremo tutto l'arcipelago fino a Miami, dove lasceremo la barca in un cantiere per rientrare in Italia in aereo.
Ad aprile 2014 torneremo a Miami per rimettere la barca in grado di riprendere il mare. Speriamo ardentemente che anche Giuseppe ci abbia ripensato e sia con noi, altrimenti noi due soli attraverseremo l'Atlantico diretti a levante, sostando a Bermuda e alle Azzorre.
Contiamo di essere a Genova nel giugno 2014.

COME DIRLO A CASA

Avevo già deciso di farlo, essendo questo un treno che per me non passerà un'altra volta, ma ero preoccupato per come la mia consorte avrebbe reagito a questa mia decisione convinto che, data la mia età, mi avrebbe dato del pazzo irresponsabile, e invece ha dimostrato tutta la sua saggia ragionevolezza rispondendomi: "Io penso si tratti di un'avventura pericolosa... ma non sono in grado di valutare la vostra professionalità; se per te è una cosa tanto importante parlane con tua figlia e senti cosa ti dice". Mia figlia, che mi conosce da sempre, ha risposto con entusiasmo rammaricandosi di non poter venire anche lei.
Ha inoltre contribuito molto a dare tranquillità la decisione di partecipare alla regata, cosa che comporta severi controlli preventivi ai fini della sicurezza, nonché un'organizzazione di salvataggio e recupero per gli equipaggi in grave pericolo.
Altri mi hanno posto queste domande: "Vi conoscete? Andrete d'accordo? Non finirete per litigare?". Si pensa che in una situazione di grande isolamento l'equipaggio formato da un gruppo di amici costituisca un sistema a rischio, poiché non è facile fare collimare interessi, abitudini, punti di vista e desideri.
Non abbiamo dubbi in proposito: siamo compagni di corso, educati a sentirci fratelli, a condividere difficoltà e soddisfazioni senza spirito di rivalità, usi a essere uno sostegno dell'altro per il buon fine dell'impresa. I compiti saranno ripartiti fra

tutti con la radicata consapevolezza che dove uno "squaglia" gli altri dovranno fare il maggior lavoro per lui. Inoltre, siamo tutti maschietti e già vaccinati a condurre una vita di bordo priva di... privacy.

LA PREPARAZIONE

Per quanto riguarda la mia persona: da dicembre a tutto aprile ho fatto palestra con un allenatore personale per migliorare la potenza muscolare e la mobilità articolare abbinando tale allenamento con un andirivieni Venezia-Genova-Venezia per uscite di addestramento alla vela sotto la guida di Cesare. Attualmente, la barca è in cantiere: disalberata per controlli al sartiame e montaggio del radar e di altre apparecchiature elettroniche che ci permetteranno di essere costantemente tracciati in navigazione e di avere il continuo collegamento a internet.

Quando l'ho conosciuta nello scorso gennaio, Tangaroa era già in perfette condizioni di navigabilità, con tutte le dotazioni a posto. Basti dire che alla nostra prima uscita, non appena fuori dalle ostruzioni portuali, avevamo alzato soltanto la randa quando siamo stati avvicinati dalla motovedetta della Finanza per un controllo (eravamo gli unici pellegrini in giro con quel tempo di gennaio).

Risultato: dopo una buona mezz'ora ci hanno lasciato finalmente andare avendo fatto firmare a Cesare un verbale di "assoluta regolarità".

Sapendo che la traversata sottopone i materiali di bordo a continuo stress della massima intensità (si valuta che l'usura del materiale in una traversata atlantica equivale a circa tre anni di regolari uscite nei weekend), mi ero preoccupato in un primo momento di ricercare in rete diari e resoconti di coloro che l'avevano fatta prima di noi, allo scopo di ottenere una statistica di tutte le avarie e inconvenienti da evitare.

Ritenevo anche di aver fatto un buon lavoro, fino a quando Cesare non mi ha dato da studiare il World Cruising Club Rally Handbook (ponderoso manuale che contiene, oltre a utili consigli, tutte le prescrizioni da adempiere per essere ammessi alla regata), e mi sono reso conto che non c'è più nulla da cercare... perché hanno già studiato tutto e il contrario di tutto. A Gran Canaria per ammetterci alla partenza verificheranno che tutte le prescrizioni siano state osservate; ed io credo che, terminati i controlli preventivi, e una volta fatte le sostituzioni preventive dei materiali di cui si teme la fatica, il buon Cesare avrà costruito quasi una barca nuova.

A sinistra: la carta del percorso della regata.
Sotto: una veduta di Las Palmas, capitale di Gran Canaria e punto di partenza della gara *(foto Fernando Carmona González, Wikicommons)*

IL PERCORSO DA SEGUIRE

C'è poco da scegliere, hanno già sperimentato tutto gli altri: dai tempi di Colombo i naviganti a vela hanno sempre attraversato l'Atlantico seguendo le stesse rotte poiché quanto ideato dal navigatore genovese, non è migliorabile.

All'andata dalle Azzorre bisogna proseguire in direzione sud-ovest fino alla latitudine di 20 gradi nord per poi, una volta incontrati gli stabili alisei, puntare a ovest mettendosi in rotta per Santa Lucia. La partenza dalle Azzorre a novembre è stata scelta a ragion veduta essendo da agosto a ottobre il periodo pericoloso degli uragani ai Caraibi e considerando che una volta entrati negli alisei non c'è modo di tornare indietro invertendo la rotta e risalendo il vento.

Al ritorno da Bermuda assumeremo una rotta per salire in latitudine fino a 40 gradi nord con la speranza di trovare venti favorevoli da ovest per poi dirigere sulle Azzorre e quindi su Gibilterra. Maggio e giugno sono i mesi migliori per questa traversata verso est; saremo in due soltanto ad affrontarla e non avremo il conforto dell'organizzazione di regata ma, più importante, giocherà a nostro favore l'esperienza dell'andata. Nello studio preventivo della traversata è essenziale non dare nulla per scontato. Esamineremo tutte le informazioni idrografiche

Maggio 2013: il *Tangaroa* disalberato

e meteorologiche per predisporre il miglior piano di navigazione e, poiché in mare non esistono né binari né orari, ci aspetteremo anche che esso non sia del tutto attuabile e saremo in grado di adattarlo alla bisogna avendo già raccolto tutte le informazioni sia idrografiche sia meteorologiche. Stiamo completando l'idrografia di bordo facendo arrivare tutti i documenti necessari: carte nautiche, cartacee ed elettroniche, italiane e straniere, portolani italiani per il Mediterraneo e inglesi per le altre zone, tavole nautiche, effemeridi, elenco dei fari fanali e segnali da nebbia, radioservizi per la navigazione, *pilot charts* meteorologiche.

ACQUA

Tangaroa non ha apparato dissalatore, ha serbatoi di acqua potabile per 300 litri complessivi, dei quali pensiamo di utilizzarne una metà per gli usi di cucina, conservando il resto per l'emergenza. Per lavaggio stoviglie e igiene personale useremo acqua di mare o quella che raccoglieremo in caso di pioggia.
Per bere imbarcheremo 200 litri d'acqua in bottiglie di plastica (ipotizzando un consumo medio giornaliero di 3 litri a persona per una traversata di 20 giorni) e poi avremo i 150 litri rimanenti nel serbatoio.
Il dato è da affinare in base all'esperienza che faremo con il giro della Corsica a luglio.

CAMBUSA

Quanto ai viveri, abbiamo per ora soltanto idee di massima: imbarcheremo pasta, riso, olio, vino. Formaggi e salumi per quanto ne permette il frigorifero. Scatolami e liofilizzati. Frutta e verdura, andranno imbarcati all'ultimo momento e conservati in reticelle appese, consapevoli che nel clima tropicale dureranno soltanto pochi giorni.
Dicono inoltre che gli oceani siano ancora ricchi di pesce al punto che anche l'ultimo degli sprovveduti può dirsi pescatore; siccome ho qualche esperienza di pesca alla traina e ho pronta l'attrezzatura adatta, se i pesci saranno consenzienti, gusteremo anche del buon pesce fresco.

ENERGIA ELETTRICA

Dovremo montare a poppa di Tangaroa un *roll-bar* di acciaio inox come supporto delle antenne e quale sostegno di un generatore a vento e di pannelli solari per produrre l'energia elettrica necessaria al funzionamento dei nuovi apparati elettronici che installeremo a bordo e che si andranno ad aggiungere ai già numerosi preesistenti per essere continuamente tracciati nella posizione.
Avremo anche internet a bordo, che ci permetterà di essere in contatto con "il mondo" e di avere sicure comunicazioni.

Vi aggiornerò sul resto della preparazione e vi darò cronaca delle navigazioni.

LE ATTREZZATURE DI BORDO

APPARATI PER LE COMUNICAZIONI E IL TRACCIAMENTO DELLA POSIZIONE

Quando ho conosciuto Tangaroa, erano già presenti a bordo due ricetrasmettitori VHF fissi e due ricetrasmettitori VHF portatili.
La legislazione italiana ne prescrive obbligatoriamente almeno uno per i mezzi che navigano oltre le sei miglia nautiche dalla costa in quanto esso rappresenta il più semplice mezzo di comunicazione disponibile in mare: utilizzabile in situazioni di emergenza, ma anche per ascoltare bollettini del tempo e avvisi ai naviganti e che si può adoperare per conversazioni ordinarie tra imbarcazioni.
Per VHF (Very High Frequency) s'intende una gamma di frequenze tra i 30 e i 300 Mhz che sono dello stesso genere di quelle impiegate per i canali televisivi.
Alcune di queste frequenze sono dedicate all'uso nautico, e nel campo del diporto il VHF è uno degli strumenti di comunicazione più importanti.
Apparati di questo tipo consentono di trasmettere e ricevere informazioni con buona nitidezza anche a lunga distanza, pur essendo limitati dalla curvatura terrestre e dalla presenza di ostacoli perché le frequenze VHF si trasmettono soltanto in linea retta tra punti che riescono a "vedersi".
Il portatile, o palmare, con potenza che generalmente non va oltre i 6 watt, è ideale per comunicazioni tra la barca e il tender, poiché ha portata massima di 7-8 miglia, mentre il fisso, con potenza di 25 watt, raggiunge le 20-25 miglia. Inoltre, il fisso può avere la funzione DSC (Digital Selective Calling), che permette, mediante la pressione di un singolo tasto dedicato, di inviare un messaggio digitale di emergenza con il nominativo della barca e, se collegato al navigatore satellitare, anche la posizione.
Ma l'impiego di Tangaroa in una più impegnativa traversata oceanica comporta l'installazione di altri mezzi, peraltro resi obbligatori dalla partecipazine alla regata.

Ricetrasmettitore a lunga distanza HF/SSB e Modem Pactor 4
L'HF/SSB è un tipo di ricetrasmettitore oggi utilizzato soltanto in ambito amatoriale e militare.
Permette di comunicare a lunga distanza in codice Morse con altre emittenti situate in tutto il mondo lavorando in onde corte su frequenze comprese tra 3 e 30 megahertz (HF).

Regolazione della tensione delle manovre fisse

L'antenna del nuovo radar montata

Nel nostro caso l'abbinamento della Radio HF con il Modem Pactor ci consente di collegare un computer per ricevere e spedire email ovunque ci si trovi.
Non si tratta di avere a bordo la connessione a internet ma di avere soltanto possibilità di ricevere email, oltre a cartine meteo dettagliate, weatherfax, navtex, bollettini e altre informazioni preziose per la navigazione.
Collegando il Modem Pactor a un GPS, si può inoltre usufruire dell'APRS (Automatic Positioning Reporting System), sistema automatico di tracciamento della posizione, per cui si spera che familiari e amici possano seguire il nostro viaggio in internet, poiché ogni volta che ci connetteremo, verranno trasmesse la nostra posizione, rotta e velocità.

AIS Transponder Classe A
Per essere costantemente tracciati nella nostra posizione avremo anche un AIS Transponder Classe A. È un sistema automatico di tracciamento che viene montato su unità mercantili e da diporto. Consiste in un'apparecchiatura elettronica che trasmette dati in VHF, così che le autorità marittime possano monitorare i movimenti delle navi e fornendo gli altri naviganti di utilissime informazioni sul traffico.
Essendo dotati di questo transponder, trasmetteremo continuamente e automaticamente la nostra posizione, rotta e velocità. Dati relativi a destinazione, stato in navigazione o in porto, nome e nominativo internazionale, potranno essere visti da chiunque con l'applicazione iPad gratuita "MARINE TRAFFIC", oppure con un qualsiasi computer in rete digitando sul motore di ricerca "ais marine traffic".
Delle altre unità che saranno in mare, conosceremo: dati identificativi, rotta e velocità, posizione mediante rilevamento e distanza. Oltre ai dati evidenzianti il pericolo di collisione, quali il punto di massimo avvicinamento e tempo mancante al predetto, avremo la possibilità di impostare un allarme per una certa distanza minima di avvicinamento.

Telefono Satellitare IRIDIUM
Pesa quanto un usuale cellulare e attraverso un sistema di 66 satelliti a bassa orbita ha copertura globale nella totalità del pianeta, purché usato a cielo aperto. Permette di fare chiamate vocali e di inviare e ricevere SMS ed email.
Le tariffe delle chiamate verso telefono terrestre mediante SIM prepagata IRIDIUM sono alquanto alte: quelle attuali, in vigore dallo scorso 5 febbraio, indicativamente vanno da 154 euro per 75 minuti (con validità un mese), a 835 euro per 500 minuti (con validità 12 mesi). Da tenere presente gli scatti anticipati ogni 20 secondi. L'invio di SMS e mail ha un costo corrispondente a 20 secondi di chiamata verso telefono terrestre. Non è possibile inviare e ricevere SMS verso/da numeri GSM italiani.
Via internet è possibile inviare SMS gratuiti verso i telefoni satellitari IRIDIUM limitati a 160 caratteri e nel limite di 150 messaggi/mese.

AGGIORNAMENTI
Giuseppe ha subito la frattura accidentale di una caviglia. L'operazione è andata molto bene. Ingessato da tre settimane, tutto procede bene e ritiene di avere tutto il tempo per ristabilirsi e poter prendere parte alla traversata come stabilito. Siamo in ritardo con il programma a causa di apparati che tardano ad arrivare. Probabilmente faremo la navigazione di "allenamento" intorno alla Corsica senza avere tutti gli apparati di comunicazione che monteremo a bordo per la traversata. In ogni caso credo proprio che a ottobre partiremo come previsto.

Si posiziona lo strallo rollafiocco

Da Genova alla Maddalena

Impressioni a bordo del *Tangaroa* prima del grande viaggio

di Enzo Giummolè

Attraversare il Mar Ligure è come saltare una pozzanghera al confronto della traversata atlantica che stiamo preparando; ma in me, navigante che non andava più per mare da tempo, il salto di questa pozzanghera ha rinnovato un complesso di emozioni e di impressioni che il tempo non aveva per nulla sopito.

E finalmente siamo partiti per il giro della Corsica: il famoso giro di prova che per Tangaroa era stato inizialmente concepito come prova generale da tenersi alla fine di giugno una volta completato l'allestimento.

La successiva sopravvenuta decisione di smontare l'albero per sottoporlo a controllo sostituendo tutto il sartiame e le manovre correnti ha terribilmente ritardato l'approntamento, e la partenza non si è potuta effettuare prima del mese di agosto in cui molte attività si fermano.

Per tale motivo alcune delle nuove apparecchiature elettroniche, pur presenti a bordo, non erano ancora operative, e perché non ancora collegate ai cablaggi e perché non erano ancora state fatte le operazioni di prima accensione.

Non ho ancora capito se Cesare abbia acconsentito a partire perché lo ritenesse veramente utile o soltanto per aderire alle mie insistenze.

Con noi è venuto anche Giuliano, nostro coetaneo amico di Cesare, in sostituzione dell'infortunato Giuseppe che sta ancora recuperando la frattura alla caviglia.

Avevo incontrato Giuliano in una sola precedente occasione, ma la sua simpatia e le sue innate doti di disponibilità hanno fatto in modo che mi sembrasse di conoscerlo da sempre ed è stato l'inizio di una nuova amicizia.

In alto: brindisi dopo l'ormeggio a La Maddalena. *Al centro:* incontro per mare. Si nota che la bugna della randa non è correttamente tesa. *In basso:* spaghettata a bordo con i compagni di Corso

Io mi ero assunto il compito di portare in macchina, arrivando da Venezia, le bevande e i viveri secchi (così si chiamano in Marina Militare i generi di sussistenza durevoli che possono essere acquistati in anticipo, vale a dire tutto tranne pane, carne, latte, frutta e verdura). I viveri freschi li abbiamo acquistati nella mattinata della partenza e Giuliano ha prontamente stoppato i commenti del personale del cantiere che commentavano le confezioni di prosecco e di refosco che uscivano dal mio portabagagli dicendo: "È veneziano!".

Lo Scoglio Bianco di La Maddalena. L'autore dell'articolo ha abitato nella casetta in riva al mare che si vede nella foto

Completa assenza di vento e mare talmente calmo da sembrare una tavola di aspetto vetroso (Commento di Giuliano: *"Se sputiamo in mare si vedono i cerchietti che si allargano"*); per questo abbiamo deciso di non ritardare ulteriormente e di partire a motore nel tardo pomeriggio per cercare qualche brezza sotto la Corsica in modo di arrivarvi il mattino seguente; i 29 cavalli del motore a 2.500 giri ci davano sei nodi di velocità, poco più di undici chilometri all'ora, quanto una carrozzella romantica, ho considerato. Ma l'effetto *go-kart*, cioè l'essere molto bassi sull'acqua, la facevano sembrare una velocità rispettabile anche a me che su qualche unità militare ero stato abituato a ben altro.

Al momento di decidere i turni di guardia ho chiesto di fare la *seconda comandata* cioè il turno che va da mezzanotte alle quattro che era il mio preferito quando ero in servizio.

Giuliano ha chiesto la guardia *di diana* cioè il turno successivo dalle quattro alle otto, per il motivo che la sua attività professionale non gli consente di veder mai il sorgere del sole.

Montare di guardia in navigazione di notte mi ha improvvisamente riportato alla mai dimenticata realtà di un genere di vita per me cessato da trent'anni ma cui avevo spesso pensato con nostalgia.

La situazione attuale era molto diversa: non mi trovavo più sul ponte di una nave ma nel pozzetto di un'imbarcazione; però il cielo della

notte serena e senza luna era sempre lo stesso che ricordavo: con stelle luminosissime che grondavano a grappoli e la scia della via lattea che si abbassava fino a quasi lambire l'orizzonte. Il ritrovarmi così basso sulla superficie dell'acqua mi dava una sensazione strana che mi costringeva a non sedermi. Come se il rimanere in piedi, aumentando la distanza da me dell'orizzonte ottico, mi desse capacità di reagire con maggior sicurezza nel caso ci fosse stato da manovrare per evitare una collisione. Nessun incontro però si è verificato durante quella intera guardia notturna con la sola eccezione delle tracce intensissime di due stelle cadenti che hanno segnato trasversalmente il cielo da levante verso ponente.

A fine guardia sono andato a coricarmi senza riuscire ad addormentarmi e non ho potuto trattenermi dal risalire in pozzetto alle primissime luci dell'alba.

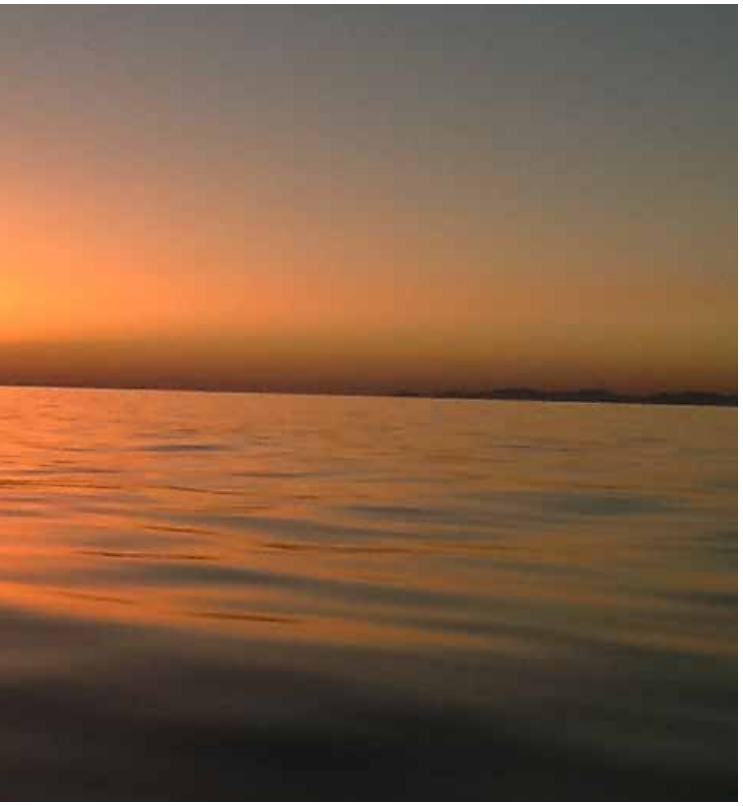
Dopo quindici anni di navigazione e venticinque di camperismo non conto più le albe che ho visto ma ogni nuova alba mi porta una nuova sensazione cui non so rinunciare: il momento in cui il primo chiarore fa comparire i profili degli oggetti nel buio è quello che fa scomparire ogni stanchezza della nottata trascorsa e l'aurora che la segue è un rifornimento di energia per la giornata che sta iniziando.

Ricordo il primo comandante che ho avuto sui dragamine nel 1968 che mi diceva a ogni aurora cui assistevamo: "Pensa, Enzo, a quanto un *cuménda* di Milano sarebbe disposto a spendere per essere qui al nostro posto a godersi uno spettacolo come questo!" E l'aurora di quel giorno nei pressi di Capo Corso era veramente un'aurora di particolare bellezza... così bella che un mio contatto su Facebook l'ha definita: "Oro liquido".

La navigazione al largo della costa occidentale della Corsica ci ha concesso periodi limitati di buon vento; utili al mio addestramento nella manovra delle vele e oltremodo necessari per la regolazione delle rinnovate manovre correnti di Tangaroa, a conferma dell'asserzione che quando si porta una nave ai lavori tutto funziona, mentre quando la si riprende dai lavori tutto ha bisogno di essere nuovamente messo a punto.

L'aurora a Capo Corso vista dal Tangaroa, descritta come *Oro liquido*

L'ormeggio del Tangaroa a Cala Mangiavolpe



Abbiamo doverosamente messo a frutto i periodi in cui eravamo costretti a procedere a motore per eseguire esercitazioni di sicurezza, prendendo in considerazione ipotesi diverse di spegnimento di incendi, di esaurimento di allagamenti e di tamponamento di vie d'acqua, affinché io potessi prendere pratica della gestione dei mezzi esistenti a bordo da impiegarsi in tali frangenti.
Sosta di due notti a La Maddalena, presso i pontili galleggianti di Cala Mangiavolpe (per i locali Piazza Comando) dove Claudio e Mario, nostri compagni di corso in Accademia che ci avevano riservato un posto sono venuti a prenderci i cavi di ormeggio. Oltre al piacere di ritrovare questi due cari amici per me che ho vissuto cinque anni a La Maddalena dal '73 al '78 del secolo scorso si è trattato di una graditissima rimpatriata.
Un episodio da menzionare: percorrendo il canale di ingresso ci siamo trovati vicino a un traghetto della società Saremar con cui naviga un mio amico comandante che non vedevo da quindici anni ma con cui sono rimasto in contatto telefonico.
Ho provato a chiamarlo immediatamente sul cellulare e, incredibile, era proprio lui di guardia su quel traghetto in quel momento.
Gli ho detto: "Affacciati all'aletta di dritta e guarda a bordo della barca a vela che hai a fianco!"
Al ritorno, ripetizione dello stesso percorso, costeggiando il lato di ponente della Corsica, perché vi erano maggiori probabilità di incontrare vento. Siamo incappati in qualche piovasco e maretta incrociata che ci ha fatto ballare parecchio, soprattutto nei tratti che abbiamo dovuto fare a motore.
Pensavo che un così lungo periodo di inattività mi avrebbe fatto soffrire il mare e invece il "piede marino" c'è l'ho ancora, almeno per il Mediterraneo.
L'onda atlantica, si sa, è tutta un'altra cosa e lì per i primi due o tre giorni ci sarà da dare di stomaco. D'altra parte il mare è stato creato per i pesci e non per gli umani.
Coloro che per intraprendenza o per necessità vi si spingono sanno di dover essere preparati a soffrire...
Ma l'uomo è un animale che si adatta!

Traversata atlantica al via

Da Genova verso Porto Mahón e Almeria, aspettando Miami

di Enzo Giummolè

Una suggestiva immagine dell'albero del Tangaroa e un inedito passeggero

Continua il racconto del Comandante di Marina in pensione Enzo Giummolè e dei suoi compagni di regata, che come dice lui, hanno "210 anni in tre". Accompagneremo la loro spedizione da Genova a Miami e ritorno, tra aneddoti e preparativi. Dopo un viaggio di prova a La Maddalena, i tre iniziano la traversata vera e propria con la tratta raccontata in questo articolo: da Genova fino ad Almeria, in Spagna, in due tappe distinte di 350 e 440 miglia.

PRIMA TAPPA: DA GENOVA A PORTO MAHÓN, 350 MIGLIA

Abbiamo deciso di partire anche senza sistema di tracciamento AIS che la ditta, per nulla professionale, non è riuscita a far funzionare. Il saluto ufficiale agli amici era già stato fatto domenica, per cui ci salutano alla partenza del 23 ottobre soltanto la moglie di Renato e una sua amica. Ci fanno anche compagnia durante il pranzo a bordo con pansotti al sugo di noci e si offrono di lavare i piatti ma non lo permetto e lo faccio io.

Alle 15.00 usciamo dall'avamporto. C'è un vento gagliardo di scirocco che fa sbattere eccessivamente il *gennaker* che era stato preparato alzato non aperto prima della partenza. Si decide di ammainarlo e riporlo nel suo sacco in coperta ma per farlo dobbiamo rientrare e pendolare in avamporto perché le acque agitate fuori delle ostruzioni non lo consentono. L'operazione ci fa perdere un'ora, dopo di che usciamo e ci mettiamo in rotta per le Canarie con genoa ridotto e tre mani di terzaruolo alla randa a velocità di sei nodi.

Continuiamo a sette nodi spinti dal vento di scirocco e Cesare ordina turni di guardia: due ore a testa in sequenza durante le ore di buio e tre in ore diurne. Lui fa il primo turno e io mi prenoto subito per il successivo dalle 21 alle 23; così poi avrò sei ore notturne per recuperare dal mal di mare, che grazie al Travelgum è cessato. La mia guardia si svolge tutta a motore perché il vento è caduto improvvisamente. Passo la guardia a Giuliano, dapprima assistito e poi sostituito da Renato che si fa tutto il resto della

I velisti quasi al via. Da sinistra: Giuliano, Renato, Cesare ed Enzo

Indossiamo tutti le cinture di sicurezza che si rivelano troppo strette per me, che pur non sono un colosso. Poco male, mi metto uno dei salvagenti con imbragatura incorporata da indossare in regata.

Il mare agitato, e incrociato perché sotto costa, ha ben presto il sopravvento sul mio stomaco e su quello di Giuliano e il pranzo a base di pansotti va a far da cibo ai pesci. Renato e Cesare, che stanno benissimo, sono gli unici velici sperimentati e quindi non soffrono.

notte sotto pioggia battente senza svegliare Cesare che dorme. Al mattino, giusto cazziatone di Cesare: tutti devono rispettare i turni di guardia allo scopo di essere tutti non eccessivamente stanchi in caso di emergenza.

Da giovane quando ero sui dragamine credevo di trovarmi a bordo di un tappo di sughero in mezzo al mare; adesso scopro davvero cosa significa trovarsi su un vero tappo di sughero che ti sbatte da tutte le parti e che per di più sta sempre inclinato.

Indossare tutto il vestiario necessario per stare all'aperto è una vera impresa e poi... muoversi con tutta quella roba addosso... meno male che ci pensano Cesare e Renato a maneggiare le vele mentre io opero dal pozzetto oppure sto al timone.
Abbiamo un meraviglioso apparato di radionavigazione, tutto *touch screen*, appena montato.
Avendo vissuto a bordo questi ultimi quattro giorni vi avevo smanettato riuscendo a capirci un minimo: scopro adesso in navigazione di essere l'unico che ci sa mettere mano. Vengo subito nominato addetto alla rotta e alle comunicazioni.
Il radar nessuno di noi lo conosce e tanto meno se n'è impratichito in vista della partenza.
Comincio ad arrabattarmici: è tutto con menù *touch screen* ed è ben diverso da quelli con lo schermo catodico a sali di bario e con i comandi a manopole che io adoperavo fino a trent'anni fa nei miei ultimi imbarchi. Provo a capirci qualcosa; lo metto in moto ma non riesco a inserire una scala diversa da quella di sei miglia che vi è già inserita. Non vedo ritorni di mare

SCORTA DI MEDICINALI E PRESIDI MEDICI IN NAVIGAZIONE DI ALTURA.

(Elaborata da: Amici della Vela)

Antibiotici (Amoxicillina + ac. Clavulanico) 1g, due scatole – Levofloxacina (Tavanic 500 – Levoxacin 500 mg) due scatole – Macladin 500, due scatole).

Antinfiammatori / Antidolorifici (Naprossene sodico es.: Sinflex cpr 550 mg – Toradol fiale 30 mg – POMATE antinfiammatorie – Contramal gtt).

Antiallergici (Trimeton fiale – Solumedrol 125 mg – bentelan 4 mg – Flebocordtid 500 mg. Fiale. Pomate: Fargan – Voltaren o similari)

Antinausea/colica (Plasil, Buscopan, Xamamina cpr).

Gastroprotettori (Pantorac 40 mg)

Collirio (Betabiooptal) monouso

Materiale per medicazione:
compresse sterili (15 buste di garza sterile 10x10 cm), cerotti (a nastro da sagomare con forbici), cerotto in rotolo, betadine in soluzione acquosa, garze betadinate, steristrip, garza a rete per arti, 2 pinze (porta aghi) e rispettivo filo da sutura in nylon 00, una benda tubolare elastica, tensoplast e e garza autoaggrappante (grimpy), Emla pomata anestetica, crema solare a protezione totale, Autan zanzare e insetti, siringhe (5 e 10 cc , almeno 10), bisturi monouso sterile e forbici, cerotto: tipo hansamed e Compeed, fleboclisi da 500 cc con infusore ed agocannula da 18 gauge, guanti sterili, laccio emostatico, sfigmomanometro e fonendoscopio, mascherina bocca naso per ventilazione artificiale, coperta termica

TRAVERSATA ATLANTICA: IL MIO EQUIPAGGIAMENTO

NEL SACCO
1 CIABATTE per la doccia a terra nei marina.
1 SCARPE SUPERGA da tenere a bordo o a terra.
1 SCARPETTE SPIAGGIA ANTISCIVOLO da tenere a bordo o sulla spiaggia.
1 CERATA STAGNA (GIACCA E SALOPETTE)
1 STIVALI
2 GUANTI uno da vela ed uno da giardinaggio per maneggiare le lenze da pesca.
2 CALZINI GROSSI da trekking antifreddo da portare con gli stivali.
1 MASCHERINA SUB può sempre essere necessario immergersi.
1 PASSAMONTAGNA leggero, in tasca della cerata datosi che tutti i berretti agitandomi prima o poi mi cadono.

NEL BORSONE che ha tasconi esterni
1 MAGLIONE LANA irlandese da pescatore, ottimo sotto la cerata.
1 INTIMO TECNICO sottilissimo antifreddo maglia e mutande lunghe.
1 PANTALONE SOTTOMUTA sopra l'intimo tecnico e sotto la cerata.
1 GIUBBINO ANTIVENTO in goretex, per quando la cerata sarà troppo pesante.
1 SCALDACOLLO tipo Balaclava, serve da passamontagna, berretto e scaldacollo.
1 PANTALONE LUNGO RAPIDA ASCIUGATURA tessuto tecnico microfibra.
1 PANTALONE LUNGO DI LINO LEGGERO contro i raggi solari.
1 PANTALONE CORTO RAPIDA ASCIUGATURA tessuto tecnico microfibra.

e nemmeno girare lo scanner a prova del suo funzionamento. Fortunatamente, una porta container che ci passa vicino alla velocità di 23 nodi, con il suo eco mi conferma il funzionamento e fa scattare l'allarme di prossimità bersaglio pericoloso quando si avvicina a meno di due miglia. Considero che a 23 nodi due miglia si percorrono in meno di 6 minuti e cerco di aumentare sia la scala di rappresentazione che la distanza di allarme senza esito.
Anzi ho sempre paura di fare disastri toccando una qualche opzione dal termine inglese, che non conosco, senza poi saper recuperare il malanno e lascio perdere.
La giornata del 25 trascorre con buon vento: facciamo 7 nodi di media alla vela. Giornata tranquilla con mare molto mosso e cielo poco nuvoloso. Qualche visita di delfini, due soffi di balena nelle vicinanze e visite di uccellini migratori che stanchi si posano sulla nostra barca. Uno mi si posa addirittura per un attimo sulla testa mentre sono al timone.
Chiedo la carta di Minorca; mi si risponde che non c'è, che sono state comprate le carte delle

3 PANTALONCINI DA BAGNO da bordo o da terra.
1 SLIP da BAGNO
1 CINTURA robusta sintetica, dicono che a termine traversata ti cadono i pantaloni.
4 SLIP di microfibra rapida asciugatura.
2 BOXER di cotone.
4 CALZINI COTONE + 4 CALZINI BASSI fantasmini.
2 TSHIRT DA SOLE tecniche riparano dai raggi solari e si portano anche facendo il bagno.
2 TSHIRT RAPIDA ASCIUGATURA.
2 CAMICIE COTONE MANICA LUNGA leggere contro i raggi solari.
1 CAMICIA o POLO maniche corte, per le grandi occasioni
1 BERRETTO tecnico da sole con sottogola ad ampia falda.
3 BANDANE di cotone, riparano dal sole ed il vento non te le porta via.

1 BORSA PULIZIA PERSONALE:
NEI TASCONI ESTERNI del borsone
2 ASCIUGAMANI di MICROFIBRA + 2 PICCOLI di MICROFIBRA, vanno bene attorno al collo sotto alla cerata per evitare che entri acqua.
CREME SOLARI e DOPOSOLE Parecchie!
1 SAPONETTA ACQUA DI MARE per la persona ed indumenti.
SALVIETTE INTIME DETERGENTI Parecchie.
CREMA TIPO FISSAN Se ci si lava soltanto con l'acqua di mare servirà, eccome!
COLTELLI uno da nocchiere ed uno Smith & Wesson per le cime fatte con fibre speciali.
MONOCOLO 7x40 molto meglio del binocolo dato che una mano mi serve per tenermi.
BICCHIERE preferisco il mio di acciaio inox a quelli di plastica che sono a bordo.
RASOIO ELETTRICO anche se gli altri si lasceranno crescere il barbone, io mi voglio presentare in ordine.
2 + 2 OCCHIALI DA SOLE due paia di scuri e due paia di chiari antivento con lacci.
FLASH + LAMPADA DA TESTA per cercare al buio con mani libere.
NOTES – DIARIO
2 OCCHIALI DA VISTA con lacci anticaduta.

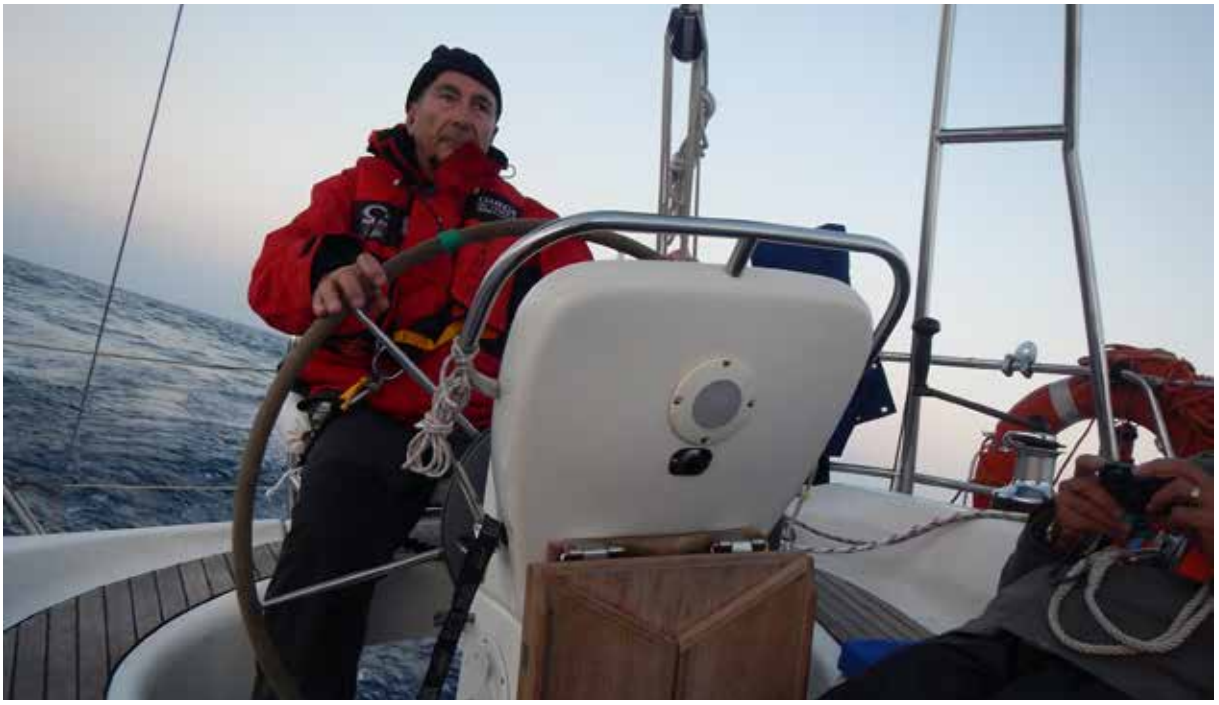
VARIE
BIBBIA da leggere se il mare consente.
MACCHINA FOTOGRAFICA stagna ed antiurto.
iPad + COMPUTER PORTATILE con qualche ebook.
MEDICINE PERSONALI
+ ANTIZANZARE
+ ANTINAUPATICI anche se ho sempre fatto senza.
NESCAFE' in bustine monodose.
Mia riserva personale: sono un viziato.
SACCO A PELO E CUSCINO

INOLTRE:
ASSICURAZIONE SANITARIA
PASSAPORTO (CON ACCREDITO USA)
PATENTE NAUTICA
CARTE di CREDITO
CONTANTI EURO
CONTANTI DOLLARI
INDOSSATI per spostarmi da Venezia a Genova in treno alla partenza ed al ritorno da Miami in aereo.
TUTA DI TERINDA tessuto tecnico trattato al teflon, non si sporca.
GILET MULTITASCHE
GIACCA di PILE ANTIVENTO
SCARPE da GINNASTICA

Il *Tangaroa* durante la navigazione

altre isole dell'arcipelago ma Minorca, quella dove siamo diretti, era già in casa: e laggiù è rimasta perché ci si è dimenticati di portarla. Penso: ma perché mi avete fatto venire a Genova soltanto all'ultimo momento e non mi avete fatto partecipare all'organizzazione?
Intanto si è fatta notte, chiedo del portolano del mediterraneo; bisogna cercarlo. Si cerca ma non si trova: ci sono tutti i Caraibi ma non il portolano del Mediterraneo.
Cesare mi dice che è bello avere un po' di avventura: riesco a mantenere la calma e gli rispondo che non di avventura si tratta, bensì di coglionaggine e sconsideratezza. Sempre con il rispetto dovuto al capitano/armatore, ovviamente.
Renato, gran pratico di vela, agisce d'iniziativa nell'ammainare la randa e si becca un cazziatone a posteriori per non aver atteso gli ordini.
Entriamo finalmente nel fiordo di Porto Mahón all'una di notte, con calma di vento, navigando a vista: senza carta né portolano, con l'aiuto della rappresentazione gps. Le mie preghiere vengono esaudite, e alle due, giunti nei pressi di un Marina, diamo fondo perché non sappiamo dove dirigerci per un ormeggio in banchina. Tutti a nanna fino alla luce del giorno.
Dilettanti allo sbaraglio va bene, ma in questi termini sembra di andar cercando pericoli, e io sembro esser l'unico a pensarlo.
Alle sei di mattina sono già sveglio e comincio a trafficare col radar. Finalmente riesco a cambiare scala: queste sono le soddisfazioni della vita! Predispongo anche i *waypoint* per il percorso di domani verso Almeria. Sono 400 miglia stimate: se abbiamo buon vento, da percorrere in quattro giornate abbondanti, altrimenti di più.
Alle nove si avvicina un gommone del Marina Minorca e ci invita all'ormeggio al pontile n. 6.

La Plancia per sapere.... dove siamo e dove stiamo andando!



Enzo al timone

Finalmente una doccia e lavaggio di biancheria: "Ci togliamo di dosso un po' di odore di leprotto", dico scherzando!
A mezzogiorno consumiamo il primo pasto caldo di queste giornate: trenette con il pesto fatto dalla moglie di Renato. Elogio vivissimo! E noto che a tavola tutti beviamo soltanto acqua.

DA PORTO MAHÓN AD ALMERIA. SECONDA TAPPA, 440 MIGLIA

Partiamo domenica 27 ottobre alle undici del mattino in una splendida giornata di sole.
Mi godo l'uscita dal fiordo di Mahón in ciabatte e canottiera e approfitto delle ultime possibilità di collegamento telefonico per chiamare casa.
Il bel tempo mi riconcilia con il mondo e meditando rifletto che probabilmente sono io che esagero quando considero noi stessi un team di dilettanti. Rifletto che, da "militare marittimo" quale sono, ragiono con la mia testa quadrata e che se fosse per me, pretenderei che tutti i servizi di bordo avessero un funzionamento "a orologeria" come su una nave militare.
I diportisti hanno un approccio diverso: non vivono il mare "per professione" ma "per passione", devo essere io a limitare il mio spirito critico adeguando il mio modo di prendere di petto i problemi al loro; se a me possono sembrare pressapochisti, come evidenzia l'episodio del portolano che nel fervore degli ultimi giorni è stato verosimilmente sbarcato disordinatamente assieme a un certo numero di libri nella foga di far spazio, è pur vero che una piccola barca può essere gestita con molta più approssimazione e improvvisazione di quanto non si possa fare con le navi cui io sono abituato.
Nel pomeriggio in cui abbiamo sostato a Minorca, mentre gli altri uscivano per un giro in città, sono restato a bordo dicendo che volevo dormire, ma in realtà sono rimasto per studiarmi radar e sistema di radionavigazione prendendone sufficiente pratica e d'ora in poi avrò il compito di gestire rotta e comunicazioni.
Per l'uscita da Porto Mahón, considerate le favorevoli condizioni meteo, Cesare decide di affidare ai due meno esperti, Enzo e Giuliano il compito di alzare le vele.
Mentre ripasso con Renato la sequenza delle operazioni, sostituisco alle ciabatte un paio di scarpe vere e siamo pronti. L'operazione riesce senza drammi, con l'aiuto del paziente Renato che ci indirizza nelle diverse fasi, e quindi,

bolinando nello scirocco, dirigiamo per passare a sud dell'isola.
Il vano tentativo di trovare vento favorevole ci allontana verso sud e ci fa perdere almeno un paio d'ore; poi mettiamo a motore e dirigiamo a ponente per passare qualche miglio a sud dell'isola di Cabrera. Alla velocità di 5 nodi scarsi vi arriveremo in piena notte.
Durante un mio turno di guardia tento con scarso esito di fotografare due coppie di delfini che improvvisamente incrociano la nostra rotta. Al tramonto accendo i fanali di via e poco dopo cedo la guardia a Giuliano. Nessun altro incontro degno di nota, e il mare si è mantenuto sempre maneggevole.
Sempre con vento insufficiente a veleggiare passiamo al traverso del faro di Cabrera all'una di notte e modifico leggermente la rotta ponendo la prua verso Cartagena, stimando di arrivarvi dopo una quarantina di ore.
Nelle tappe di avvicinamento alle Canarie, per rispettare i tempi, percorriamo in assenza di vento qualche tratto a motore ma nella Traversata Atlantica ci siamo ripromessi di usare esclusivamente le vele e se il motore dovrà essere messo in moto sarà unicamente fatto girare in folle per ricaricare le batterie.
Nella tarda mattinata si cambia idea e si decide di doppiare Ibiza da nord alla ricerca del vento. Questo allunga il percorso di una trentina di miglia, alla nostra velocità ben sei ore, e in serata siamo al traverso del faro di Moscarté sul lato nord dell'isola. Più tardi, non appena in franchìa dalle secche esistenti sul lato ovest, faccio nuovamente puntare su Cartagena con un mare in poppa che complica la vita di bordo più del consueto.
Ecco, finalmente alle prime luci dell'alba si alza il vento da nord-est. Renato e Cesare mettono in vela e per tutta la giornata si fila a sette nodi in un mare piuttosto agitato di poppa che ci sbatte parecchio, ma in serata, al largo di Cartagena si scatena il finimondo: passa un fronte freddo con centinaia di lampi e saette, pioggia a secchi rovesci e raffiche di vento che raggiungono i 58 nodi (sono parenti di 110 chilometri/ora).
Per circa tre ore siamo tutti in pozzetto esposti al vento e sotto le cateratte. Cesare e Renato operano con tranquillità e perizia. E proprio grazie alla loro abilità e perizia nessuno di noi ha mai l'impressione di trovarsi in una situazione impegnativa più di tanto: sia nel ridurre per tempo la velatura prendendo le mani di terzaroli e nemmeno quando, al tentativo di ammainare del tutto la randa, un

Si riduce la velatura per improvviso cattivo tempo

easy-jack s'incattiva nella crocetta richiedendo di imbrogliare la randa in emergenza. Cerco senza esito di fotografare le grosse ondate nel buio dato che sotto l'impulso delle più grosse Tangaroa prende abbrivo e raggiunge 14/18 nodi. Talvolta s'inclina al punto che l'acqua giunge al trincarino. Vedo improvvisamente una luce in acqua che si allontana di poppa: un'onda più grossa ci ha strappato dalle gaffe di supporto il salvagente predisposto a poppa per l'evento accidentale di uomo a mare e la boetta a rovesciamento ha attivato la sua luce.

poi, quando lo stato del mare diventa più maneggevole, riprendiamo i turni di guardia regolari con una sola persona in pozzetto. La giornata di mercoledì 30 ottobre procede con vento a 25 nodi che ci permette di giungere a costeggiare capo de Gata nel pomeriggio e riconosco dal largo, con qualche emozione e nostalgia, la costa e le strade che percorrevo in camper con mia moglie quando anni fa venivamo in inverno ad "abitar viaggiando" nel sud della Spagna. Più tardi, sul Canale 9, contatto il Marina di Almeria: non hanno nessuna

Un pranzo in alto mare!

Cesare ci ha detto più tardi che Tangaroa nei suoi 11 anni di vita non aveva mai affrontato un vento di tale intensità e abbiamo considerato l'avvenimento un bel collaudo prima dell'impegnativa traversata. Giuliano si è bagnato fino alle ossa perché, considerato il limitato tratto di viaggio che deve fare, non ha acquistato particolare abbigliamento tecnico. Io nella mia cerata in goretex sono stato perfettamente all'asciutto e mantenuto caldo quanto basta da un maglione in lana da pescatore fatto nelle isole Aran, in Irlanda, che indosso direttamente sulla canottiera. Mi compiaccio fra me per i miei acquisti!

Per tutta la nottata procediamo a motore nel mare grosso verso Almeria e dalle cinque in

difficoltà ad accogliere all'ormeggio una barca non preannunciata delle nostre dimensioni e dopo le consuete pratiche di accettazione: doccia, bucato e pasta al pesto in compagnia: il primo pasto caldo dopo la partenza dalle Baleari. Nessuno ha voglia di uscire in città e dopo cena subito a letto, finalmente si dorme in ambiente silenzioso e non oscillante. Domani ripartiremo verso le Canarie e decideremo in viaggio se fare una breve sosta dalle parti di Gibilterra.

Io resto alzato ancora un poco per scrivere questo breve resoconto, e ricordo che non appena ho messo piede in banchina per i primi passi ho avuto la sensazione che la terra mi oscillasse sotto.

Traversata atlantica: è fatta!

Gli ultimi episodi dell'avventura oceanica del Tangaroa

di Enzo Giummolè

La prua del Tangaroa indica l'Europa e l'Africa, avvistate contemporaneamente a meno di dieci miglia dalle Colonne d'Ercole

*Si conclude con questo numero il racconto del Comandante di Marina in pensione Enzo Giummolè e dei suoi compagni di regata, che, come dice lui, hanno "210 anni in tre". Da Almeria, con il passaggio delle Colonne d'Ercole, verso Rodney Bay, partendo dalle isole Canarie – proprio come fece Cristoforo Colombo 500 anni fa – per la gara vera e propria, l'*Atlantic Rally for Cruisers.

DA ALMERIA AL PASSAGGIO DELLE COLONNE D'ERCOLE - MIGLIA 300
Giovedì 31 ottobre 2013

Salpiamo alle 17.00 dal Marina di Almeria dopo esserci accostati al distributore per il pieno di gasolio che pago 1,375 euro al litro. Dico pago perché abbiamo costituito una cassa comune per le spese correnti la cui tenuta è stata affidata a me.

Sembra che la burrasca di due notti or sono, superata facilmente senza alcuna difficoltà grazie

a Cesare e Renato, abbia sortito effetti positivi sulla nostra compagine: nessuno di noi ne ha più parlato e mi pare si sia instaurata una rinnovata atmosfera di fiducia e allegria.
Per la prima volta usciamo in città tutti e quattro assieme alla ricerca di negozi dove acquistare viveri freschi: mele, cipolle, verdura, pomodori, carne; ne approfitto per comprarmi un tubetto di collante che mi serve per ripararmi una scucitura alle scarpe. Il pasto meridiano lo facciamo tutti assieme a bordo. Piatto forte: carne tritata saltata in padella con cipolle, oltre a insalata di pomodori, salame, mele e frutta secca, biscotti. Giuliano ed io beviamo una birra per l'occasione, gli altri due acqua.
In uscita passiamo accanto a un moletto da dove alcune persone fanno evoluire modelli di barche a vela. Poco dopo, mentre siamo ancora dentro le ostruzioni portuali, trafficando con l'apparecchiatura di radionavigazione per stabilire la rotta sui prossimi *waypoint*, inserisco inopportunamente il pilota automatico. Immediato segue il giusto rimprovero di Cesare che governa al timone: "Ci fai andare a sbattere!".
Finalmente in acque libere e stabilito l'autopilota per il primo waypoint, salta fuori la nuova difficoltà: l'indicatore elettronico della stazione del vento è bloccato. È un bel guaio, perché fin quando non sarà funzionante, dovremo regolare le vele a occhio; ma per il momento però possiamo soltanto mettere a motore poiché c'è una calma completa di vento e di mare.
Durante la mia guardia di notte ci sorpassa da vicino una barca a vela che procede essa pure a motore con rotta parallela alla nostra verso Gibilterra; mi piace pensare che la ritroveremo a Gran Canaria partecipante alla nostra stessa regata. Al momento di passare la guardia a Giuliano vedo sguizzare intorno alla barca una decina di delfini; purtroppo a quest'ora l'oscurità non consente foto.

Venerdì 1° novembre

Prosegue la navigazione a motore con calma di vento e qualche visita di delfini.
In vicinanza dell'imbuto di Gibilterra diventano numerosi gli incontri con navi che procedono nella nostra stessa direzione. Più volte ci imbattiamo in grosse navi scariche che sostano in alto mare alla deriva con le macchine ferme; ipotizziamo possa trattarsi di navi che, in attesa di ordini, approfittano dell'ultimo ridosso mediterraneo.
Comunicando per telefono con l'installatore della stazione del vento, Cesare decide che sarà rimessa in efficienza alle Canarie e nel frattempo decidiamo di sostare ad Algesiras, nella baia di Gibilterra, per ripristinare il pieno di gasolio e acqua prima di avventurarci in oceano.
A meno di dieci miglia dalle Colonne d'Ercole scattiamo belle foto del tramonto con Africa

A.R.C. 2013 – Atlantic Rally for Cruisers.
È una regata nata il 25 novembre 1986 per iniziativa di Jimmy Cornell, giornalista che lavorava per la rivista Yachting World, che fu favorevolmente impressionato dal particolare clima che s'instaurava tra gli equipaggi di tutte le nazionalità che ogni anno convenivano a Gran Canaria per effettuare la traversata atlantica nel periodo meteorologicamente più favorevole.
Le Canarie offrono condizioni perfette per partire a vela in questo periodo dell'anno, e anche Cristoforo Colombo lo sapeva fin troppo bene quando 500 anni fa scelse queste isole come base logistica per la sua spedizione verso le Indie.
Gli equipaggi, provenienti da tutto il mondo, percorrono in qualche caso più di mille miglia per recarsi a questo appuntamento: noi di Tangaroa ne abbiamo percorse ben 1.840 per attraccare al Marina di Las Palmas.
A questa edizione hanno partecipato equipaggi di 33 nazionalità, con età variante da 22 mesi a 70 anni (questi ultimi siamo noi di Tangaroa), 225 le imbarcazioni partecipanti, di cui solo 4 con bandiera italiana.
- La barca più piccola misura 8,5 metri ed è la francese "Pollux".
- La barca più grande, che misura 33 metri, è la goletta classica "Texel" di Gibilterra.
- La nostra "Tangaroa", che è un Bavaria 36, misura 11,4 metri.
- Il 15% della flotta partecipa nella divisione competitiva (IRC Racing Division), e il record appartiene allo yacht italiano "Capricornio" (Rinaldo del Bono) che ha impiegato 11 giorni, 5 ore, 32 minuti e 30 secondi nella traversata del 2006.

Alcuni dati sono stati tratti dalla rivista "Welcome to Gran Canaria".

ed Europa contemporaneamente sullo sfondo. Renato ha telefonato alla moglie incaricandola di prenotarci un ormeggio; sappiamo il nome del marina, "Alcaildesa", ma, in mancanza di portolano o di altra pubblicazione analoga per il diporto, non sappiamo dove sia situato.

Poco prima delle ore venti locali, quando mancano più di quattro miglia per affacciarsi alla baia, (un'ora di navigazione) riesco ad avere un contatto radio in lingua inglese con il personale del marina senza riuscire a farmi spiegare dove si trovi. Mi dicono di andare vicino a una casa bianca; bella scoperta, da queste parti le case sono quasi tutte bianche, ed è ormai notte. Poi non rispondono più: evidentemente il personale è andato a casa a fine orario.

Cesare, al timone, entra a vista nel porto, che ci appare sterminato e ridondante di luci, con navi enormi alla fonda e in movimento; Renato ed io gli diamo le informazioni sulla configurazione del porto che possiamo ricavare dall'apparecchiatura di radionavigazione sita all'interno. Tengo per me i commenti di professionista che mai si sarebbe messo in una situazione come quella pur essendo ben certo che tutto andrà a finire senza problemi. Destreggiandoci al buio tra le ostruzioni portuali giungiamo a un primo marina che si rivela talmente piccolo da non consentire l'ingresso. Usciamo dalle ostruzioni e ne cerchiamo un altro, al quale ci affacciamo, ma vediamo tutti i posti occupati.

Prendiamo anche in esame la possibilità di affiancarci temporaneamente al distributore di carburante sul quale poi vediamo la scritta "CAN 71". Dopo mie ripetute chiamate sul canale 71, un gentilissimo interlocutore mi conferma in inglese che quel *marina* è al momento "full up", però mi indirizza più a nord, in località "La Linea", dove ci dice trovarsi il marina Alcaidesa.

Randeggiamo a lento moto al buio altre ostruzioni

La Rocca di Gibillterra

portuali e finalmente individuiamo un marina che dovrebbe essere il nostro e vi dirigiamo. All'esterno notiamo un catamarano alla fonda e decidiamo di dar fondo all'ancora anche noi.
Sono le undici di sera: finalmente abbiamo un posto tranquillo e sicuro per passare la notte. Ceniamo e, considerata l'ora, io suggerisco un rapido piatto di tonno e cipolla, abitudine che ho preso sui dragamine quando si rientrava tardi dal mare. Stappo anche una bottiglia di Refosco dal peduncolo rosso che concilierà il sonno a me e Giuliano, gli unici che ne bevono.
Una bella dormita e domattina si va al distributore per gasolio e acqua. Nessuno metterà piede a terra e poi proseguiremo per Gran Canaria.

Sabato 2 novembre

Pur essendomi coricato all'una, mi sveglio alle sei. Ormai sono entrato nel ritmo sonno-veglia dettato dai turni di guardia e ne approfitto per scrivere qualcosa al computer su questa avventura. Alle nove, dopo una rapida pulizia personale, approfitto della bella giornata di sole per portare in coperta il mio bel sacco a pelo matrimoniale (quello che usavo sull'autocaravan e che mi sono portato da casa) e, poiché si dice che dove entra il sole non entra il medico, improvviso uno sciorino di effetti letterecci con vista sulla Rocca di Gibilterra.
Arriva a dar fondo presso di noi un catamarano con bandiera tedesca e una coppia saluta cordialmente con un bimbo di pochi mesi in braccio. Fortunato lui, penso, ha avuto modo di conoscere il diporto nautico prima di me.
Traccio sulle carte la stima preventiva della traversata, vale a dire le rotte che mi propongo in linea di principio di percorrere fino a Gran Canaria. Cesare interviene per farmi tracciare anche nello stretto percorsi che si tengano ben distanti dal Marocco, a più di trenta miglia, come se si trattasse di zona di guerra. Percorsi che alla nostra velocità ci farebbero navigare mezza giornata in più. Io lo accontento per amore di quiete ma in seguito, posizionerò i waypoint del navigatore satellitare dove dico io e la barca seguirà un percorso più breve. Non per niente sono, per il momento, l'unico ad averci preso un minimo di pratica, tanto da essere nominato ufficiale di rotta.
Al distributore spagnolo nel vicino marina Alcaidesa pretenderebbero il pagamento di una giornata di sosta nel marina per rifornirci dei cento litri di acqua che chiediamo e inoltre hanno una pistola per rifornimento diesel troppo grande che non entra nel buco del nostro serbatoio. Cercano di arrabattare un imbuto tagliando un bottiglione di plastica ma noi rinunciamo e ci rivolgiamo al distributore più distante nella zona inglese dove, gentilissimi, ci informano che l'acqua è gratuita ma non potabile. Non la prendiamo per non inquinare la nostra riserva e scopriamo con soddisfazione che nella zona inglese il gasolio costa soltanto un euro il litro.
Molto bene, effetto del punto franco.
A mezzogiorno dirigiamo per l'uscita dalla baia improvvisando uno spuntino in pozzetto a base di salame e focaccia genovese, divenuta un po' secca ma ottima da mangiare. Poi, finalmente, alle quattro del pomeriggio siamo al traverso del faro di Tarifa; superiamo le Colonne d'Ercole e comincia la nostra navigazione atlantica.

NAVIGAZIONE ATLANTICA E ARRIVO ALLE CANARIE - MIGLIA 750

Domenica 3 novembre

Posizione alle 08.00Z: Lat 34°54' N Long 7°12' W

Stanotte, durante i turni di guardia, grande attenzione al sostenuto traffico marittimo e ai numerosi pescherecci in zona. Al mattino propongo di spegnere il radar per risparmiare energia elettrica ma si decide di tenerlo in moto, forse per testare le capacità di ricarica del nostro impianto solare-eolico. La giornata trascorre tranquilla: mare poco mosso e vento di poppa che ci spinge a sette nodi per tutte le ore di luce con il solo *gennaker* alzato. Un elogio particolare a Renato che con caparbia applicazione è riuscito a ripristinare il funzionamento della strumentazione della stazione del vento. Visita di delfini in serata. Più tardi, le difficoltà nel rollare il gennaker ci fanno decidere di ammainarlo del tutto, ma ostacolati dal vento che cambiava direzione continuamente, non siamo riusciti a evitare che il gennaker rovinasse in mare per poi dover essere faticosamente recuperato e rizzato in coperta. Brutta figura con noi stessi e lavoro improbo per il recupero della vela che misura cento metri quadri.

Lunedì 4 novembre

Posizione alle 08.00Z: Lat 33°55' N Long 8°28' W

Durante la notte è caduto il vento e si è potuto andare a meno di due nodi con il solo genoa alzato.

Scarso traffico marittimo e qualche peschereccio. Sensibile l'aumento della temperatura dovuto allo spostamento in latitudine più bassa.

In prima mattinata, rialzato il gennaker (con calma di mare e di vento) allo scopo di ricontrollare il funzionamento del meccanismo di avvolgimento, ci rendiamo conto del motivo delle difficoltà della sera prima.

Scarso vento fino a pomeriggio inoltrato; approfittiamo della calma per una buona spaghettata in pozzetto.

Cesare si isola e preferisce mangiare da solo in quadrato per poi andarsene a dormire.

Ci sorpassa un *motorsailer* di sessanta piedi che procede a motore e che si avvicina per salutare. Riconosciamo la bandiera della Nuova Zelanda, io ricordo di averlo visto giungere all'ormeggio nel marina mentre stavamo lasciando Almeria.

Peccato dover riavvolgere il gennaker al tramonto, quando mancano ancora 470 miglia per Gran Canaria: ci stava facendo ben recuperare con i suoi sette nodi e mezzo.

La manovra stavolta riesce perfettamente e in breve tempo, grazie alle predisposizioni sul materiale e alle istruzioni preventive di Renato. Per la navigazione notturna alziamo il solo genoa e con il vento teso che c'è avanziamo a cinque nodi.

Con il genoa ridotto si procede a 7 nodi nell'aliseo portoghese

Si cerca di liberare il gennaker incattivato

Martedì 5 novembre

Posizione alle 08.00Z: Lat 32°31' N Long 10°07' W

La navigazione notturna con mare molto mosso in poppa mi ha fatto sobbalzare continuamente nel letto nelle ore franche dalla guardia. Credevo di dover passare la notte in bianco, ma alla fine la stanchezza ha preso il sopravvento e mi sono state concesse le mie ore di sonno. Pochi gli incontri e qualche apprensione per numerose luci di attrezzi da pesca sparse per un largo tratto di mare, con piccole barche di pescatori che accendevano un fanalicchio all'ultimo momento. Si cammina bene: a 5-6 nodi di velocità. Credo di aver finalmente trovato il cosiddetto "aliseo portoghese" che ricercavamo e speravamo d'incontrare al largo del Marocco: un vento locale da settentrione che ci accompagni fino alle Canarie. Stamattina con vento alla velocità di 23 nodi si è voluto alzare il gennaker, vela di 100 metri quadri adatta per il vento leggero che non dovrebbe essere impiegato con più di 15 nodi. Io, che non sono un velico, mi sarei accontentato della velocità già buona che facevamo con il solo genoa, ma si è deciso di alzarlo in ogni caso: forse per provarlo oltre le condizioni limite o forse per provare l'equipaggio. Tangaroa non ha più tenuto l'autopilota e ha straorzato mettendosi di traverso al vento inclinandosi all'eccesso. Quando si è tentato di rollare la vela per ridurla, il vento troppo forte non permetteva di gestirla per cui si è deciso di recuperarla ammainandola e si è dovuto portare la prora al vento...

Ne è risultato un "kasino": vela addossata all'albero con una volta attorno al radome del radar e impegnativo lavoro in condizioni di vento e mare avverse, oltre a qualche miglio di cammino perduto e ore di fatica che ci potevano essere risparmiate. La vela ha riportato nel contatto con l'albero un minimo strappo da far riparare a Gran Canaria. Fino a laggiù non sarà più impiegata e spero l'episodio ci ispiri maggior prudenza.

La navigazione riprende con il solo genoa mentre il gennaker, che sembra non aver riportato ulteriori danni, viene laboriosamente sgrovigliato e riposto nel suo saccone in coperta. Nel pomeriggio il vento aumenta e, con maestose onde oceaniche in poppa, raggiungiamo punte di velocità di 8,2 nodi andando con il solo genoa ridotto.

La serata ci riserva una sgraditissima sorpresa: per la prima volta suona l'allarme di basso livello batterie. Spengo il radar e le altre apparecchiature elettroniche tranne quella di radionavigazione. L'allarme continua per cui siamo costretti a mettere in moto il propulsore per un'ora per ricaricare. È brutto dirlo... ma io avevo consigliato già due giorni fa di non tenere il radar in trasmissione quando non necessario.

Per tutta la notte vento da nord a 25/30 nodi, la barca avanza a 5/6 nodi con il solo genoa ridotto a un fazzoletto, il moto forte ondoso non concede riposo a chi prova a sdraiarsi cercando il sonno. Alle cinque di nuovo l'allarme di basso livello batterie e si rimette in moto: questa volta per quattro ore.

Durante la mia guardia, dalle cinque alle sette, un colpo di mare irrompe in pozzetto dall'apertura di poppa e mi bagna i piedi; avevo messo la cerata ma non gli stivali. Nel mare agitato una consolazione: constato di non aver mai più sofferto il mare dopo quell'unico episodio alla partenza da Genova e di trovarmi perfettamente a mio agio anche nell'onda oceanica. L'uomo si adatta...

Mercoledì 6 novembre

Posizione alle 08.00Z: Lat 30°49' N Long 11°46' W

Il vento è diminuito a 20 nodi, avanziamo con il solo genoa a 6 nodi. Verifico che nella nottata siamo scarrocciati sulla sinistra e imposto una nuova direttrice del moto per Tangaroa passando più vicino a Lanzarote e Fuerteventura per avere linea per i cellulari.

Approfitto del mare più calmo che consente di alzarsi in piedi per riportare la posizione sulla carta nautica: mancano 250 miglia a gran Canaria.

Ipotizzando una velocità media di 5 nodi dovremmo giungervi venerdì in giornata.

In mattinata, chiacchierata con Cesare: ci fa sapere che per motivi personali mettono in forse la traversata nel senso opposto dall'America all'Europa, vale a dire che dopo la cerimonia di premiazione di termine regata a Santa Lucia del 21 dicembre, Tangaroa potrebbe essere caricata su un mercantile che la riporterebbe in Italia e noi saremmo a casa in tempo per la feste di fine anno.

Avevo pensato a piacevoli scali risalendo le isole caraibiche fino a metà gennaio e nascondo la mia delusione facendo buon viso a cattiva sorte, riconoscendo che l'aver avuto la possibilità di attraversare l'Atlantico su una barchetta a vela come questa alla mia età, anche in una sola direzione, è già un qualcosa che senza Cesare non avrei nemmeno immaginato d'intraprendere. In ogni caso non è ancora detta l'ultima parola e c'è ancora la possibilità che il viaggio di ritorno si realizzi.

All'ormeggio di Gran Canaria alziamo il pavese

A mezzogiorno pranzo con piatto unico di filetti di tonno, olive di Kalamata, ceci e fagiolini. Il vento dell'aliseo portoghese si mantiene costante intorno ai 20 nodi per tutto il giorno e al tramonto abbiamo percorso 50 delle 250 miglia che mancavano. Festeggiamo con crodino, arachidi salate e filetti di acciuga su crackers.

Giovedì 7 novembre

Posizione alle 08.00Z: Lat 29°31' N Long 13°34' W

Nottata trascorsa tranquillamente con vento intorno ai 18/22 nodi da nord che ci ha fatto andare a 4,5 nodi di media con genoa tutto spiegato: mare mosso, che l'abitudine ci fa ormai sembrare calmo.

Passando in giornata al largo di Lanzarote e Forteventura, verso le 13.00 riusciamo a collegarci con i cellulari. Il collegamento è precario, data la distanza, ma riusciamo comunque a inviare qualche sms e a telefonare a casa.

Primo avvistamento, a nord di Lanzarote: l'isolotto "Alegranza"; mi piace credere così chiamato perché prima terra incontrata dopo 700 miglia di oceano arrivando dalla Spagna. Pranzo in pozzetto a base di spaghetti conditi con olio di oliva e abbondante parmigiano, come piace a me, mentre intorno si esibisce un branco di delfini. Al tramonto le miglia da percorrere sono soltanto 75. Arriveremo domani in giornata.

Venerdì 8 novembre

Posizione alle 08.00Z: Lat 28°11' N Long 15°12' W

Notte durante la quale l'aliseo portoghese ha mantenuto ancora i suoi 20/25 nodi facendoci fare i consueti 5/6 nodi con il solo genoa ridottissimo ma al prezzo di rollate scomodissime. Soltanto la stanchezza ci ha consentito di dormire un minimo.

Alle otto di mattina è scattato l'ormai consueto allarme di basso livello batterie: poco male, tra poco dovremo mettere in moto per entrare in porto. È bastato spegnere il frigo perché non si ripetesse.

Conciliabolo di Enzo e Renato in pozzetto, mentre Cesare dorme, su come risolvere il problema durante la sosta a Gran Canaria. Origine del problema il generatore eolico che non carica: abbiamo un generatore potentissimo, troppo potente, con la caratteristica di entrare in funzione con vento superiore ai 20 nodi. Poiché prevediamo di camminare alla velocità media di 7 nodi o poco più trasportati dagli alisei spiranti alla velocità media di 15/20 nodi, durante la traversata ci verremo a trovare sempre in ambiente con vento relativo di 8/13 nodi che non riuscirà mai a far girare il nostro generatore.

Abbiamo avuto la soddisfazione di vederlo girare soltanto durante la buriana al largo di Cartagena, ma non possiamo augurarci di trovare buriana soltanto per produrre un po' di corrente elettrica. È un problema che si va ad aggiungere a quelli che già avevamo alla partenza da Genova e che dovremo assolutamente risolvere.

Verso le 10.30 siamo finalmente all'ingresso del porto di Las Palmas di Gran Canaria; alziamo la bandiera distintiva della Atlantic Rallie for Cruisers e chiamiamo Marina Las Palmas sul canale 11. Autorizzati all'ingresso, poco dopo siamo felicemente ormeggiati tra centinaia di altre imbarcazioni, tutte più grandi della nostra, che inalberano esse pure la bandiera della "ARC 2013".

Quasi metà salperà domenica prossima per fare tappa alle Isole di Capo Verde e proseguire quindi attraverso l'atlantico per Saint Lucia.

Noi, con le altre barche partecipanti al rally che prevede la traversata senza scalo, partiremo direttamente per Saint Lucia domenica 24 novembre. Ben inteso, se nel frattempo avremo risolto tutti i nostri problemi di funzionamento di AIS e di radio, altrimenti non ci ammetteranno in regata e dovremo partire soli.

Giuliano ed Enzo festeggiano l'arrivo a Gran Canaria

DA LAS PALMAS DI GRAN CANARIA A RODNEY BAY DI ST. LUCIA, SULLA SCIA DELLE CARAVELLE DI COLOMBO MIGLIA 2.800

Nel corso del trasferimento da Genova alle Canarie abbiamo sostato nei porti il minimo possibile cercando di arrivare alle Canarie quanto prima per avere tempo e possibilità di rimediare alle deficienze che avevamo alla partenza da Genova.
Durante la sosta di due settimane a Las Palmas è stato finalmente fatto funzionare il sistema d'identificazione e tracciamento AIS ed è stato sostituito il ricetrasmettitore a lunga distanza HF/SSB alimentato a 24 Volt con un altro a 12 Volt in grado di ricevere e inviare mail in navigazione. Tutti gli apparati di bordo funzionano ora a 12 Volt e si sono potuti eliminare i survoltori che elevavano la tensione a 24 Volt per alimentare la radio che avevamo prima. Questo comporterà un risparmio di energia e una maggiore autonomia per le nostre batterie evitando, speriamo, che scatti troppo spesso l'allarme di basso livello.
Un problema questo dell'energia elettrica che mi preoccupa, poiché ho verificato che sia il generatore eolico sia i pannelli solari non riescono mai a caricare, essendo a mio parere collegati alle batterie con cavi troppo lunghi e di sezione esigua che causano eccessiva caduta ohmica di tensione. Oltre a ciò, il generatore eolico entra in funzione soltanto con vento di velocità oltre i venti nodi per cui rimane quasi sempre fermo.
Mi sono convinto che per la ricarica delle batterie potremo fare affidamento unicamente sul generatore del motore per il quale un'ora di moto al giorno è sufficiente a dare energia per le 24 ore. Abbiamo a bordo 400 litri di gasolio che, nelle nostre intenzioni, serviranno non alla propulsione ma a generare energia elettrica.
La messa in moto è ammessa dal regolamento di regata: le ore di moto dei propulsori di tutti i concorrenti sono state rilevate e verranno riconteggiate all'arrivo per applicare le relative penalizzazioni e formare l'ordine di classifica. Ma non è della classifica che io mi preoccupo: a me basta arrivare dall'altra parte in sicurezza, perché in caso di blackout rimarremmo senza tutti i servizi di bordo: frigo, pompa dell'acqua, fanalerie e illuminazione; e anche senza radio, senza apparati di radionavigazione e soprattutto senza pilota automatico.
Ecco che ho ripreso a pensare con la mia testa quadrata di militare/marittimo: questo è un caso estremo che non si dovrà verificare.
Abbiamo a bordo una riserva di viveri che io giudico appena sufficiente per una traversata della durata di una ventina di giorni. Riuscire a imbarcare la quantità pur minima che abbiamo, mi è costata una seria lite con Cesare, il quale pensa più all'assetto e alla velocità della barca in regata mentre io mi preoccupo della sopravvivenza. Credo che, se la traversata si dovesse prolungare rispetto alle sue previsioni, i generi di cambusa non saranno sufficienti ma, come mi è stato ribadito, non posso comandare in casa d'altri.
Quanto all'acqua, ne abbiamo 300 litri nei serbatoi, più altri 200 in tanche di plastica e in bottiglie di acqua minerale. La sua durata dipenderà dal discernimento di chi la usa, e speriamo che basti, perché, per l'uso che alcuni sono portati a farne, come ho visto nella mia lunga esperienza di camperista, non c'è quantità che possa bastare. Renato ed io ci siamo ripromessi di usarla esclusivamente per bere e per cucinare: laveremo pentole e fornelli con acqua di mare asciugandoli poi con carta da cucina. Per dentifricio ho quello Emoform, che ha già gusto di salato, e per il bucato ho sapone di cocco che può essere impiegato anche con acqua marina. Noi due siamo decisi a non lavarci la faccia e useremo per il bucato e per la pulizia del corpo soltanto acqua di mare o salviette imbevute e creme che conservano il ph naturale della pelle. Cesare è molto più tranquillo e dichiara che tutti abbiamo una disponibilità di cinque litri al giorno e come tale si comporterà sulla sua barca. Sì, dico io, ma la quantità che ognuno consuma giornalmente chi è in grado di controllarla?
Ho acquistato, qui a Gran Canaria, una carta nautica generale del Nord Atlantico edita dall'Ammiragliato Inglese in proiezione di Mercatore. La carta trovata già a bordo era in rappresentazione gnomonica che è d'impiego più complesso e che rettifica i circoli massimi della terra sferica allo scopo di far percorrere al navigante il cammino più breve.

L'ormeggio a Las Palmas

Io mi trovo meglio a carteggiare sulla carta di Mercatore, la quale rettifica i percorsi lossodromici che tagliano i meridiani secondo un angolo di rotta costante; e anche la navigazione oceanica a vela dei secoli scorsi si è fatta tutta su carte di Mercatore. Soltanto dopo l'avvento del vapore è sopravvenuto l'uso della carta gnomonica, perché a vela si è costretti ad andare dove si trova il vento, e cercare di percorrere a vela il cammino più breve sulla terra sferica è in genere impossibile.
Alla luce della loro esperienza, preferisco fare come facevano gli antichi.
Abbiamo anche partecipato in un clima di festosa allegria e di fraterna amicizia alla tradizionale sfilata degli equipaggi di diverse nazionalità partecipanti alla traversata e siamo ora pronti a iniziare la parte vera della nostra avventura.

Domenica 24 novembre - Giorno della partenza

Mi sveglio presto e corro al bar in banchina, ancora chiuso, per usarne il wi-fi per gli ultimi saluti su Facebook e per consultare gli ultimi bollettini meteo.
La mattinata passa tra gli ultimi preparativi di approntamento al moto: riposti e rizzati tutti i materiali mobili, ammainato il pavese e le bandiere non necessarie, fatto il pieno "a tappo" dell'acqua. Poi, a terra per l'ultima doccia in un'atmosfera di festa animatissima con andirivieni di persone e musica di banda in sottofondo.
La partenza è alle 12.30 per i catamarani, alle 12.45 per le barche da corsa e alle 13.00 per le barche da crociera come la nostra. Diciamo che la partenza delle 225 barche avviene in contemporanea ma scaglionata in modo che le barche più lente non ostacolino le più veloci.
Lasciamo l'ormeggio alle 12.00 allo stesso tempo di molte altre barche che convergono tutte verso l'uscita dalle ostruzioni portuali formando un gioioso, incessante corteo tra due ali di persone arrampicate sulle dighe e sui massi delle ostruzioni portuali che salutano festanti.
I colori dovuti alla moltitudine di barche che escono, la moltitudine di persone che salutano e incoraggiano da terra e la musica di banda, rendono l'atmosfera esaltante.
L'uscita dal porto deve avvenire a motore, ma

Monumento a Cristoforo Colombo a Marina di Las Palmas

mezz'ora prima del via questi vanno fermati, per cui alziamo genoa e randa e ci posizioniamo arretrati rispetto alla nave militare della giuria. Riusciamo a fare un'ottima partenza e proseguiamo bene costeggiando l'isola sul lato sinistro.
Nel pomeriggio il vento si mantiene costante sui 25 nodi da nordest ma il tempo cambia più volte: sole e pioggia si alternano a rasserenamenti e arcobaleni.
Renato ed io raccomandiamo di allargarci a levante per prendere il vento che il meteorologo al briefing ci aveva consigliato per scendere

Enzo Giummolè

in latitudine fino a Capo Verde. Al contrario, Cesare preferisce approfittare dell'accelerazione del vento sotto costa, poi, in serata, il vento diminuisce d'intensità.

Lunedì 25 novembre - Secondo giorno

Delusione alla sveglia di prima mattina quando monto di guardia: abbiamo costeggiato l'isola di Gran Canaria nel tentativo di guadagnare a ovest e ora ci troviamo in una zona ridossata dal vento a sud dell'isola. Circostanza che pur ci era nota, essendo stata evidenziata nel *briefing* agli skipper il giorno prima della partenza. Restiamo disperatamente a ciondolare con altre barche che avevano avuto la stessa non brillante idea alla velocità di un nodo (meno di due km/ora) fino a pomeriggio inoltrato, quando usciamo dal ridosso e cominciamo finalmente a muoverci.

Da oggi posizionerò sulla carta generale il punto a ogni mezzogiorno, ora di Greenwich (che noi militari chiamiamo "mezzogiorno Zulu"), prescindendo dall'ora locale, e questo darà uniformità ai percorsi di ogni giornata per poterli confrontare. A mezzogiorno, nelle 24 ore, abbiamo percorso soltanto 70 delle almeno 120 miglia messe a preventivo e la seconda nottata

Brutto tempo, dall'interno si controlla se chi è di guardia ha bisogno di aiuto

trascorre a lentissimo moto in compagnia di altre barche che il vento leggero non riesce a far distanziare. Alcune di esse a un certo punto mettono a motore e si allontanano per cercare il vento più a est. Mettere a motore è consentito: alla fine conteranno e penalizzeranno le ore di moto.

Martedì 26 novembre - Terzo giorno

Spira un vento leggero da est che ci consente di tener aperto il gennaker per tutte le ore di luce, permettendoci un'ottima velocità. Quando a mezzogiorno riporto il punto sulla carta, risulta che abbiamo percorso 130 miglia in 24 ore: buona media, peccato aver perso mezza giornata il giorno prima. Visita gradita di un branco di delfini nel pomeriggio che riesco a fotografare.
La sera non siamo più soli, grazie al gennaker abbiamo raggiunto una barca che ci precedeva e che ora è entro l'orizzonte al traverso di sinistra.

Mercoledì 27 novembre - Quarto giorno

Trascorriamo la notte e la giornata con la barca inclinata di 20° a sinistra procedendo di bolina con randa e genoa in un vento teso da sud-est.
Io consiglio sempre di dirigere decisamente verso sud, per incontrare quanto prima gli stabili alisei ma il comando di bordo vuole guadagnare a ovest per cercare di tagliare il percorso e, ovviamente, si cerca di guadagnare ad ovest. A mezzogiorno, nelle 24 ore, abbiamo percorso 120 miglia. Tramite il telefono satellitare, la moglie di Renato ci conferma che abbiamo recuperato e siamo in buona posizione tra le altre barche, che non vediamo. Considero che le classifiche momentanee sono riferite alla distanza in linea diretta che separa le diverse barche dall'arrivo a Saint Lucia: è ovvio che noi, muovendo verso ovest, siamo avanti agli altri, ma andando a vela la linea retta è raramente il percorso più breve che unisce due punti.

Tangaroa in navigazione

La vita a bordo, con mare mosso da onde imponenti, è resa molto difficoltosa dall'inclinazione della barca e dai violenti movimenti di rollata; i periodi franchi dalla guardia li passo tutti disteso a letto, appoggiato alla parete laterale ovviamente.
Alle 14.20 scatta l'emergenza: Renato avverte che l'apparecchio collettivo di salvataggio per 6 persone che abbiamo sul tetto della tuga si è sganciato dalle ritenute deformate dalle violente ripetute rollate. L'apparecchio, pesante 65 chili, è rimasto fortunosamente impigliato per una sola ritenuta. I miei compagni riescono a stabilizzarlo nell'immediato e a rizzarlo con una cima. Io intervengo in seguito per consolidare la rizzatura e renderla permanente. Da adesso, in caso di affondamento non potremo più fare affidamento sul funzionamento del gancio idrostatico per il rilascio dell'apparecchio ma dovremo materialmente tagliare la rizzatura che abbiamo fatto.
Mando accidenti alla ditta costruttrice del collettivo e all'ispettore di regata che ha controllato tutto delle certificazioni della zattera autogonfiabile, ma nulla dei supporti e del sistema di ritenuta. Mi riprometto di farglielo presente al termine.

Giovedì 28 novembre - Quinto giorno

In nottata il vento è caduto, soltanto un alito di direzione varia fa sbattere penosamente randa e genoa che ammainiamo per andare a motore dalle tre e venti fino alle sette.
Con la luce del giorno proviamo senza successo tutte le combinazioni di vele, gennaker compreso, e alle 10.30 mettiamo a motore in direzione sud-ovest nel tentativo di guadagnare verso ponente. Il bollettino della direzione di regata prevede venti debolissimi per tutta la zona sia oggi sia domani: per ora procederemo a motore, cosa fanno gli altri non possiamo saperlo, poiché nessuno è in vista. Io sono la solita Cassandra: "Occhio a non consumare troppo gasolio per la propulsione e a non restare in braghe di tela quando dovesse servire per ricaricare le batterie".
A mezzogiorno, nelle 24 ore, miglia percorse: 120. Rifaccio una nuova stima dirigendo per un nuovo waypoint spostato più a ovest del precedente e consiglio, dato che andiamo a motore, rotta sud-ovest, cioè 225°. Consente di guadagnare a ovest e di abbassarsi in latitudine verso gli alisei: mi viene concesso un 245° nel tentativo di guadagnare un po' di più verso ovest. Speriamo che quella di voler andare subito a ovest sia una buona strategia e che sia confermata dai venti che troveremo in futuro perché mi sono stufato di questo tira e molla.
Alle 14.20 annuncio ufficiale di Cesare dopo la ricezione delle mail: il cantiere di Rodney Bay a Saint Lucia ci aspetta il giorno 18 dicembre per tirare la barca a secco. "Tutti possono cambiare idea", dice. Nelle sue intenzioni dovremmo partire senza nemmeno aspettare la cerimonia di premiazione del 21 dicembre: evidentemente nella progettazione dell'impresa non aveva messo a calcolo il disagio per la lontananza da casa e ha fretta di tornarvi per le feste.
Io mi sento profondamente deluso: il programma stabilito e confermato fino all'atto della partenza da Genova era di proseguire fino a Miami dove

era già stato prenotato il rimessaggio fin da marzo. Si era parlato anche di farci raggiungere dalle nostre compagne. Con il telefono satellitare di Renato invio un sms a mia figlia incaricandola di ricercarmi un biglietto aereo di sola andata per l'Italia da Saint Lucia.
Proseguiamo nel pomeriggio la navigazione a motore in un mare calmissimo con formazioni nuvolose all'orizzonte che mi fanno pensare alle sterminate pianure che ho visto in Arizona; cerco di riprenderne l'atmosfera con fotografie, chissà se ci sono riuscito.
Un messaggio della Direzione di Regata avverte che una zona di bassa pressione davanti a noi si sta trasformando in tempesta tropicale: ecco il vero significato di quelle nuvole che mi avevano così affascinato.

Venerdì 29 novembre - Sesto giorno

Alle 02.40, mentre sono di guardia, si alza improvvisamente un vento di 14 nodi dal traverso di sinistra. Sveglio gli altri, fermiamo il motore, orientiamo la randa che è già aperta e apriamo parzialmente il genoa per sfruttarlo al meglio. Si cammina nel silenzio alla velocità di circa 5 nodi, finalmente!
In mattinata il vento aumenta fino a raggiungere stabilmente la velocità di oltre 30 nodi; li mantiene per tutto il giorno e la nostra "Bavaria 36" procede inclinata di oltre 25 gradi.
Svolgere le normali attività è estremamente difficile; mi rendo conto che per tutta la giornata non ho mangiato né bevuto e mi costringo a ingerire del tonno direttamente dalla scatoletta e una mela.

Un sistema nuvoloso si avvicina, saremo investiti da un groppo tropicale

Un'impressionante onda durante la tempesta

L'inclinazione del *Tangaroa* nel maltempo

In ogni caso si cammina bene e nelle ultime 24 ore abbiamo percorso 130 miglia; alle 19 riduciamo prudenzialmente randa e fiocco per la notte.

Sabato 30 novembre - Settimo giorno

Il vento che era di bolina gira e proviene ora da prora e si fanno diversi inutili tentativi di guadagnare a ponente con le vele senza riuscire ad avanzare: nel tentativo di guadagnare a ovest siamo entrati nella preannunciata tempesta tropicale. Per tutto il giorno l'intensità del vento si mantiene sempre superiore ai trenta nodi e per lunghi periodi supera i sessanta nodi (circa 110 km/ora!). Stiamo tutta la giornata in pozzetto sotto la pioggia battente, i miei amici indossano cerate da pescatore; io la mia solita, e unica, cerata in goretex.

Nei momenti in cui si ritirano a riposare, i miei compagni di viaggio restano vestiti; io, invece, preferisco spogliarmi, per entrare nel sacco a pelo completamente nudo.

Mi accorgo che si è infradiciato dalla parte dei piedi a causa d'infiltrazioni d'acqua. Il fatto di dovermi rindossare sempre la stessa cerata bagnata al momento di rivestirmi mi mette molto a disagio. In ogni caso, il goretex è meraviglioso e tende ad asciugarsi con il calore corporeo; peccato che ogni volta che siamo quasi a buon punto nell'asciugatura, gli spruzzi di una nuova ondata, oppure un nuovo scroscio di pioggia, mi

riporti al punto di partenza. A sera, il motore, che per tutta la giornata abbiamo utilizzato per sostenere il vento e guadagnare verso ovest, si ferma improvvisamente: manca di alimentazione, non gli arriva più gasolio. Con questo mare non è possibile nemmeno tentare un intervento riparatore, si riduce il genoa al minimo puntando verso sud, unica direzione permessa dal vento, per far passare la notte.

Domenica 1° dicembre – Ottavo giorno

Alle sei di mattina stiamo ancora andando verso sud, unica direzione che il vento consente. Le condizioni del vento e del mare si sono notevolmente normalizzate e si può ora pensare a rimediare all'avaria che ci preoccupa particolarmente, non tanto per la propulsione, abbiamo le vele, ma per la ricarica delle batterie: un blackout ci metterebbe senza comunicazioni, senza apparecchiature di radionavigazione e anche senza pilota automatico.

Fortunatamente lo splendido Renato ha anche un passato professionale di camionista e controlla a ritroso filtri, pompa di alimentazione e tutto il circuito carburante fino al serbatoio, per raggiungere il quale bisogna estrarre e sistemare altrove tutto il materiale contenuto nel gavone di dritta.

Finalmente, smontato il tubo del gasolio in uscita dal serbatoio, lo troviamo ostruito da materiale gommoso simile a pece. Ne desumiamo che l'eccezionale movimento di rollio durante la

Si governa con difficoltà, con l'onda in poppa e il vento che soffia fino a 60 nodi

tempesta ha fatto staccare pezzi di sedimento dal fondo del serbatoio che stanno ora intasando l'aspirazione. Tentiamo inutilmente di sbloccare soffiando aria in pressione con la pompa a mantice dello Zodiac, e successivamente proviamo ad aprire un varco con una sonda di fil di ferro. A mezzogiorno il motore riparte: ondata di sollievo seguita da delusione perché il funzionamento dura non più 10 minuti prima di fermarsi nuovamente. Improvvisiamo allora un sistema di alimentazione volante aspirando il gasolio da una tanica di 22 litri posta in pozzetto presso la timoneria utilizzando un pezzo del tubo per il rifornimento dell'acqua da terra. Nel tardo pomeriggio il sistema è pronto e lo proviamo tra mille patemi: funziona! Molto bene: in caso di necessità potremo ancora usare il propulsore per caricare le batterie. Mi complimento con Renato dicendogli per scherzo che al ritorno in Italia lo proporrò al Corpo Equipaggi della Marina Militare per il conferimento della "Categoria TM/mn" cioè "Tecnico di Macchine / motorista navale".

La tempesta ci ha anche riempito l'interno della barca di acqua: tra pioggia e ondate imbarcate abbiamo una sentina che ci potremmo far crescere le rane. Metto in moto la pompa di aspirazione: non pesca perché la barca è inclinata, ma in sentina abbiamo collocato tutte le batterie supplementari e bisogna tenerla sempre asciutta. Mentre l'asciughiamo con secchio e spugne, viene all'occhio di Renato il morsetto di una batteria allentato, certamente causa di dispersione. Meno male che ce ne siamo accorti adesso. Probabilmente è il frutto dei lavori affrettati effettuati prima della partenza.

Senza possibilità di motore è giocoforza proseguire la navigazione a vela verso sud: la sola direzione che il vento consenta, per cui stiamo andando finalmente a cercare l'aliseo, il vento costante, per la via più breve, come io raccomando, mentre i miei compagni restano invece dell'idea che convenga tagliare a ovest.

Lunedì 2 dicembre - Nono giorno

Questa mattina stiamo ancora viaggiando verso sud. Chiama sul telefono satellitare la moglie di Renato: "Che fate? State tornando indietro?" "No, è l'unica direzione utile che il vento ci consente", rispondiamo.

Ci comunica le ultime novità: abbiamo perso posti in classifica e delle 225 barche partite, ben 67 si sono ritirate in seguito alla tempesta tropicale (alcune stanno tornando alle Canarie, altre hanno dirottato verso le Isole di Capo Verde). Purtroppo c'è stato anche un morto per infarto.

Anche la nostra barca, avaria al motore a parte, si deve leccare le sue piccole ferite: il miraglio radar alzato alla seconda crocetta è caduto e il vibrare del paterazzo contro il roll-bar ha troncato un cavo elettrico dei pannelli solari. Anche i fanali di via rossi e verdi e i bianchi di coronamento, pur con la doppia fanaleria a doppio impianto richiesti dalla Direzione di Regata, non funzionano più perché invasi dall'acqua di mare. Tutto viene riparato prima della fine del pomeriggio... Dai che ce la siamo cavata bene anche con la tempesta tropicale fuori stagione!

Nel pomeriggio si evidenzia un ulteriore problema mentre proseguiamo a vela verso sud: la tanica di 22 litri di gasolio che alimenta il motore con linea volante si svuota in meno di un'ora. Non perché il motore consumi tanto ma perché la pompa di alimentazione carburante ne aspira in sovrabbondanza e il sovrappiù che il motore non adopera viene recuperato e rimandato nel serbatoio tramite una tubazione di ritorno. Passiamo la serata a lambiccarci il cervello per trovare una soluzione. Nel frattempo il mare e il vento si calmano.

Martedì 3 dicembre - Decimo giorno

Per tutta la nottata c'è stata calma di vento e di mare.

Alle otto di mattina approfittiamo della calma e svuotiamo nuovamente il gavone di quanto vi è depositato per accedere al serbatoio e risolvere il problema del diesel di recupero rimandato dal motore.

Apriamo il tappo del galleggiante per aspirare due taniche da 22 litri di gasolio che appare pulito e, prima di fare alcunché, proviamo a soffiare di nuovo aria nel serbatoio dall'esterno con il mantice dello Zodiac... "meraviglia!", la morchia che ostruiva l'aspirazione si stacca d'incanto.

Mettiamo in moto alle dieci e tutto funziona regolarmente. Il sapere però di avere qualcosa di estraneo che gironzola per il serbatoio e che potrebbe fermarci di nuovo il motore

improvvisamente, è una spada di Damocle che ci preoccupa. Incrociamo le dita, per ora funziona! Siamo ormai giunti alla latitudine in cui, in questa stagione, dovrebbe essersi già posizionata la fascia degli alisei, ma il "vento costante" che dovevamo trovarvi non c'è. I miei compagni guardano me dicendo: "E allora? Insistevi tanto per venire a sud a trovare l'aliseo e adesso che ci siamo non lo troviamo". Io rispondo: "Il fatto è che siete venuti a sud soltanto quando il vento non vi ha consentito più di andare a ovest: dovevate andare verso sud subito alla partenza, come diceva il meteorologo, e adesso saremmo molto più a sud di dove siamo, proprio dove l'aliseo c'è".
Arriva la telefonata della moglie di Renato: abbiamo recuperato posizioni e siamo quattordicesimi della nostra categoria, e settantacinquesimi del totale; dei 225 equipaggi partiti, siamo rimasti a oggi in corsa in soli 155.

Mercoledì 4 dicembre - Undicesimo giorno

Andiamo lentamente verso ovest in direzione di Saint Lucia, nella speranza di trovare un po' di vento. Poco dopo l'alba, un branco di delfini viene a evoluire e a esibirsi sotto prora: la mamma con il piccolo accanto e tre di loro che appaiono e scompaiono sopra e sotto la superficie navigando di conserva, sono da me immortalati in belle foto. Alle sette di mattina apriamo il gennaker, confidando che i suoi cento metri quadri di vela leggera possano farci approfittare di ogni sottile alito di vento, purché costante, ma non riusciamo a tenere quel vento troppo leggero e di direzione troppo varia. Alle 16.50 tiriamo giù l'inutile gennaker e rimettiamo a motore. Però siamo al terzo posto della nostra divisione delle barche da crociera più piccole.
Mi ricordo che oggi, 4 dicembre, è la ricorrenza di Santa Barbara, patrona della Marina Militare. Approfitto del telefono satellitare di Renato per un sms con auguri di buon onomastico a mia figlia: come la maggior parte delle figlie degli ufficiali di Marina, anche mia figlia si chiama Barbara.

Giovedì 5 dicembre - Dodicesimo giorno

Continua la navigazione; e come previsto nella mia litigata pre-partenza, alla data odierna tutti i viveri non in scatola sono già terminati:

Finalmente un'aurora tranquilla dopo la tempesta dei giorni precedenti

da oggi ci dovremo accontentare di spaghetti, cracker, tonno in scatola e Simmenthal; e non ne abbiamo nemmeno in eccesso. Lo faccio presente al responsabile che commenta: "Così faremo finalmente un po' di dieta!". Avrei preferito essere io a decidere quando mettermi a dieta.
Verifico anche la quantità di acqua minerale rimasta; sono circa 50 litri in bottiglie da un litro e mezzo, ma abbiamo ancora 200 litri di acqua nei depositi, anche quella potabile.
Riporto sulla carta il punto di mezzogiorno: abbiamo percorso 120 miglia nelle ultime 24 ore. Un sms dal telefono satellitare ci informa da Genova che per ora l'aliseo è stabilizzato alla latitudine di 15° Nord mentre noi siamo a 18°; per raggiungerlo, dovremmo percorrere,

Enzo ha preso un tonno con la lenza messa in traina alla barca

penso, almeno 120/150 miglia verso sud che ci costerebbero tutto il gasolio che abbiamo e un paio di giorni di tempo. Ne varrà la pena?
Quattro ore prima del tramonto si leva un bel venticello da sud-est che toglie ogni dubbio: apriamo il gennaker e prendiamo una velocità di 6/7 nodi. Per non rinunciarvi, dato che il vento sembra abbastanza costante, si decide di tenerlo anche di notte, anche se contrario alle norme di prudenza che generalmente osserviamo.

Venerdì 6 dicembre - Tredicesimo giorno

La notte passa tranquillamente, con il gennaker alzato, a sei nodi di velocità media. Il vento è rimasto costante e ci ha fatto procedere verso ovest-sud-ovest.

Alle otto e mezzo un pesce abbocca alla lenza che ho messo in traina e lo recupero con l'aiuto di Renato: si tratta di un bel tonnetto a pinne gialle di circa cinque chili. Dopo la foto di rito ritiro subito la lenza, per evitare la seconda cattura di un pesce che non saremmo in grado di mangiarci, e sfiletto immediatamente il tonnetto approfittando dell'assenza di Cesare che, smontato di guardia, sta dormendo. Meno male... chissà le rampogne se avesse visto tutto quel sangue sparso sul fondo del pozzetto della sua barca; ma qualche secchiata di acqua di mare fa sparire ogni traccia.
Al risveglio, anziché rallegrarsi, rimprovera che ho pescato proprio un tonno, perché fresco non gli piace; molto bene... c'è ancora carne e tonno in scatola.

Riceviamo per radio una carta meteo: sembra che stiamo entrando nel flusso dell'aliseo, anche se non ancora perfettamente formato, ma non ne sono convinto, perché il vento che riceviamo noi proviene da sud-est anziché da nord-est.
Continuiamo ad avanzare per tutto il giorno con il gennaker alla velocità media di sei nodi in direzione ovest-sud-ovest, e a mezzogiorno Zulu (ora di Greenwich) risulta che abbiamo percorso 130 miglia nelle ultime 24 ore.
Valuto che saranno ancora necessari quindici giorni circa di navigazione per giungere alla meta di Saint Lucia da cui ci separano ancora 1.600 miglia in linea diretta.

Sabato 7 dicembre - Quattordicesimo giorno

Anche stanotte abbiamo tenuto il nostro gennaker, che è ormai alzato ininterrottamente dal pomeriggio di giovedì. Non sembra che siamo ancora entrati nell'aliseo formato perché il vento continua a provenire da sud-est. Tutta la giornata trascorre abbastanza noiosa navigando verso ponente. Miglia percorse a mezzogiorno Zulu: 140 nelle 24 ore.
Dei 225 partenti siamo ora rimasti in 157, l'ultima barca si è ritirata due giorni fa ed è rientrata, o sta dirigendo verso le Isole di Capo Verde.
Da due giorni dopo la partenza, le vele che abbiamo avvistato all'orizzonte si possono contare sulle dita di una mano, a motivo non solo della vastità dell'oceano ma soprattutto della limitatezza del nostro orizzonte che per la poca elevazione del nostro occhio raggiunge sì e no le tre miglia. Chi ci telefona sul satellitare non se ne rende conto e, riferendosi alla situazione di tracciamento che vede al computer, ce ne parla come se fossimo tutti in vista uno dell'altro e in grado di controllare a vicenda mosse e tattiche di regata. Poco dopo il tramonto ecco il guaio: ci accorgiamo che la scotta di sinistra del gennaker è finita in mare e si è impigliata nell'elica. Per ora non è possibile fare nulla, causa oscurità: domattina qualcuno di noi farà il bagno per liberare la cima.

Domenica 8 dicembre - Quindicesimo giorno

Stanotte mi son preso una pillola di valeriana per essere certo di dormire nell'intervallo tra le guardie. Ho sognato che m'immergevo col mascherino sub per liberare l'elica: per noi dei dragamine quello di prendere un cavo in un'elica era il peggiore degli incubi.
In mattinata, il mare relativamente calmo permette di fare l'operazione: si libera la poppa e si allunga la scaletta da bagno.
Si ammaina la vela e si ferma la barca traversandola al vento.
Abbiamo programmato d'immergerci a turno, nel caso la cima fosse più volte avvolta attorno all'elica e fosse necessario tagliarla, ma il primo di noi che s'immerge, ovviamente Renato, imbragato con la cintura di sicurezza ci riesce al primo tentativo. Poco più di un'ora persa per l'operazione; riprendiamo con il gennaker in un vento che tende a diminuire. Alle quindici arrotoliamo il gennaker e mettiamo in moto: non c'è più vento e noi abbiamo bisogno di caricare le batterie.
Il punto di mezzogiorno Zulu conferma che abbiamo percorso 120 miglia nelle ultime 24 ore.

Il Tangaroa punta verso Saint Lucia

Nel pomeriggio, pranziamo mangiando gli ultimi tranci del tonno pescato due giorni prima, lessati e conditi con olio, pepe e limone. Mancano meno di 1.400 miglia alla meta, siamo a metà strada, e festeggio stappando una bottiglia di Prosecco. Gli altri ovviamente non bevono.

Lunedì 9 dicembre - Sedicesimo giorno

La nottata passa con pochissimo vento; soltanto alle otto locali si alza un venticello di 6 nodi in aumento che consente di alzare il gennaker. Poi cresce durante la mattinata, al punto che diventa troppo forte per poter essere sostenuto; e alle tredici viene sostituito da genoa e randa. L'importante è che siamo ora sul parallelo di Saint Lucia e dobbiamo soltanto consumare le miglia che mancano procedendo verso ovest.
Cambiamo il fuso orario, quello che regola l'orario delle guardie e la vita di bordo; ora siamo ritardati di due ore sull'orario di Greenwich, e il punto di mezzogiorno Zulu, che ora coincide con le dieci di bordo, rivela che abbiamo coperto 110 miglia nelle 24 ore. Non è molto.
Per quanto riguarda la classifica temporanea siamo ottavi su diciotto rimasti della nostra categoria e siamo ottantaduesimi sul totale di 156 barche rimaste in gara.

Martedì 10 dicembre - Diciassettesimo giorno

Una bellissima giornata finalmente nell'aliseo formato. Per tutta la giornata navighiamo con randa e genoa a sette nodi di media. La nostra posizione in classifica è invariata rispetto alle altre barche in regata. Al punto di mezzogiorno ora di Londra abbiamo percorso 145 miglia nelle ultime 24 ore.Nel pomeriggio cuociamo gli spaghetti, che condiremo con olio, pepe e parmigiano. Ne bolliamo doppia quantità perché non sappiamo se anche domani potremo tenere la pentola sul fuoco. Domani mangeremo pasta fredda. Mezz'ora dopo, un bellissimo dorado (lampuga) di circa tre chili si fa catturare dalla mia lenza;

Vita di bordo: doccia con acqua di mare

Un dorado pescato con grande soddisfazione da Enzo

un goccio di gin nelle branchie lo immobilizza all'istante come per anestesia. Lo sfiletto subito e lo metto in frigo per i prossimi giorni.
Qui a bordo facciamo un pasto al giorno, generalmente direttamente dalla scatoletta. È raro che si riesca a cucinare, dalla partenza da Gran Canaria, in 17 giorni abbiamo cucinato tre volte sulla cucina a gas oscillante di bordo.
Peschiamo soltanto il pesce che ci serve: la lenza in posta per il dorado l'ho messa soltanto dopo che avevamo finito di mangiare il tonnetto.

Mercoledì 11 dicembre - Diciottesimo giorno

Dopo una nottata con genoa e randa ridotti, alla prima luce del giorno ammainiamo la randa e teniamo solo il fiocco. C'è troppo vento, da quando siamo entrati nell'aliseo formato, teniamo sette nodi di velocità media.
Anche le onde che arrivano dal giardinetto di dritta sono imponenti e raggiungono i quattro metri d'altezza; un poco incrociate con altra onda residua ci rendono la vita difficile, non possiamo cucinare i filetti di dorado con oscillazioni di rollio tanto ampie.
Mangiamo la pasta fredda condita con olio, pepe, verdura mista in scatola e wurstel spezzettato. Che buona! Ho fatto il bis.
Il punto di mezzogiorno Zulu ci dice che abbiamo percorso 155 miglia nelle ultime 24 ore: per adesso è il nostro record. Mancano soltanto 900 miglia a St. Lucia, sono soltanto circa 1.800 chilometri da coprire ancora. Mi sento quasi arrivato.

Giovedì 12 dicembre - Diciannovesimo giorno

Tutta la notte trascorre con vento impetuoso da levante, con intensità generalmente di 25 nodi che sale improvvisamente a 30/35 con frequenti punte di 40 nodi. Mare incrociato ben formato con onde di 5 metri che va avanti con il vento per tutta la giornata. A mezzogiorno Zulu constatiamo di avere percorso nelle 24 ore 140 miglia in direzione utile. Dobbiamo tenere il solo genoa e purtroppo molto ridotto, se lo aprissimo di più, una barca piccola come la nostra aumenterebbe la sua velocità, ma nel moto ondoso procederebbe a serpentina annullando del tutto il vantaggio. In queste condizioni le barche più grandi sono avvantaggiate e possono raggiungere in circostanze analoghe ottime velocità mentre noi al massimo possiamo toccare i 7 nodi.
Passo tutto a letto il mio pomeriggio libero dalla guardia con musica ad alto volume mentre ricompare il problema del basso livello delle batterie. In serata mettiamo in moto per ricaricare ma dopo due ore il motore si ferma spontaneamente: ecco di nuovo il problema della sporcizia nel serbatoio che impedisce il flusso del carburante al motore. Per oggi le batterie le abbiamo ricaricate, ormai è buio e non possiamo fare niente fino a domani.

Venerdì 13 dicembre - Ventesimo giorno

Continua per tutta la giornata il mare mosso in poppa con onda di 3 o 4 metri. Di prima mattina vuotiamo il gavone, accediamo al serbatoio sotto

il pagliolo e ripetiamo la procedura di soffiare aria con la pompa dello Zodiac dopo aver smontato il raccordo. Facile a dirsi ma difficile a farsi quando per il rollio non si riesce a tenersi fermi. Il motore riparte e lo fermiamo subito; ce lo teniamo caro per la prossima carica batterie.
In mattinata giunge notizia via radio che un concorrente che ci precede di 12 miglia ha disalberato per rottura delle sartie. Meno male che noi le abbiamo fatte fare nuove prima della partenza. Non ha bisogno di assistenza, si ritira dalla competizione e procede a motore ma chiede carburante a chi può dargliene. Noi abbiamo fuori dal serbatoio una sola preziosa tanica da 22 litri e dobbiamo tenercela; e poi, chi potrebbe affiancarsi a lui con queste onde per passargliela? C'è da affondare in due.
A mezzogiorno Zulu abbiamo percorso 130 miglia nelle 24 ore: buona media, si può pensare di arrivare al traguardo il giorno 18 dicembre. In serata rimettiamo in moto per caricare le batterie ma il motore ripristinato di mattina dopo un'ora si ferma. Domattina dobbiamo trovare una soluzione di emergenza ma definitiva e affidabile, altrimenti siamo del gatto.

Sabato 14 dicembre - Ventunesimo giorno

Durante la mia guardia, dall'una alle quattro di notte, siamo investiti da un groppo meteorologico con pioggia battente e vento a oltre quaranta nodi. Mi accorgo del suo arrivo perché vedo nel chiarore lunare la linea nera della base dalla nuvolaglia che sospinta dal vento di levante si avvicina da poppa. Ormai so cosa fare: il genoa è già preventivamente ridotto e io, solo di guardia in pozzetto, lo riduco ulteriormente senza chiamare Renato ad aiutarmi. Con la cerata in goretex me la prendo tutta, a queste latitudini non serve più mettersi il maglione, sotto fa caldo a sufficienza.
Alle otto mettiamo in atto la soluzione "definitiva di emergenza": sistemiamo in bagno la tanica da 22 litri di gasolio rizzandola contro la porta aperta del bagno perché è importante che sia a livello non troppo superiore a quello del motore. Da essa parte una canna di gomma che va al motore per l'alimentazione del carburante e un'altra riconduce alla tanica stessa il recupero del sovrappiù di gasolio che il motore non ha utilizzato. I due tubi raggiungono il locale motore attraverso una fessura ottenuta nella scaletta di discesa dal tambucio mantenendola sollevata da due spessori. La tanica da 22 litri, con un consumo medio di 2-3 litri ora, ci dà per ora sufficiente autonomia. Provvederemo a riempirla periodicamente con il diesel che aspireremo superficialmente dal serbatoio attraverso il passaggio del galleggiante indicatore di livello. La porta del locale bagno dovrà rimanere permanentemente aperta, ma tanto alla privacy ci abbiamo rinunciato da tempo.
A mezzogiorno Zulu abbiamo percorso le usuali 130 miglia nelle 24 ore e mancano soltanto 530 miglia all'arrivo; credo sia più o meno la distanza in linea d'aria da Messina a Venezia.
Un sms sul satellitare di Renato ci informa che siamo al 91mo posto dei 150 rimasti in gara e dodicesimi della nostra categoria che alla partenza era di 25 imbarcazioni.
Cavalchiamo per tutta la giornata onde alte cinque metri che giungono da poppa e s'incrociano con altre meno vive che arrivano da nord rendendoci la vita molto scomoda, il vento dai settori poppieri è generalmente intorno ai 20/30 nodi.
Comincia a prendermi l'impazienza e non vedo l'ora di arrivare. Da mangiare non é rimasto gran che: alcune scatolette di tonno, cinque grosse cipolle, due scatole di ananas sciroppato. Abbiamo anche una discreta scorta di spaghetti che si potrebbero lessare e condire con olio di oliva e pepe, oltre a un certo numero di minestre in busta, ma con questo mare chi riesce a tenere la pentola dell'acqua sul fuoco pur col fornello basculante? Ci fa desistere dal cucinare anche la considerazione del pericolo di riportare scottature a tanta distanza dalla costa. Però siamo carichi di birra e vino che nessuno beve.

Domenica 15 dicembre - Ventiduesimo giorno

Perdura il mare di poppa con onde di cinque metri incrociate. Il vento è generalmente superiore ai trenta nodi e raggiunge spesso i quaranta. Procediamo sempre con il solo genoa ridotto alla velocità media di 6/7 nodi. Non lo spieghiamo di più per evitare maggior tormento a vela, albero e sartiame. Teniamo presente che un'imbarcazione più grande della nostra che ci precedeva ha disalberato due giorni fa. In ogni

caso anche oggi percorriamo 140 miglia nelle 24 ore: buona media.
Siamo nella zona meteorologica dei temibili groppi, il cielo è per lo più sereno ma teniamo sempre d'occhio l'orizzonte a poppa da dove possono provenire le formazioni nuvolose di cumulinembi con base piatta e forma d'incudine. Un groppo particolarmente violento ci raggiunge verso le undici: in 15 secondi la velocità del vento passa da 22 a 60 nodi. Io che sono di guardia resto al timone, che sta ben funzionando in automatico, ma non si sa mai. Renato, che franco dalla guardia mi stava tenendo compagnia, riduce velocissimamente ulteriormente il genoa e poi, dato che è già in costume da bagno, approfitta della sferzante pioggia torrenziale per farsi la prima sciacquata di acqua dolce da 22 giorni. Io, purtroppo, indosso la cerata e mi posso soltanto sciacquare la faccia. Ci facciamo quattro allegre risate ed io estraggo dalla tasca la macchina fotografica e gli giro un breve video.
Quando il groppo ci sorpassa e passa di prora, torna il sereno animato da un bellissimo arcobaleno. Commento che con un arcobaleno così vicino e di prora potremo presto raggiungere la pentola d'oro alla sua base, e in ogni caso l'arcobaleno di prora dev'essere di ottimo auspicio.
La giornata prosegue con un susseguirsi di acqua e sole, camminiamo veloci anche di notte e, meraviglia mai sperimentata prima in vita mia, la luna piena di poppa ci offre lo spettacolo unico di un arcobaleno notturno.

Lunedì 16 dicembre - Ventitreesimo giorno

Monto di guardia alle quattro di mattina e ci resterò fino alle sette. Per tutta la notte abbiamo camminato a sette nodi e continueremo a camminare bene per tutta la giornata: col mare in poppa percorriamo 150 miglia nelle 24 ore. Ormai stiamo per arrivare: è come se si andasse in discesa: se la media della velocità regge arriveremo domani in serata.
Ci domandiamo soltanto se sarà prima o dopo la mezzanotte.
La giornata è tutto un susseguirsi di piovaschi con relativi arcobaleni. In serata dobbiamo mettere in moto per tre ore per ricaricare le batterie. Si respira ormai un'atmosfera rilassata come di

Incredibile tramonto atlantico

smobilitazione: non c'è più pericolo di arrivare fuori tempo massimo, vale a dire oltre il termine fissato per il mezzogiorno del 20 dicembre.

Martedì 17 dicembre
Ventiquattresimo e ultimo giorno

Abbiamo viaggiato tutta la notte a gran velocità con mare e vento in poppa. Al controllo del punto di mezzogiorno Zulu, che corrispondono ora alle otto del mattino locali, risulta che nelle ultime 24 ore abbiamo percorso 170 miglia: è il record assoluto della traversata e mancano soltanto 80 miglia dal *waypoint* che ho posizionato per l'atterraggio. Tutta la giornata è un susseguirsi di groppi che ci investono e ci sorpassano.
Avevo immaginato una specie di gara tra noi tre a chi avesse visto prima la terra in lontananza, ma le nuvolaglie che ci precedono non danno alcuna speranza: vedremo terra soltanto all'ultimo momento, quando saremo ben vicini e in orario notturno. E così avviene: vediamo terra soltanto verso le nove di sera quando siamo già in grado di vedere le luci delle abitazioni e stradali.
Però, io la vedo prima degli altri al radar che accendo per l'occasione, poiché dopo il passaggio di Gibilterra lo avevamo sempre tenuto spento per risparmiare elettricità.
Quattro miglia prima dell'arrivo chiamo sul canale 72 "ARC finish line control" la commissione di giuria per la linea di arrivo comunicando l'orario del previsto arrivo, stimato fra una mezz'ora. Faccio presente altresì che non abbiamo luci di navigazione, tutte rese nuovamente inutili dai colpi di mare ed esponiamo alla battagliola sul lato dritto il nostro numero di regata 236. Per renderci evidenti accendiamo la luce che

Finalmente all'ormeggio di Saint Lucia

illumina il ponte dall'albero, e dalla barca giuria comunicano di averci visto.
Ci affianca un gommone per le foto ufficiali dell'arrivo e alle ore ventidue, un minuto e 55 secondi, lasciando la barca della giuria sul lato dritto, tagliamo la linea di arrivo.
Chiamo sul canale 66 "Rodney bay port control" per avere l'ubicazione del posto d'ormeggio verso cui dirigiamo aiutati da un lampeggiatore rosso tenuto a mano da un addetto dell'ARC e, non appena ormeggiati, da una barca a fianco ci offrono un fastoso cestino di frutta e tre ponce alcolici: brindiamo mentre si scattano le foto di rito. Siamo contenti e ci abbracciamo, ma con una vena di tristezza: in fondo ci dispiace che sia davvero finita.
Consolidato l'ormeggio, Renato propone di festeggiare il rientro con un'abbuffata di tonno e cipolla secondo la tradizione dei Dragamine come avevamo fatto a Gibilterra. Si becca da parte mia un bel "vaffaunbagno", dato che da una settimana non abbiamo mangiato altro. Cesare il capitano-armatore, che ha dormito tutta la giornata con la motivazione di dover essere ben sveglio per fare l'atterraggio notturno, l'arrivo e l'ingresso in porto, se ne ritorna immediatamente a letto.
Io reclamo a gran voce la mia voglia di ballare merengue e, scortato da Renato, mi avvio per la banchina con passo ondeggiante (tipico di chi è stato ventiquattro giorni sull'oceano su un guscio di noce) dirigendo verso la musica di un bar all'aperto per prendere finalmente un hamburger.

CONSIDERAZIONI FINALI

La traversata non ha destato in me alcuna meraviglia né sensazioni di sorpresa: è stata esattamente come me l'aspettavo per come mi ero documentato. È stata anche facilmente superata la tempesta tropicale che ha fatto ritirare dalla competizione altre 67 barche: questo a merito delle ottime capacità nautiche del "Bavaria 36".
Non è detto però che tutte le barche che si sono ritirate vi siano state costrette da difficoltà insuperabili: probabilmente molte hanno preferito evitare la tempesta per offrirsi una traversata più comoda, dal momento che partecipavano alla regata soltanto per godere di maggior organizzazione di sicurezza.
Tutte le difficoltà che abbiamo incontrato e dovuto superare non ci sono state opposte dalle forze della natura ma sono state l'esito di esecuzione affrettata negli ultimi giorni di quanto era stato programmato con amplissimo anticipo: partenza con apparati elettronici non funzionanti, generatore eolico inadatto perché progettato per venti superiori a quelli che dovevamo incontrare, che ha prodotto energia soltanto durante la tempesta tropicale. Nonché, il morsetto della batteria trovato lasco e la sporcizia depositata negli anni nel serbatoio del carburante che non avevamo pensato di pulire che ci ha fermato il motore.
Inoltre, la decisione, presa autonomamente dal proprietario Cesare dopo essere già partiti da Genova, di fermare la barca a St. Lucia per poi farla rientrare in Italia a bordo di un mercantile, ha purtroppo privato questo viaggio della sua parte più piacevole che io avevo forse maggiormente sognato: il percorso fino a Miami tra le isole dei Caraibi, e anche della sua parte più tecnica e significativa del ritorno con traversata atlantica da ovest a est.
Riconosco in ogni caso di dovergli essere grato per avermi offerto questa occasione, unica e irripetibile, di prendere parte a un'avventura che da solo non avrei nemmeno sognato di poter intraprendere.
Pensavo che questa sarebbe stata per me l'avventura per mare della mia vita: quella che doveva chiudere in gloria la mia esistenza marinara che già ritenevo essere stata avventurosa a sufficienza. E invece considero a posteriori che ricordo altri periodi trascorsi nella mia vita in Marina Militare come ben più avventurosi.
Cosa veramente gratificante, e che è valso per me il sacrificio dell'impresa, è che in tutto questo periodo ho ritrovato e riconosciuto in me la stessa persona di quando andavo per mare a trenta o a quarant'anni; sono anche dimagrito di quasi sette chili rientrando nel mio peso forma di ottanta.
Senza dubbio il merito è di questo viaggio, ma il motivo vero è che assolutamente non mi sento e non mi sono mai sentito addosso i settant'anni compiuti che l'anagrafe mi attribuisce.

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.

Aver 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.

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.
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 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 la 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 coricarmici 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-salvagenti 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, Riccardo 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 a 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 kaiak 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 sudest, 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 abituarmi 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 mi sono 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. Alle 07.30

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

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 JEP 6. 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

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

già intervenuto prima di me e mi sento colpevole di non essere stato più sollecito. La navigazione procede ora con vento 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 piovaschi 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-nordest. 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 ammucchiati 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 abituarmi (credo). Mi è pesante spogliarmi e rivestirmi di stivali e cerata bagnati nel movimento e in spazi ristretti; mi

Nel Mar dei Sargassi s'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 Leonardo 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 piovaschi. 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 sbucciarci 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 pedi, 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 offrirci 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 dl porto sono tutti decorati da murales 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. Stiamo 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 squaglio. 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 ondoso. 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.

Da domenica 27 aprile a venerdì 2 maggio, sosta a Horta, isola di Faial

Giornate dedicate prima al rassetto generale della barca e poi al riposo. Approfitto della sosta per un lavaggio generale di indumenti presso la lavanderia a gettoni del marina, nonché per deliziarmi in docce abbondanti. Qui, nei locali di servizio del marina, per 2 euro fai la doccia e ti danno anche l'asciugamani. La ricerca di locali dove finalmente farci una bisteccona al sangue è stata fruttuosa. Interessantissima la visita al museo dei manufatti artistici in avorio di animali marini, in maggioranza denti di capodoglio, incisi con scene di caccia alla balena, di vita di bordo o ritratti di personaggi, con perfezione e maestria tali da farli sembrare acqueforti.

Leonardo, infine, si è esibito con maestria nel lasciare un artistico segno del nostro passaggio dipinto sul muraglione frangiflutti del marina di Horta. Ci sono stati importanti avvicendamenti nella costituzione dell'equipaggio: il 29 aprile sono sbarcati Andrea, Pippo e Riccardo; il 30 aprile è sbarcato Vassili; il 2 maggio sono imbarcati Gerhard e Alwin due simpaticissimi altoatesini, sulla cinquantina il primo e sui quaranta il secondo, che sono stati sistemati da Ghego nella cabina di prora. In realtà, sono venuto a conoscenza a posteriori che Alwin è di nazionalità austriaca e vive nel Tirolo italiano. In seguito a questa riduzione di equipaggio, Ghego con Leonardo alloggeranno nella cabina di poppa a dritta mentre io resterò da solo nella cabina di poppa di sinistra.

Il lato del letto matrimoniale nella mia cabina prima usato da Vassili adesso diventerà un deposito di materiali ma io sarò favoritissimo nella privacy e potrò disporre da solo di tutti gli stipetti nonché del bagno che serve anche per appendervi la cerata bagnata in navigazione.

Abbiamo subito fraternizzato con i due nuovi arrivati mettendoli al corrente delle installazioni di bordo, delle norme di sicurezza e Leonardo si è incaricato di far loro riconoscere per posizioni e colori le cime per la manovra delle vele.

Serata pre partenza in grande allegria con cena in un ristorante tipico a base di pesce e carni cotti sulla pietra lavica e successiva grande bisboccia fino alle due di notte con musica dal vivo,

Isola di Faial: il bar di Peter, crocevia mondiale dei navigatori. Da sinistra: Ghego, Enzo, Leonardo e Gerhard

In viaggio dopo la partenza da Faial

birra e aguardiente, nel Bar Sport da Peter: un antico ritrovo di marinai ai tempi della caccia alle balene e attualmente il più noto crocevia mondiale per tutti gli attraversatori oceanici che è stata anche la nostra base operativa in questi giorni essendo fornito di rapidissimo collegamento wi-fi internet e che comprende al suo primo piano un interessantissimo museo di antichi manufatti di avorio di balena e altri animali marini. Domani alla partenza saremo in quattro di equipaggio più lo skipper.

SECONDA TRATTA - MIGLIA 1.200 DALLE AZZORRE A MALAGA

Sabato 3 maggio - Primo giorno

Sveglia rilassata dopo la serata di addio trascorsa al bar di Peter. In una bella giornata di sole mi reco ai servizi del marina per un'ultima abbondante doccia e per l'ultimo lavaggio di biancheria prima della partenza. Qui, per due euro ti danno anche sapone e asciugamano.

Ghego, che la sera prima aveva fatto un collegamento in onde corte con amici radioamatori in distanza, si fa issare a riva col bansigo per migliorie sull'antenna filare della radio a onde corte. Sulle barche vicine a noi, altri due analoghe operazioni sono in corso. Evidentemente è la giornata che incoraggia, viste le condizioni meteorologiche più indicate, gli interventi sull'alberatura. Riempio a tappo i tre serbatoi dell'acqua e controllo la chiusura degli oblò.

A mezzogiorno in punto ci spostiamo dall'ormeggio al distributore per il pieno di gasolio e alle 12.30 ora locale partiamo, a motore, come previsto dalle norme. Prima di alzare le vele pranziamo in pozzetto con l'insalata di riso preparata il giorno precedente da Leonardo e con il delizioso speck tirolese offerto dai nuovi imbarcati.

Alle 13.30 siamo in vela con randa e genoa: vento leggero da nord e rotta verso levante.

Abbiamo l'isola di Pico sulla dritta, bellissima nella sua forma simmetrica di vulcano spento con la cima a 2.100 metri sempre coperta di nuvole che la fanno sembrare fumante. Gruppi di uccelli marini si alzano dall'acqua al nostro passaggio, sembrano gabbiani molto grandi con piumaggio scuro, anche becco e zampe sono scuri, non gialli o rossi come i gabbiani nostrani. Ghego stabilisce le guardie, secondo un sistema diverso da quello su due squadre alternate,

Sulle banchine del porto baleniero di Horta dell'isola di Faial, nelle Azzorre, innumerevoli equipaggi hanno lasciato traccia del loro passaggio

Un dipinto di Leonardo ha immortalato la nostra impresa

adottato durante la traversata; adesso è in turno anche lui e vi sono contemporaneamente due persone di guardia e non tre. Risultato: i turni sono più laschi e si dorme un poco di più. Durante le mie guardie sarò per la prima metà del turno con Ghego e poi con Leonardo.
Alle 17 cade il vento, effetto dell'anticiclone delle Azzorre. Si mette subito a motore per uscire da questa situazione meteo; se aspettassimo che arrivasse il vento potremmo restare fermi anche due o tre giorni. Bellissima guardia notturna, proseguendo a motore con mare calmissimo al largo dell'isola Terzeira. Notte buia e senza luna, con grande fosforescenza di plancton in acqua che fa risplendere nel buio le onde e la nostra scia. Intervengono nello spettacolo i delfini che, scorrazzando intorno a noi poco sotto il pelo dell'acqua passando sotto la barca, appaiono come scintillanti siluri. Un effetto davvero speciale offerto dalla natura che non avevo mai visto prima; peccato si possa verificare soltanto in condizioni di calma di mare e di oscurità inadatta per filmarlo.

Domenica 4 maggio - Secondo giorno
Miglia percorse nelle 24 ore: 131

Ho riposato bene nelle ore notturne franche. Il mattino c'è una bava di vento e non appena monto alle 06.30 Ghego alza il gennaker. Fa stare me al timone durante l'operazione, poi mi alterno con Leonardo. Il vento che è inizialmente da sudest, gira poi a sudovest. Il cielo è sempre coperto.
In mattinata per una disattenzione del timoniere la grande vela del gennaker s'incaramella, cioè si attorciglia in maniera da sembrare una gran carta di caramella. Siamo costretti a disturbare il sonno di Ghego che si era appena coricato. Egli, come sempre, fa onore alla sua raccomandazione: "Svegliatemi sempre, per qualsiasi cosa. Meglio dieci volte di più che una volta di meno". Dopo un paio di tentativi di sbrogliarlo con calma ci dà disposizioni per ammainarlo e poi alziamo al suo posto il genoa. Con questo bel tempo si vive bene a bordo e questo secondo giorno con la cerata asciutta mi sembra una grazia del Signore. Nel pomeriggio il vento gira al gran lasco, Ghego fa tangonare il genoa e JEP 6 assume la caratteristica andatura a farfalla con la randa aperta verso il lato sinistro ed il genoa tenuto aperto a dritta dal tangone. Il pilota automatico funziona, ma scelta è che venga adoperato soltanto nei tratti in cui l'assenza di vento ci costringe a mettere in moto il motore e per risparmio di energia e perché tutti apprendano a governare a mano la barca invelata alle diverse andature. Per la nottata, che trascorre tranquilla con vento di 15 nodi da sudest, e durante la quale si rivedono i fantasmagorici giochi di luci dei delfini nelle acque fosforescenti, si passa nuovamente all'invelatura randa più genoa.

Lunedì 5 maggio - Terzo giorno
Miglia percorse nelle 24 ore: 156

Altro regalo del Signore questa giornata tranquilla di vento leggero portante senza spruzzi e senza pioggia che ci permette ancora di stare con la cerata asciutta a solo riparo dal vento. Alla mia sveglia trovo già alzati randa e genoa tangonato con vento da sudest di 15/17 nodi. Mi alterno al timone con Ghego prima e Leonardo più tardi.

Alle 11, con leggera pioggia finissima passa un fronte freddo, poi nel pomeriggio il vento gira a nord, come Ghego aveva previsto, e si alza il gennaker. Quando la nostra rotta incontra un gruppo di cinque o sei balene tralascio l'operazione di lavaggio stoviglie e corro in pozzetto armato di macchina fotografica; purtroppo non sono fortunato e non riesco a fare altro che scatti a vuoto cercando di immortalare qualche schiena nel momento in cui emerge oppure qualche soffio. Molto più abile di me è Alwin che, forte della sua apparecchiatura sofisticata, riesce a riprendere scene veramente belle che mi ricordano quelle che ho visto incise sui denti di capodoglio al museo del bar di Peter a Horta. A notte inoltrata, per mancanza di vento è necessario rimettere a motore, e l'uso del pilota automatico mi fa assistere con tranquillità al ripetersi del gioco dei delfini nell'acqua fosforescente, con una variante: si osservano nella vastità oscura del mare ampie chiazze di scie fosforescenti che talvolta attraversiamo con la barca. Immagino si possa trattare di banchi di pesci, tipo sardine o aringhe, che sospinti verso la superficie dalla presenza di predatori, probabilmente i delfini stessi, con il loro agitarsi attivano la luminescenza del plancton.

Martedì 6 maggio - Quarto giorno
Miglia percorse nelle 24 ore: 127

La nostra posizione è stata raggiunta dall'alta pressione delle Azzorre e siamo investiti da un leggerissimo vento in poppa da ponente; alle prime luci Ghego ha fatto alzare lo spinnaker, la grande vela a forma di pallone adatta a sfruttare le leggere bave di vento al gran lasco o in fil di ruota. Quando monto di guardia Ghego, perfettamente rilassato, sta governando alla ruota del timone da seduto con minimi movimenti di una sola mano e mi offro di sostituirlo nel compito.

Mi accorgo immediatamente di come facesse apparire banalmente semplice un'operazione in realtà complessa: soltanto dopo una ventina di minuti, grazie ai suoi suggerimenti e alla sua paziente guida, riesco a divenire autonomo in quel compito che in questa situazione richiede minima forza fisica ma costante attenzione e applicazione accurata. Ma la scarsità di vento ci offre in realtà una splendida giornata di sole; gli altri dell'equipaggio sono tutti in maniche corte e solo io, consapevole della mia età, continuo a indossare il mio insostituibile maglione da pescatore irlandese.

Stante la situazione di calma, alle undici Alwin improvvisa un graditissimo spuntino in pozzetto a base di speck tirolese e pezzetti di parmigiano, rallegrati nella presentazione da un paio di ciuffi di prezzemolo. Io colgo l'occasione per stappare una buona bottiglia di vino verde portoghese che avevo posto in frigo a ogni buon fine, e la festa è completa!

I nostri amabilissimi Gerhard e Alwin hanno avuto la cortesia di portare nel bagaglio fino alle Azzorre dei bellissimi pezzi di speck del loro paese. Cortesia che è stata da noi grandemente apprezzata e dal loro arrivo non abbiamo perso occasione per mettere in pratica il metodo di affettatura in sottili triscioline che loro ci hanno insegnato. La giornata procede bella e rilassata, riusciamo a percorrere anche un buon

L'Isola vulcanica di Pico, la cui vetta arriva a 2.100 metri

tratto di strada grazie allo spinnaker, ma prima del tramonto il vento cade del tutto per cui siamo costretti a mettere in moto. Ghego dice che in queste condizioni meteo è probabile che dovremmo tenere in moto per una ventina di ore. Stanotte un chiarore di luna traspare dalle nuvole che coprono totalmente il cielo e lo spettacolo della luminescenza in acqua e del gioco dei delfini non si ripete.

Mercoledì 7 maggio - quinto giorno
Miglia percorse nelle 24 ore: 141

Sveglia per me alle cinque. Ghego alza la randa e poi va finalmente a riposare. Mi ha lasciato dormire un'ora in più dicendo che in assenza di vento era inutile prendere freddo in due. Mi raccomanda di svegliarlo non appena il vento dovesse raggiungere in maniera stabile gli otto nodi di velocità. Il motore rimane in moto con guida affidata all'autopilota. Calma di vento e di mare sotto un cielo completamente coperto. Una portacontainers ci incrocia la rotta proveniente da dritta ma passa troppo distante per poterne leggere nome e nazionalità.

Alle nove in punto si alzano nove nodi di vento da nordest. Svegliamo Ghego che fa aprire il genoa e orientare la randa: s'inizia ad andare a sette nodi di bolina lasca e mure a sinistra. Con questo mare quasi calmo governare al timone è una piacevolezza: la rotta da seguire è sempre 090°. Smonto di guardia riposatissimo e anziché fiondarmi in cuccetta mi sdraio sulla dinette del quadrato a leggere un fumetto di Tex Willer che il nostro Gerhard ha amabilmente lasciato sul tavolo sgranocchiando della frutta secca. Sono tanto tranquillo e rilassato che vi schiaccio un breve pisolino. A mezzogiorno sono appena montato di guardia al timone e all'improvviso compare Alwin che ha preparato un bellissimo tagliere di speck e parmigiano e un piatto di crostini di pâté di fegato accompagnati da fettine di mela. Bellissimo! Spilucco assieme agli altri queste leccornie mentre governo. La tranquillità di mare e la costanza di vento me lo permettono.

Inoltre l'essere dovuti andare per tante ore a motore non ha avuto soltanto lati negativi perché la corrente elettrica generata ci ha permesso di distillare la quantità di acqua sufficiente per una doccia per tutti. Veramente ristoratrice dopo cinque giorni dalla partenza, e oltretutto la piattaforma abbastanza stabile ci permette di goderla con tranquillità. Cinque giorni continuati senza spruzzi di mare e con le cerate asciutte: una cosa mai vista, speriamo che duri. Bella serata e nottata tranquilla con bel cielo stellato e luna al primo quarto. Prima di mezzanotte transitiamo sotto un nero banco di nubi con Leonardo al timone e io con la scotta della randa in mano, pronto ad allascare in caso di vento improvviso; ma alla fine riprende il cielo stellato.

Giovedì 8 maggio – Sesto giorno.
Miglia percorse nelle 24 ore: 165

Come sempre mi sveglia Alwin quando devo montare di guardia. Lo fa sempre con il tono gentile che gli è consueto. Anche se l'ho pregato di svegliarmi venti minuti prima dell'orario, perché così sono stato abituato in Marina e perché a causa della mia età ho necessità di vestirmi più degli altri, aspetta sempre l'ultimo momento oppure, come oggi, mi lascia dormire un poco più a lungo e mi dice: "Tranquillo, fai con calma". Oggi, poi, quando son salito in pozzetto per rilevarlo mi ha chiesto: "Vuoi un te, o un caffè?"

Ho risposto: "Un caffè, grazie. Ma non vai a dormire?" E mi ha detto con la sua calma abituale: "Vado dopo". Questi comportamenti gentili mi riconciliano con la vita e penso tra me che probabilmente verso gli altri io non dimostro altrettanta sensibilità nel mio comportamento.

Anche stamattina il vento spira costante da nord con qualche temporaneo rinforzo. Si continua a governare al timone mantenendo il vento apparente 90° a sinistra con rotta verso est. Chiedo a Ghego di sostituirlo al timone, mi serve da tranquillo risveglio muscolare.

Anche oggi una bella giornata e la cerata sempre asciutta. Da non credere!

Trascorro la mattinata, franco di guardia, sdraiato sulla dinette sonnecchiando e termino di leggere il volumetto di Tex. Insalata mista e speck con formaggi a pranzo.

Non è quasi mai stato possibile fotografare albe e tramonti senza nuvole perché cercavamo le perturbazioni per sfruttarne il vento

Nel pomeriggio il mare aumenta il moto ondoso rendendomi difficili le guardie al timone. La particolare condizione del vento consente di alzare contemporaneamente tre vele nella configurazione che sul diario di bordo viene sinteticamente descritta R2+G2+T.

Vale a dire: randa ridotta con due mani di terzaruoli, genoa ridotto con due mani, più la trinchettina. Il tutto con lo scopo di rendermi meno pesante la manovra al timone, ma per me il governare al timone resta ugualmente opera improba.

Tutto va bene perché abbiamo ancora le cerate asciutte ma spogliandomi mi vedo allo specchio una faccia particolarmente tirata dalla stanchezza.

In serata continua il vento gagliardo e il mare.

Venerdì 9 maggio - Settimo giorno
Miglia percorse nelle 24 ore: 175

Siamo ormai decisamente fuori dall'area anticiclonica delle Azzorre, e il vento ha continuato a soffiare impetuoso per tutta la notte, da nord con almeno venti nodi di velocità. Durante il sonno notturno, ero smontato alle due, sono stato svegliato dal vociare di qualcuno e guardando l'orologio mi sembrava fossero già le sei e trenta ora d'inizio del mio turno di guardia; con un senso di colpa mi sono trattenuto nel sacco a pelo pensando: "Fino a quando non mi svegliano loro resto qui, chissà che non mi lascino dormire di più"... e mi sono riaddormentato. Più tardi, quando sono stato svegliato alle "vere" sei e venti, vento e mare erano aumentati ulteriormente e la tela al vento era stata modificata in R2 + G2; vale a dire soli randa e genoa ambedue con superficie ridotta da due mani di terzaruolo. Ghego ha approfittato della presenza di me montante e di Alwin smontante per prendere una terza mano di terzaruolo e ridurre ulteriormente la tela al vento. Io non ero in grado sostenere a lungo, così come i più giovani, la fatica di stare al timone con quel vento e mare, e pertanto è stato attivato il pilota automatico durante il mio turno. Stiamo avanzando velocemente, Ghego stamattina mi diceva che nelle ultime ventiquattro ore avevamo coperto ben 175 miglia e ne risulteranno ancora di più al conteggio di stasera. Nel tardo pomeriggio saremo al largo di capo San Vincenzo, punta estrema del Portogallo meridionale in Atlantico, e fra due giorni saremo a Gibilterra. Vento e mare molto vivi sia in mattinata che nel primo pomeriggio con onde non troppo maestose ma orlate di spuma bianca. Vita a bordo discretamente difficile causa l'inclinazione laterale cui si sommano le rollate; in ogni caso morale alto e atmosfera di allegria condita da merende a base di speck, parmigiano, vino portoghese e birra. Sono anche riuscito a fare un bel filmato con i delfini che saltano attorno alla nostra prora.

Fra le cinque e sei di sera al largo di capo San Vincenzo attraversiamo alcune zone con schemi di separazione del traffico mercantile. Si tratta di corridoi con rotte obbligate che instradano i mercantili che le percorrono come autostrade e vi hanno la precedenza su di noi barca a vela che non dobbiamo interferire con il loro cammino. Pertanto massima attenzione: tocca a noi manovrare per non essere investiti. Siamo dotati, sia noi che i mercantili, di AIS (Automatic Indication System) apparecchiatura che permette di riconoscerci a vicenda e che comunica a entrambi gli elementi del moto, rotta e velocità, nonché le minime distanze di avvicinamento dando anche l'allarme per i rischi di collisione. Avvicinandosi all'imbuto di Gibilterra occorrerà fare sempre maggior attenzione all'intensificarsi del traffico. Nel frattempo, il vento, pur rimanendo sostenuto, dà meno raffiche e onde meno frangenti. Speriamo in una bella nottata.

La mia alzata di bandiere, dall'alto: Marina Militare, Repubblica di Venezia, Associazione Nazionale Marinai d'Italia

Sabato 10 maggio - Ottavo giorno
Miglia percorse nelle 24 ore: 185

Quando monto di guardia, a mezzanotte e mezza, vento e mare sono molto diminuiti.
Intenso il traffico di mercantili in senso opposto al nostro provenienti da Gibilterra.
All'una e mezza il vento cade del tutto e bisogna mettere a motore. Ghego fa assumere al pilota automatico, attivato soltanto quando procediamo a motore, rotta 090° che con aumento minimo del cammino ci tirerà fuori dai percorsi dei mercantili. È una bella nottata calma e stellata e non fa freddo, peccato soltanto dover tenere il propulsore in moto, da qui in poi ci dovremo scordare le perturbazioni atlantiche e approfittare dei venti locali o in regime di brezza. Mi risveglio spontaneamente alle sette del mattino con l'impressione che sia mezzogiorno tanta è la sensazione di calore e di asciutto. Per la prima volta da qualche giorno dopo la partenza da Giamaica indosso soltanto pantaloncini da bagno e tee-shirt. Il mare è calmo e il sole abbastanza alto sta ben asciugando la barca dall'umidità notturna. Si continua a procedere a motore per mancanza di vento. Nessuno di noi indossa salvagenti o cinture di sicurezza tanto l'atmosfera è rilassata, d'altra parte la superficie dell'oceano è a momenti talmente calma da assumere un aspetto vetroso.
Alle dieci tutti in quadrato per una colazione con uova all'occhio di bue e bacon, tanto quando andiamo a motore al timone c'è il pilota automatico. Colazione replicata da una merenda in pozzetto a base di speck, prosciutto crudo e grana. Sono di guardia dalle otto a mezzogiorno: mai fatta una guardia tanto rilassata. Ci divertiamo a commentare di come possano cambiare le condizioni del mare in poche ore: Leonardo e io in particolare rileviamo di aver già dimenticato le difficoltà affrontate nella traversata e di ricordarne soltanto gli episodi belli. Dopo la sosta a Malaga io continuerò fino a Olbia con Ghego, ma è cosa certa che mi mancherà la compagnia dei miei compagni che sbarcheranno. Leonardo, che si appresta a cucinare gli spaghetti, mi chiede se anch'io ne gradisco; ringrazio ma preferisco ritirarmi in cabina per una dormita rinunciando al pranzo: le due colazioni mi sono bastate. Mi viene in mente mia figlia che, memore della mia esperienza nella traversata di andata dove eravamo rimasti senza viveri, mi chiedeva: "Ma è una barca dove si mangia?"
Alle sedici, al mio risveglio, ci troviamo al largo di capo Trafalgar e penso all'uniforme dell'ammiraglio Nelson che ho ammirato macchiata di sangue nel Museo Navale di Greenwich.
Come prevedevo, da questa posizione riesco già a collegarmi con il telefono cellulare e ne approfitto per tranquillizzare la mia compagna e mia figlia sul buon avvenuto esito della mia traversata, anche se credo non abbiano mai nutrito dubbi sul buon esito.
Da questa posizione il mare, fino al momento tranquillo, si arricchisce di un'onda viva in prora che provoca violento beccheggio e rallenterà il nostro moto fino a notte quando, superato al traverso di sinistra il faro di Tarifa, entriamo in una zona di calma piatta. Non per niente viene chiamato "l'interruttore del vento":

verso l'Atlantico zona di surfisti, al di qua del faro sicuro ridosso. Continuiamo poi a motore verso la rada di Gibilterra che ormai è in vista.

Domenica 11 maggio - Nono giorno
Miglia percorse nelle 24 ore: 85

Siamo entrati nella rada di Gibilterra dirigendo con sicurezza verso il lato inglese per affiancarci alla banchina del distributore di carburante a quell'ora chiuso. Qualche ora di sonno tranquillo dopo una birra, prima di essere svegliati dal personale che riprendeva servizio.
Dopo un rapido rifornimento di gasolio per lasciare immediatamente l'ormeggio libero ad altri utenti, molliamo quel temporaneo ormeggio per uscire dalla rada.
La vista della Rocca che incombe sopra di noi suscita in me tutta una varietà di intense emozioni. E per il fascino del panorama e per i ricordi sembra ieri che abbiamo lasciato il Mediterraneo diretti alle Canarie per la traversata di andata, ed era inizio novembre; e per il rispetto che provo per i protagonisti delle imprese della nostra Marina nella Seconda guerra mondiale: sommergibili che forzavano il blocco inglese per uscire a operare in Atlantico o incursori di marina segretamente basati su un mercantile affondato nei pressi da cui portare offesa all'interno della munitissima base nemica.
Usciamo a motore girando attorno alla Rocca, e io approfitto per un giro di telefonate a tutti gli amici in Italia, in Grecia e in Austria, non per niente ho fatto un contratto che prevede mille minuti di telefonate dall'estero.
Scatto anche belle foto della Rocca stessa, che sono del tenore di quelle che ho già fatto in altre precedenti occasioni. Purtroppo una nebbiolina bassa in lontananza mi impedisce di riprendere lo stretto con ambedue i continenti contemporaneamente.
Non c'è vento, il mare è perfettamente calmo, di aspetto quasi vetroso, non possiamo mettere in vela e dirigiamo a motore verso Malaga: sono una settantina di miglia che si percorrono

La Rocca di Gibilterra

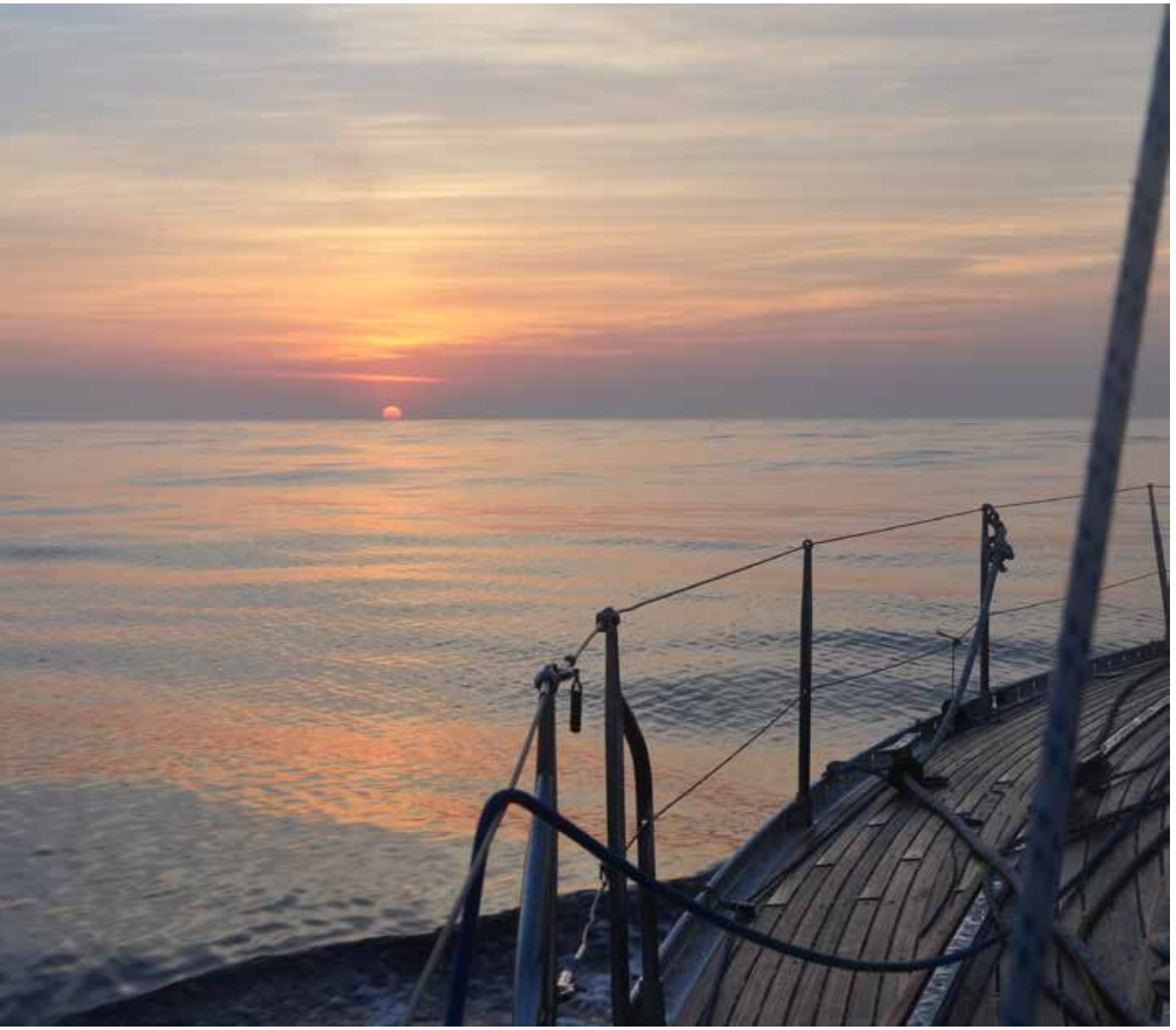
tranquillamente tra uno spuntino a base di speck e vino bianco portoghese e due chiacchiere in compagnia; domani tre dei nostri sbarcheranno e ci scambiamo le foto che abbiamo fatto.
Arriviamo nel pomeriggio nel marina di Benalmàdena, nei pressi di Malaga, dove prendiamo ormeggio. Il sito mi ha qualcosa di familiare, eppure sono certo di non esserci mai venuto prima in barca. Ma come raggiungo la radice del molo diretto alle docce, per altro belle e pulitissime, riconosco il posto dove ho talvolta ben pernottato con l'autocaravan in un inverno di anni fa, quando nella stagione fredda venivo ad abitar viaggiando in Spagna. La serata passa allegramente in un ristorante molto bello dove ceniamo in compagnia con polpo alla gallega, calamares e l'inevitabile paella de mariscos.

TERZA TRATTA - MIGLIA 730
DA MALAGA A CANNIGIONI (OLBIA)

Lunedì 12 maggio - Trasferimento da Malaga ad Almerimar - Miglia percorse nelle 24 ore: 80
Stamattina sbarcano Gerhard, Alwin e Leonardo: mi dispiace che anche questo secondo equipaggio con cui mi sono travato in ottima compagnia si sciolga. Due chiacchiere al bar e poi arriva il taxi per l'aeroporto. Un abbraccio affettuoso e un arrivederci: "Solo le montagne non si incontrano!" Rimaniamo soli io e Ghego a bordo. Le previsioni promettono da domani vento da nordest e tempo cattivo nei prossimi giorni per cui si decide di portarci avanti subito verso Almeria per evitare di far a capocciate contro il tempo e molliamo subito gli ormeggi.
La rotta verso levante che seguiamo parallelamente alla costa e il pilota automatico mi consentono di fare con tranquillità molte telefonate a casa e agli amici e la breve navigazione di trasferimento che si svolge tranquilla da mezzogiorno alle due di notte viene fatta a motore, per mancanza di vento, fino al marina di Almerimar.

Da martedì 13 maggio a venerdì 16 maggio - Sosta ad Almerimar.
Sostiamo ad Almerimar in attesa dell'imbarco di Andrea che arriva da Milano la sera di mercoledì 14. Un ragazzone con parecchia esperienza di

vela, che pensavo avesse appena passato la trentina, e invece ha forse toccato i quaranta. Molto cortese e disponibile, ci accordiamo subito e ci dividiamo spontaneamente senza problemi i servizi da fare a bordo.
Non ci dispiace trattenerci ad Almerimar per il perdurare della burrasca di vento contrario. Ci giunge notizia di come una barca simile alla nostra, essa pure in traversata atlantica di ritorno e partita dalle Azzorre due giorni dopo di noi si è dovuta rifugiare a Cadice non riuscendo a entrare da Gibilterra. Del nostro ritardo di due giorni



Dopo tanto mare agitato finalmente un tranquillo sorgere sul Mediterraneo

approfitta Sandra, signora modenese che imbarca last minute la sera del 16 e che pur essendosi avvicinata alla vela soltanto negli ultimi anni ha al suo attivo già tre traversate oceaniche, una delle quali atlantica di ritorno. Sia Andrea che Sandra si aggiungeranno a Ghego e me nel percorso Almerimar-Baleari-Olbia.

Sabato 17 maggio - Primo giorno

La burrasca di vento che dura da tre giorni imperversa anche stamattina ma i bollettini dicono che diminuirà nel corso della giornata per cui alle 10.30 usciamo dal porto. Approfitto della manovra in uscita per fotografare dal largo un parcheggio per autocaravan e roulottes in panoramicissima posizione nei pressi della torre dell'autorità portuale. Vi è possibile il rifornimento d'acqua, trattandosi di porto turistico, ma non è presente la griglia di scarico. Non appena fuori dalla diga foranea, e in mare aperto, sono portato a pensare che in questa occasione il Mediterraneo non voglia sfigurare nei confronti dell'Atlantico e cerchi di emularlo in violenza. Il vento da nordest soffia alla velocità

Dopo l'ingresso in Mediterraneo momenti di relax dirigendo verso Malaga.

di trenta nodi, e quattro giorni di burrasca hanno avuto tutto il tempo di far montare il mare suscitando onde alte e vivissime. Il cammino che dobbiamo percorrere verso la nostra meta dirige proprio nella direzione opposta a quella da cui soffia il vento per cui siamo costretti a eseguire molteplici bordi di bolina procedendo a zig zag offrendo al vento spirante da prora alternativamente prima un lato e poi l'altro dell'imbarcazione cercando di guadagnare al vento il maggior cammino possibile. L'ostacolo che dobbiamo superare per primo è la sporgenza di Cabo de Gata, distante una trentina di miglia, da cui scorre anche in circostanza meteorologiche ordinarie una corrente contraria al nostro moto che si rivela oggi particolarmente severa. Triboliamo una decina d'ore per avanzare di queste trenta miglia, e finalmente riusciamo, verso le nove di sera, a mettere il faro di Cabo de Gata oltre il traverso di sinistra. I violenti movimenti della barca ci fanno decidere a mezzogiorno di pranzare con un grosso graditissimo panino ripieno di "jamon serrano", il prosciutto crudo spagnolo, con pomodoro e verdure fresche; per la sera preferiamo una più indicata zuppa di funghi. Ovviamente di quelle in busta.
Superato Capo de Gata, in ore notturne Ghego programma i bordi in modo da mantenere il nostro andirivieni tra una distanza minima di un paio di miglia dalla costa e il limite del percorso obbligato per il traffico dei mercantili che doppiano il capo; così facendo non avremo durante l'arco notturno manovre da compiere per evitare di essere investiti.

Domenica 18 maggio - Secondo giorno

Difficile notte questa per me, sia a causa del mare agitato sia a causa della lunga sosta in porto che mi ha fatto perdere l'abitudine ai turni di guardia su due squadre: mi è divenuto difficile addormentarmi durante i brevi turni di riposo. Le manovre delle vele dai cambi di bordo sono frequenti e tutte dirette dal meraviglioso Ghego mai stanco e sempre sorridente. Qualche volta, quando un bordo ci fa addirittura arretrare commenta serenamente: "Guadagneremo nel prossimo". Alla fine, verso mezzogiorno, la situazione si stabilizza e per tutto il pomeriggio riusciamo a tirare un bordo unico che ci fa superare Capo Tignoso e raggiungere le acque antistanti Cartaghena. Doppiamo la punta di Cartagena al tramonto e il vento cade costringendoci a procedere a motore. Prima del buio veniamo raggiunti da una velocissima vedetta della guardia costiera che dopo aver rallentato presso di noi si allontana senza richiederci alcunché; immagino le sia bastato riconoscerci tramite il nostro sistema d'identificazione automatica AIS. Procedendo a motore attraversiamo la zona di percorsi obbligati per il traffico mercantile e dirigiamo per le Baleari. Cosa degna di nota: alle undici e venti, durante la mia guardia notturna assieme a Franco, osserviamo un razzo verde lanciato alla distanza di circa un miglio a dritta della nostra prora. Nonostante tutte le nostre accurate ricerche, sia a vista che con il radar, non riusciamo a individuare chi lo possa aver lanciato: di certo non si tratta di un segnale di pericolo per cui pensiamo si possa essere trattato di attività militare, dal momento che siamo negli approcci della base navale spagnola di Cartagena.

Lunedì 19 maggio - Terzo giorno

Alle cinque di mattina si alza vento da sudest che ci permette di fermare il motore e procedere di bolina con randa e genoa. È una bella giornata di sole e Andrea, mentre gli altri dormono, prepara per noi due che siamo di guardia una ricca colazione con uova, bacon e fette di pomodoro. Il vento rinforza e raggiunge i venti nodi nel pomeriggio; sempre navigando di bolina arriviamo a intravedere le prime due isole Baleari. Il segnale telefonico arriva fino a noi ben forte, malgrado la distanza, e io approfitto per dilungarmi in chiacchiere con parenti e amici; non per nulla ho un contratto che mi consente di chiamare dall'estero per mille minuti al mese. In serata, ricchissima mangiata con un tonnetto di due chili e mezzo pescato e immediatamente preparato da Ghego: scottata di tonno ricoperto di semi di papavero, sushi di tonno al limone e sushi di tonno in salsa di soia. E per chi è di guardia dopo cena e di notte, raccomandazione di stringere il vento di bolina quanto più possibile in modo da passare sufficientemente larghi dall'isola di Cabrera, la

Zona riservata a sosta per autocaravan presso la Capitaneria del marina di Benalmèdena, Malaga

più esterna delle Baleari relativamente al nostro percorso. Alle due di notte, quando ne lasciamo il faro al traverso di sinistra, sono costretto a chiamare Ghego per fare un bordo ed evitare una petroliera in rotta di collisione, che ovviamente ci ignora e non ci dà precedenza.

Martedì 20 maggio - Quarto giorno

La guardia dalle cinque alle otto di mattina mi riesce particolarmente pesante. È in vista Minorca, e io sono forse troppo stanco oppure troppo impaziente in questi giorni conclusivi. Proprio al termine della mia guardia dobbiamo fare una tirata stringendo la bolina al limite delle nostre possibilità per passare di prora a un peschereccio con reti a strascico: ha lui la precedenza, ma passare di poppa al peschereccio e alle sue reti ci farebbe perdere troppa acqua portandoci troppo vicino a costa rendendo necessario un bordo di bolina in più. In ogni caso tutto si conclude per il meglio. Dopo la guardia, riposo con buon sonno ristoratore fino a mezzogiorno e nel pomeriggio siamo pronti a entrare nel fiordo di Mahon.

Questa volta, Ghego ci porta dentro per il passaggio più pittoresco lasciando l'isola del Lazzaretto sulla sinistra e facendoci passare per un piccolo canale di Corinto chiamato passaggio di San Giorgio. Veramente molto bello; peccato per le foto con questo tempo scuro e nuvoloso. Dirigiamo per il Marina Menorca, che io conosco già per avervi sostato nella traversata di andata, e alle diciassette vi siamo felicemente ormeggiati.

Spira un vento freddo e il cielo è coperto. Stasera ceneremo di pesce nel miglior ristorante.

Mercoledì 21 maggio - Quinto giorno

Abbiamo tutti riposato bene durante questa nottata in porto. Prepariamo la barca per la navigazione e ci accostiamo al distributore per l'ultimo rifornimento. Poi dirigiamo per uscire dal fiordo per il canale principale seguiti da alcune barche a vela della Classe J partecipanti a una regata: ammiriamo queste splendide Ferrari della vela. A mezzogiorno esatto usciamo in mare aperto: mare lungo in prora con onda di tre metri e vento da sudovest. L'orizzonte è velato da nebbiolina quando incrociamo una moderna nave mercantile che sbuca velocissima dalla caligine con lunghi suoni di corno a intervalli regolari. Nessun pericolo di collisione ma ci fa capire quanto è necessario stare accorti anche se prestavavo già la massima attenzione.

Tra Almerimar e Capo de Gata il Mediterraneo vuole emulare l'Atlantico e prende a gavettoni il nostro Andrea

Clandestino a bordo

Il pomeriggio e la notte passano tranquilli senza nessun incontro, mentre il mare si calma e il vento diminuisce ma ci fa ancora tenere buona velocità. L'umidità è davvero molto alta e già prima del tramonto la mia cerata, il cui tessuto è incrostato da più strati di sale, si bagna come se davvero stesse piovendo.

Giovedì 22 maggio - Sesto giorno

Grande umidità nell'aria anche all'alba: cielo coperto e onda molto diminuita ma sempre in prora. A fine mattinata il vento diminuisce per cui Ghego fa rollare il genoa e alzare il gennaker per cercare di sfruttare il poco che c'è. Poco dopo è costretto ad ammainare anche questo per mancanza totale di vento. Nella manovra, anziché mollarla progressivamente, rilascio improvvisamente la drizza dal gennaker causando la caduta immediata della vela in coperta a prora. Ghego, che pur avrebbe motivo di alterarsi, da prora mi fa presente che se tutto è andato bene è stato soltanto per l'assoluta mancanza di vento, in altre circostanze la vela sarebbe volata in mare e sarebbero stati guai seri. È questa una manovra che nel corso della traversata era stata ripetuta molte volte e io non dovrei aver fatto una stupidaggine del genere e a posteriori rifletto che probabilmente è la mia età che non mi rende più affidabile per l'attività velica. Ghego commenta che al termine di ogni traversata, quando le difficoltà sembrano già tutte superate, capita che gli equipaggi si rilassino, ed è proprio allora che vengono commesse pericolose stupidaggini.

In mancanza di vento proseguiamo a motore fino a sera, e alle ultime luci del crepuscolo dopo aver superato l'angusto passaggio di Fornelli tra Sardegna e Asinara, diamo fondo all'ancora davanti alla Pelosa, la spiaggia di Stintino.

Serata in allegria alla fonda; con l'atmosfera frizzante del "domani si finisce". Per festeggiare, dopo cena preparo un *grog* come lo preparavo sulle navi grigie: rum, fette di limone, zucchero, un pezzo di burro con aggiunta di acqua bollente. Graditissimo da tutti: "L' unica cosa che non va – dice Ghego – è che tu ce l'abbia fatto conoscere l'ultimo giorno. Se tu l'avessi preparato il primo giorno sarebbe diventato la tradizione di tutta la traversata".

Venerdì 23 maggio - Settimo giorno

La giornata conclusiva della mia traversata atlantica di ritorno comincia col risvegliarmi in un sole radioso; splendida la vista sulla golfata di Stintino e sull'Asinara. Si salpa alle otto e per quest'ultima navigata non ci saranno turni di guardia dopo che la nottata alla fonda ha permesso a tutti di dormire otto ore; saremo tutti in coperta a godere del panorama, del sole e del mare assolutamente calmo. Approfitto del fatto che finalmente sono in Italia collegato alla mia rete internet per inviare agli amici di fb tutte le foto degli ultimi giorni.

L'avvicinamento e l'ingresso nell'arcipelago di La Maddalena avvengono a vela con rada e gennaker e risvegliano in me tutta una messe di ricordi dato che vi sono stato destinato quando ero in servizio in Marina vivendoci con la famiglia dal 1973 al 1978. Ghego mi usa anche la cortesia di percorrere tutto il passaggio tra La Maddalena e l'isola di Santo Stefano allo scopo di transitare davanti all'ex Arsenale Militare dal quale uscivo al comando di Nave Magnolia consentendomi di riprendere con il mio smartphone tutta una serie di foto che immediatamente metto in rete a beneficio di tutti gli amici e colleghi che come me vi sono stati destinati in anni ormai lontani e che come me ne ricordano con nostalgia la bellezza.

Nel tardo pomeriggio raggiungiamo l'ormeggio finale nel marina di Cannigioni e commentiamo con Ghego dicendo: "Com'è strano, sembra di aver lasciato Giamaica ieri, e invece era l'otto aprile quando siamo partiti. Abbiamo già dimenticato ogni fatica e ricordiamo soltanto gli episodi più belli... saremmo già pronti per ricominciare un'altra traversata".

CONCLUSIONE

Dopo il rammarico lasciatomi dai non sempre idilliaci rapporti e dal frettoloso e insoddisfacente ritorno dalla traversata atlantica di sola andata, questa traversata di ritorno ha avuto il merito di riconciliarmi con un mondo che, da me amato e sognato per una vita, mi aveva in quell'unica finale circostanza lasciato con l'amaro in bocca. Conserverò per sempre come prezioso il ricordo del probabilmente ultimo imbarco della mia vita, con Ghego e con tutti gli altri che si sono avvicendati con me in quello che ho definito "il miglior equipaggio del mondo". Persone fino a un momento prima estranee riunite da un'unica passione sull'imbarcazione JEP 6.

Quanto a me, chissà se si tratterà davvero dell'ultimo imbarco; ho presente la figura di Ulisse che sulla nave dei Feaci che finalmente lo riportava a Itaca diceva a chi gli era vicino: "Lo so che dopo tanto tempo è ora che torni a casa, ma provo una gran nostalgia per tutti i luoghi che non ho ancora visto e per tutte le persone che non ho ancora conosciuto".

L'avventura termina nel marina di Cannigioni, Olbia

NUOVE DIREZIONI

CITTADINO E VIAGGIATORE

26

gennaio-febbraio 2015

Zèfiro e i suoi fratelli

Storia dei venti e della loro *rosa*

testo e foto di Beatrice Di Tomizio

Il vento si forma dall'incontro di zone con differenze di pressione

Siamo così abituati a sentirlo che non ci facciamo nemmeno caso.
Ma il vento è stato fondamentale fin dal passato più remoto, e non solo per il genere umano.
Cos'è che, oltre agli insetti, trasporta il polline dei fiori per far sì che nuove piante nascano?
Cosa forma i deserti, erodendo le rocce e creando dune a forza di spostar sabbia?
Cosa fa volare gli uccelli planatori, come i rapaci e gli uccelli marini, consentendo loro di veleggiare nell'aria per lunghi periodi senza sbattere le ali?
L'ovvia risposta è: il vento.
Le masse d'aria che si formano quando zone con differenze di pressione (ovvero con aria più o meno scaldata dal sole) si incontrano, sono all'origine del fenomeno del vento.
Questa nozione scientifica diventa quasi poesia se riusciamo a vedere un rapace che, lasciandosi portare dalla corrente, compie i suoi movimenti circolari salendo sempre di più. Dello stesso fascino si sa che cadeva spesso vittima Leonardo Da Vinci, quando ammirava i nibbi sulle colline per studiarne il volo ascensionale e prendere le mosse per alcune delle sue invenzioni più famose.

GLI UOMINI E IL VENTO

Abbiamo lasciato indietro volontariamente una delle applicazioni che il vento ha regalato al genere umano (energia eolica a parte) per parlarne più a lungo: la navigazione a vela.
Dai tempi remoti gli esseri umani si sono affidati alla sola forza del vento per muoversi sull'acqua. Hanno collaborato con materiali, scafi idrodinamici, vele appositamente studiate, ma alla fine erano i venti che spingevano le navi.

MERCANTI, GUERRIERI, PESCATORI

Uomini dalle molte risorse: ricchi, potenti o "soltanto" coraggiosi, che dovevano fare i conti con una forza fondamentale ma che non potevano controllare, per sfruttarla potevano solo capire, prevedere e assecondare.

Per questo ci sono stati gli studi costanti degli antichi navigatori, che hanno cominciato a classificare i venti (e a oggi la divisione consiste in: venti costanti, periodici, variabili o irregolari) e li hanno divisi a seconda della loro direzione d'arrivo.

Ad Atene esiste una torre antichissima, detta appunto Torre dei Venti, o *horologion*, costruita intorno al II secolo a.C..

Si tratta di un edificio alto 12 metri e largo 9, rimasto sotterrato fino alla metà del XIX secolo, quando il boom dell'archeologia la riportò alla luce dalla zona dell'Acropoli ateniese.

Il vento, alleato o o nemico della navigazione in mare

La torre dei Venti, detta *Horologion*, nell'acropoli di Atene
(foto: Templar52 - Wikimedia Commons)

Ebbene, su ognuna delle otto facce – quattro orientate verso i punti cardinali e le altre quattro verso i punti intermedi – c'è il fregio raffigurante il relativo vento.
Quello del nord è Borea, uomo barbuto, tremendo e iroso, fratello di altri tre venti, tutti figli di Aurora (Eos) e del Titano Astreo: quello dell'ovest Zèfiro, quello dell'est Euro, raffigurato avvolto in un mantello, e quello del sud, Noto.
Ognuno dei quattro presiede a una facciata della torre. Le altre sono dedicate ai venti Kaikias (nord-est), Apeliotes (sud-est), Lips (sud-ovest) e Skiron (nord-ovest).
Omero narrava che Eolo, dio dei venti, li tenesse in un otre di cuoio dentro una caverna di Lipari per servirsene a suo piacimento e tenerli sotto controllo, otre che poi regalò a Ulisse perché tenesse in custodia tutti quelli contrari alla navigazione lasciando fuori solo Zèfiro (e sappiamo che scherzetto gli combinarono i suoi compagni di viaggio).

APPLICAZIONI PRATICHE: IL VENTO IN NAVIGAZIONE

a cura di Enzo Giummolè, capitano di lungo corso della Marina Militare in pensione, ma non per questo incline al riposo: sue le cronache della regata atlantica per Nuove Direzioni. In questo numero pubblichiamo il resoconto della sua ultima avventura per mare.

La velocità, o intensità, del vento può essere misurata con precisione attraverso strumenti detti anemometri (dal greco "anemos" che significa vento) venendo espressa in metri al secondo, in *nodi* (1 nodo = 1 miglio orario) o in chilometri all'ora; ma è molto importante per un navigante, ed anche per una persona che si trovi a terra, saper valutare la velocità del vento dalla osservazione dei fenomeni che esso genera.

È stato messo a punto a questo scopo un metodo empirico, basato inizialmente sulla osservazione dello stato del mare e successivamente adattato anche per l'ambiente terrestre, detto "Scala Beaufort" (vedi pagina a fianco) che, perfezionato nel 1805 dall'ammiraglio inglese Francis Beaufort, è diventato ben presto di uso generale in tutte le marinerie del mondo ed ha validità internazionale dal 1 gennaio 1949.
La "Scala Beaufort" descrive con tredici gradi successivi e crescenti le varie intensità del vento iniziando da "Zero" che indica calma assoluta di vento fino a raggiungere il grado massimo dove "Dodici" corrisponde all' uragano.

Una curiosità che ha attinenza con le direzioni indicate dalla rosa dei venti. A bordo si dice:" la corrente va ed il vento viene", volendo significare che quando si dice: "una corrente di levante" significa che la corrente va verso levante con l'acqua si muove pertanto verso est.
Al contrario quando si dice: "un vento di levante" significa che il vento spira da levante con l'aria che si muove di conseguenza verso ovest.

Scala Beaufort della forza del vento

Valore Scala Beaufort	Termine descrittivo	Velocità media del vento			Effetti sulla terra	Altezza media delle onde (m)	Effetti sul mare
		nodi (KT)	m/s	Km/h			
0	Calma	< 1	0-0.2	<1	Calma; il fumo sale verticalmente.	-	Il mare è uno specchio.
1	Bava di vento	1-3	0.3-1.5	1-5	La direzione del vento è segnalata dal movimento del fumo, ma non dalle maniche a vento.	0.1	Leggere increspature dell'acqua.
2	Brezza leggera	4-6	1.6-3.3	6-11	Si sente il vento sul viso e le foglie frusciano; le maniche a vento si muovono.	0.2	Onde piccole, ma evidenti.
3	Brezza tesa	7-10	3.4-5.4	12-19	Le foglie e i ramoscelli più piccoli sono in costante movimento; il vento fa sventolare bandiere di piccole dimensioni.	0.6	Piccole onde, creste che cominciano a infrangersi.
4	Vento moderato	11-16	5.5-7.9	20-28	Si sollevano polvere e pezzi di carta; si muovono i rami piccoli degli alberi.	1	Piccole onde, che diventano più lunghe.
5	Vento teso	17-21	8-10.7	29-38	Gli arbusti con foglie iniziano a ondeggiare; le acque interne s'increspano.	2	Onde moderate allungate, con possibilità di spruzzi.
6	Vento fresco	22-27	10.8-13.8	39-49	Si muovono anche i rami grossi; gli ombrelli si usano con difficoltà.	3	Si formano marosi con creste di schiuma bianca.
7	Vento forte	28-33	13.9-17.1	50-61	Gli alberi iniziano a ondeggiare; si cammina con difficoltà contro vento.	4	Le onde s'ingrossano, la schiuma comincia a "sfilacciarsi" in scie.
8	Burrasca moderata	34-40	17.2-20.7	62-74	Si staccano rami dagli alberi; generalmente è impossibile camminare contro vento.	5.5	Marosi di altezza media; le creste si rompono e formano spruzzi vorticosi.
9	Burrasca forte	41-47	20.8-24.4	75-88	Possono verificarsi leggeri danni strutturali agli edifici (caduta di tegole o di coperchi dei camini).	7	Grosse ondate, con dense scie di schiuma e spruzzi, riducono la visibilità.
10	Burrasca fortissima	48-55	24.5-28.4	89-102	(Raro nell'entroterra) Alberi sradicati e considerevoli danni agli abitati.	9	Enormi ondate, con lunghe creste a pennacchio; il mare ha un aspetto biancastro.
11	Fortunale	56-63	28.5-32.6	103-117	(Rarissimo nell'entroterra) Vasti danni strutturali.	11.5	Onde enormi che possono nascondere navi di media stazza; il mare è coperto da banchi di schiuma e la visibilità è ridotta.
12	Uragano	>63	>32.7	>118	Danni ingenti ed estesi alle strutture.	14	Onde altissime; schiuma e spruzzi riducono molto la visibilità e il mare è tutto bianco.

Fattori di conversione

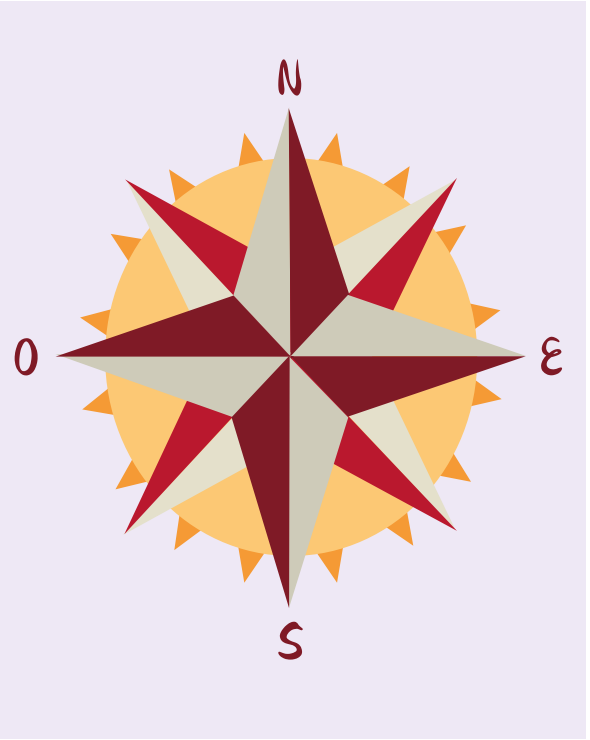
nodi (KT)	m/s	Km/h
1	0.52	1.852
1.9452	1	3.6
0.54	0.28	1

La scala Beaufort è una misura empirica **della forza del vento**, basata sull'osservazione degli effetti del vento sul mare.
La scala prende il nome dall'ammiraglio inglese Francis Beaufort (1774-1857), addetto al servizio idrografico britannico, che nel 1805 propose un metodo per la classificazione del vento in 13 gradi. Dal 1° gennaio 1949 questo sistema di valutazione ha validità internazionale.

Gli antichi greci erano devoti ai venti, per proteggersi dai quali, o per ingraziarseli, avevano dato vita a moltissimi riti... si arrivava anche ai sacrifici animali e, in qualche caso, a quelli umani!
Dalla Grecia il culto dei venti si spostò anche a Roma, dove la trasposizione latina trasformò Borea in *Aquilone*, Euro in *Volturno*, Noto in *Austro*, Lips in *Africo*, Zèfiro in *Favonio*, Kaikias in *Coro*, Apeliotes in *Subsolano* e Skiron in *Settentrione*. Anche nella Bibbia sono citati più volte nomi di venti, tra cui il *Kedem*, torrido e proveniente da est.

LA ROSA DEI VENTI

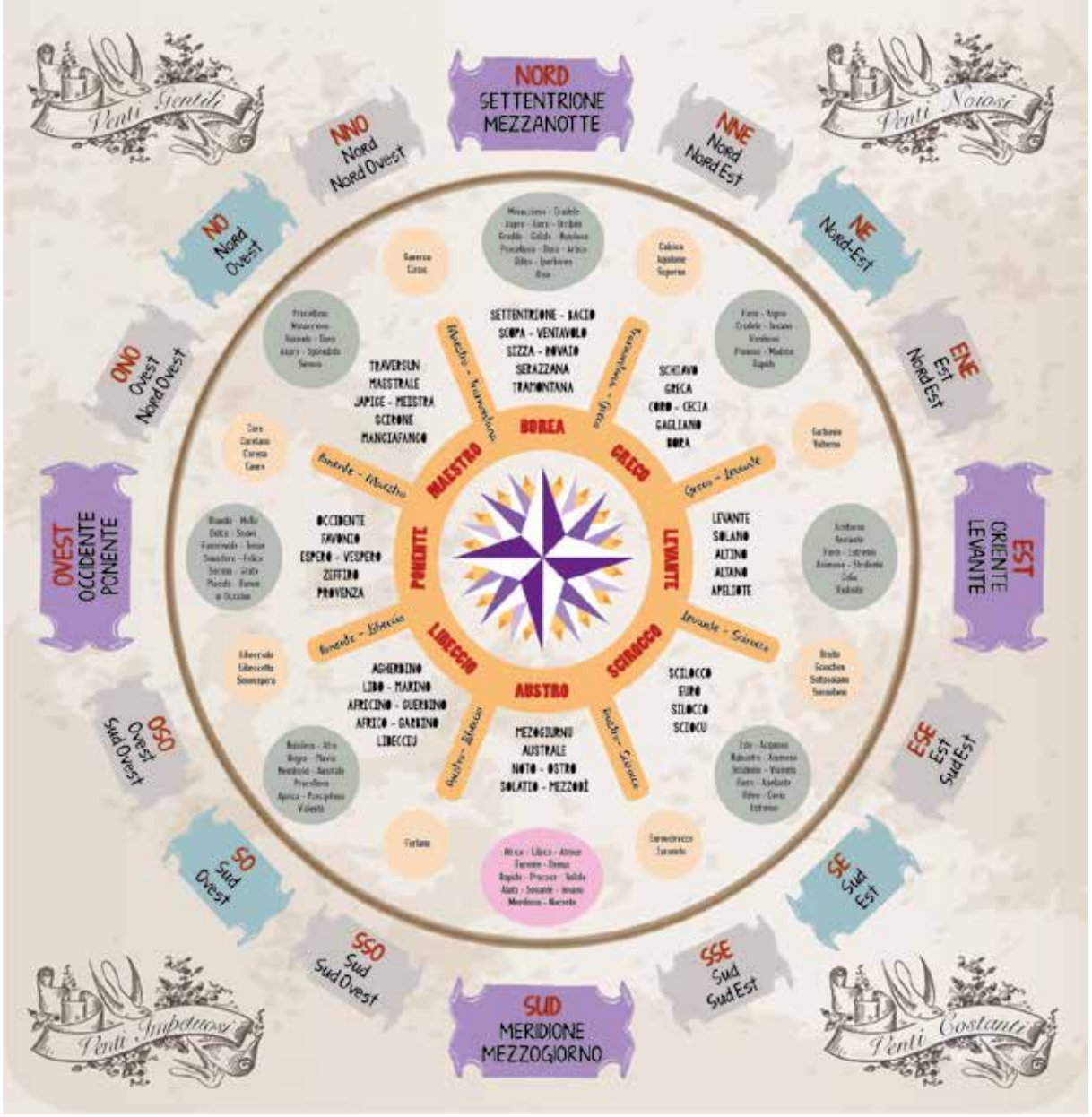
Se ci avvicendiamo tra i secoli, ci spostiamo in zone "nostrane" e arriviamo più o meno al tempo del fiorire delle Repubbliche Marinare (XI-XII secolo) quando le rotte di navigazione diventano fondamentali per i commerci che si andavano sviluppando, possiamo assistere alla nascita di uno strumento grafico che sarà alla base di tutta la cartografia marittima; una rappresentazione che definisce i venti dalla provenienza, avendo per origine un punto nel mediterraneo al centro del Mar Ionio, vicino all'isola di Malta: la Rosa dei Venti.
In realtà questi schemi esistevano da tempo, addirittura dall'epoca classica, ma erano riferiti più alla meteorologia che alla navigazione. Si pensa che ebbero origine quando le popolazioni che si basavano sull'agricoltura cominciarono a notare delle analogie tra i punti fisici e le direzioni o l'origine dei venti; e siccome alcuni provocavano piogge, alcuni erano secchi, alcuni umidi per cui potevano danneggiare o favorire le colture, si preoccuparono bene di trovare un metodo che li aiutasse a individuarli facilmente. Le "rose" più semplici erano schematicamente disegnate a quattro punte, ognuna delle quali rappresentava un punto cardinale, e il vento che proveniva da quella direzione, stavolta secondo le terminologie "italiane".
Dal nord, o mezzanotte, arriva la Tramontana. Da est, o oriente, arriva il Levante. Da sud, o meridione, parte il vento detto Mezzogiorno o Ostro, e infine da ovest, o occidente, soffia il Ponente. Successivamente si aggiunsero gli altri quattro punti intermedi: il nord-est, dal quale spira il Grecale (chiamato così perché spingeva le navi che provenivano dalla Grecia); il nord-ovest con il suo Maestrale, dalla via Maestra (navi che provenivano da Roma); il sud-est con il caldo e umido Scirocco (navi dalla Siria); e il sud-ovest con il Libeccio (da Libia, che all'epoca comprendeva anche le odierne Tunisia e Algeria.
Più tardi, nel periodo dell'egemonia veneziana, la Rosa dei Venti fu spostata sull'isola greca di Zante, possedimento di Venezia, detta anche Zacinto, sulle cui terre nacque uno dei nostri "pezzi forti" della poesia e della letteratura, Ugo Foscolo.
Via via, le Rose dei Venti hanno guadagnato... petali, arrivando a sedici, con le più sofisticate che arrivano ad avere ben 32, 64 o addirittura 128 bracci, o punte!
Ancora oggi ci serviamo di versioni "tecnologicamente avanzate" delle antiche Rose, ad esempio per progettare le piste per aerei, i cui atterraggi e decolli sono tanto più efficaci e sicuri se avvengono parallelamente al vento più frequente della zona, e in direzione a esso contraria.



La rosa dei venti nella sua accezione classica

UN PO' DI POESIA

Recandomi a visitare la casa di un vecchio parente, che da giovane aveva lavorato come pescatore, ho visto sulla parete del salottino un disegno un po' sbilenco, fatto a mano su cartoncino color avorio, attaccato al muro con del nastro adesivo piuttosto instabile e arricciato ai lati da tutto il tempo passato lì, immobile, a prendere polvere. Non c'è da chiedersi cosa raffigurasse: una vecchia Rosa dei Venti, quella che mi ha fatto venir voglia di scrivere questo articolo. Me ne sono subito innamorata e l'ho fotografata pezzo per pezzo con i mezzi a disposizione sul momento (il cellulare!) con l'intenzione di ricrearla in digitale come poster. È riprodotta in questa pagina e, chi lo desidera, può richiederla in formato pdf inviando una email a: *info@civiltamultimediale.it*



Il poster scaricabile