



IL MIO TERZO GIRO D'ITALIA

Nastro rosa veloce 2022

A coloro che incastrati nel traffico cittadino, sognano un orizzonte tutto blu.

Le parole che leggerete sono state appuntate a bordo ed elaborate una volta arrivata a terra. Per non appesantire troppo il racconto non ho spiegato ogni termine marinaresco, ma ho aggiunto delle note a piè di pagina che spero permetteranno a tutte di capire di cosa si stia parlando. Così non fosse, rimango a disposizione per chiarire qualsiasi dubbio.

Buona lettura

P.S: le mie prime esperienze offshore sono state a bordo di un Figaro 3 in Francia. Dovete sapere che lassù, i navigatori sono abituati a chiamare spinnaker anche l'asimmetrico che tecnicamente si chiama gennaker, e chiamare invece gennaker il code 0. D'altronde, si sa, ai francesi piace essere speciali, e visto che la mia storia d'amore con questa grande vela panciuta è nata proprio lì, ho iniziato chiamandola grand spi. Spero che i puristi della nomenclatura mi perdoneranno quindi, se in questo diario di bordo non chiamerò il nostro A2 gennaker, ma spinnaker o spi.

5 NOVEMBRE 2022 - GIORNO 0

Finalmente ci siamo, domani io e Aina partiremo alla volta di Genova. Con noi altri sette Figaro 3, pronti a sfidarsi nella regata più lunga del Mediterraneo.

Mi affaccio alla finestra della nostra stanza al Circolo Ufficiali, ormai è quasi buio ma c'è davvero una luce stupenda. La linea dei tetti Veneziani si staglia netta contro un cielo che sembra magico. Chissà come saranno i colori quando saremo là fuori, solo noi e il mare.

LA PARTENZA - GIORNO 1

La partenza è prevista per le 11:30, non un minuto prima e non un minuto dopo. La compagnia di navigazione ha modificato leggermente gli orari dei traghetti concedendoci una breve finestra per partire proprio davanti a Piazza San Marco.

Le vele sono pronte, la cambusa piena, noi un po' tese ma eccitate. Mi guardo intorno e non posso fare a meno di notare quante cose abbiamo in barca, mi ero dimenticata di quanta attrezzatura serva per circumnavigare l'Italia. Mi viene male a pensare a quante volte dovremo *matizzare*¹ tutto quanto, ma non c'è tempo da perdere, ormai ci siamo e bisogna mollare gli ormeggi.

Persino ora, mentre ci dirigiamo verso l'imboccatura del Canal Grande, faccio fatica a metabolizzare la portata dell'impresa che stiamo per affrontare: 1500 miglia in equipaggio ridotto, da percorrere, secondo i *routage*², in circa tredici giorni. Eppure sembra una partenza come tutte le altre. Forse lo è.



Gli spazi sono stretti, le acque affollate, gli scorci veneziani stupendi. Ma non c'è tempo per distrarsi, siamo in ritardo con tutto. Matizziamo le ultime cose a prua e chiudiamo il sigillo al motore appena in tempo, le procedure di partenza stanno iniziando.

¹ Spostare i pesi (vele, borse, attrezzatura di riserva etc) da un lato all'altro, più prua o più a poppa, per migliorare la performance della barca.

² Rotta ideale teorica calcolata dai software di navigazione, tenendo conto di condizioni meteo e velocità della barca.

Anche se con un *timing* non perfetto ci conquistiamo il posto che volevamo, prime in pin³ mure a sinistra. Allo scadere dei cinque minuti stiamo già trafficando per preparare il *code 0*⁴, ci servirà tra pochissimo e non abbiamo avuto il tempo di armarlo prima dello start.



Regatare dentro il canale non è facile, raffiche e mollane⁵ ci sorprendono senza logica. Complice anche la bella partenza però riusciamo ad allungarci subito e cominciamo a lottare per il secondo posto. Superato il Mose c'è la prima decisione da prendere, se lasciare a dritta o a sinistra il frangiflutti all'uscita del canale. I primi decidono di passare sottovento sfidando il calo, noi optiamo invece per uscire da sopra, bolinando per un po' ma rimanendo nella pressione.

Superata la diga, issiamo lo *spinnaker* e cominciamo a navigare verso sud-ovest. Le due scelte si rivelano equivalenti e mi fermo un secondo a chiedermi quanto importanti siano queste decisioni quando mancano ancora 1500 miglia alla fine. Forse meno di quello che sembra, forse invece ogni centimetro conta. Ma quello che ora conta davvero, è che finalmente siamo in mare aperto.

³ Boa che delimita l'estremità sinistra della linea di partenza.

⁴ Vela di prua utilizzata solitamente al traverso o nei laschi stretti. È dotata di un sistema che permette di avvolgerla su se stessa, e quindi issarla e ammainarla più comodamente di un gennaker.

⁵ Termine che in gergo si usa per indicare cali di vento

SPAIARE O SEGUIRE - GIORNO 2

Grazie al regime di venti settentrionali la discesa dell'Adriatico dovrebbe essere abbastanza rapida e infatti alle 8:15 abbiamo già superato il primo *gate* della regata, quello davanti alla città di Ancona. La notte è filata abbastanza liscia, con vento in poppa fino a ventidue nodi, stranamente poche piattaforme sulla nostra rotta e temperature decisamente miti.

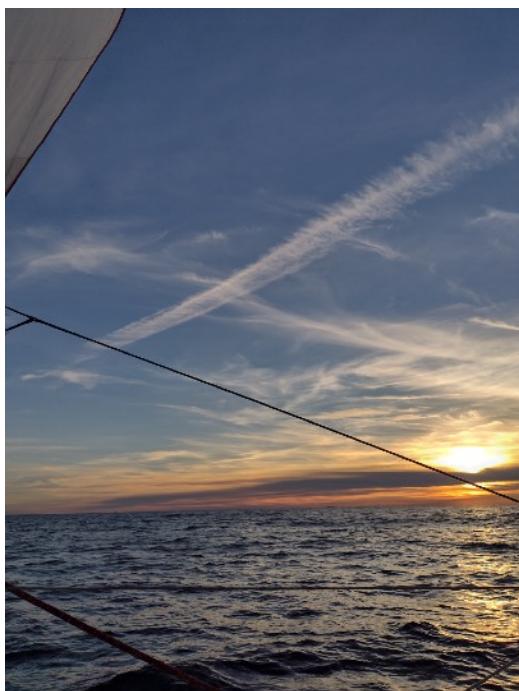
L'unico inghippo è stata una "caramella" sullo strallo durante una *strambata*, che rimarrà la manovra più sofferta di tutto il giro. Fortunatamente, nonostante le raffiche e il buio, siamo riuscite ad ammainare abbastanza velocemente lo *spi* incastrato e a issare il secondo senza perdere troppo tempo.

Dopo una veloce colazione bisogna decidere la strategia per il prossimo lato, quello che ci dovrebbe portare a Vieste in meno di 24 ore. Tutti i modelli a nostra disposizione ci porterebbero a est, vicino alla costa croata, ma *Venerio* e *Capelrosso*, che sono poco avanti a noi, stanno continuando mure a dritta lungo il litorale marchigiano.

Il dilemma è sempre lo stesso: rimanere insieme al gruppo e aspettare il momento giusto per attaccare, oppure spaiare e fidarci dei *routage*? In questo caso la differenza di pressione sembra importante, e dopo 200 miglia siamo già stufe di seguire i primi come due pecorelle. Decidiamo quindi di strambare e attraversare l'Adriatico.

Ora che non c'è nulla da fare se non galoppare più veloci che possiamo mure a sinistra, ne approfittiamo per schiacciare qualche pisolino un po' più lungo e tirare il fiato.

Come previsto, il vento sta aumentando e le sensazioni sono buone. Non avendo connessione però non sappiamo se stiamo guadagnando o perdendo, né tantomeno dove sia il resto della flotta. Il tramonto arriva presto, e anche se non è una sorpresa fa sempre un certo effetto vedere il sole sparire prima delle cinque. Per fortuna una luminosissima



luna quasi piena ci accoglie altrettanto presto, a terra non ci si accorge mai di quanta luce faccia.

Dopo ben 80 miglia su questo bordo, si sta avvicinando il momento di strambare. Secondo il computer dovremmo proseguire un altro po', ma la rotazione sembra perfetta e decidiamo finalmente di manovrare. Dopo poco riusciamo a connetterci a un timidissimo segnale croato. Questa volta abbiamo avuto ragione, siamo prime!

Purtroppo la connessione dura pochissimo, l'A/S⁶ non dà nessun segnale di vita e io comincio ad andare in paranoia. Forse è un'abitudine che mi porto dietro dagli anni di regate sulle derive, devo sempre sapere dov'è il resto della flotta e cosa fa, per poter impostare la mia tattica di conseguenza.

Stiamo scendendo mure a dritta verso sud e sapere dove siano i nostri tre inseguitori, in questo momento è davvero fondamentale. A est infatti, le previsioni danno più vento, e quindi non vorrei permettere a nessuno di incrociarci dietro per spingersi più in là di noi. Allo stesso tempo siamo vicine alla *layline*⁷ per Vieste (o almeno così credo), e quindi non vorrei essere io a *ristrambare* verso la Croazia, quando probabilmente basterebbe accompagnare gli altri verso il Gargano.

Mentre sono al timone a friggermi in questo dubbio, chiedo ad Aina di aiutarmi a cercare le tre fioche lucine sulla testa degli alberi dei nostri avversari. Mi sento un po' despota, e

resami conto dell'assurdità della richiesta mi arrendo all'incertezza, lasciando che la mia *coskipper* possa finalmente andare a dormire.



Percorse un paio di miglia, per fortuna il Signor Iliad sembra rispondere alle mie preghiere e mi permette di appurare la posizione degli avversari. Sono esattamente dove avevo sperato che fossero: più a ovest, più indietro, e sulle nostre stesse mura. Per un po' possiamo stare tranquille.

⁶ *Automatic Identification System*. Sistema di tracciamento automatico usato per evitare collisioni in mare. In regata è utile anche per vedere posizione, rotta e velocità degli avversari.

⁷ Linea immaginaria che parte da una boa o da qualsiasi punto che vogliamo raggiungere, e delimita, in maniera approssimativa, il campo di regata. Dipende dalla direzione del vento e dalla direzione della corrente. Solitamente navigare oltre le layline non è conveniente perché si percorre più strada del dovuto.

CARE CONVERGENZE, CHE DOBBIAMO FA' ? - GIORNO 3

La *layline* non era così vicina come avevo sperato, e siamo quindi costrette a rivedere la nostra strategia. Secondo i modelli ci sono due scenari possibili: una convergenza⁸ vicino a terra, che comporta una decisa rotazione della direzione del vento, oppure nessuna rotazione e più pressione a est. Due opzioni che richiedono due rotte opposte, e che al momento non possiamo verificare.

Mentre il cielo a oriente comincia a schiarire, decidiamo di credere nella convergenza. Non ne siamo del tutto convinte però, e infatti non ci avviciniamo abbastanza alla costa per prenderla, come invece riescono a fare Federico Waksman e Nicolas Férellec a bordo di *Capelrosso*.



Anche se abbiamo perso un po' del nostro vantaggio, poco dopo l'alba attraversiamo il *gate* davanti a Vieste in prima posizione. La navigazione è tranquilla, l'umore è alto. La barca è piatta e asciutta, noi siamo riposate e in testa alla flotta, cosa potremmo mai chiedere di più?

Ecco. Lezione numero 1 di questo Giro d'Italia: "Mai adagiarsi sugli allori". Passato da poco mezzogiorno infatti, con orrore mi accorgo di aver abbandonato il resto della flotta e di essermi spinta troppo a largo, alla ricerca di non so cosa. Saranno ore snervanti fino a quando non riusciremo a tornare in controllo sui nostri inseguitori.

Il vento fresco da nord sta portando una bella instabilità che si riflette nelle nuvole sopra la nostra testa. Il cielo è nitidissimo e noi finalmente ci siamo riposizionate correttamente sulla flotta.

Un'altra linea di convergenza, poco marcata, incombe su di noi. Senza darle troppa importanza proseguiamo la nostra navigazione verso il *gate* di Brindisi, quando ci accorgiamo che più a terra *Capelrosso* sta facendo una prua totalmente diversa dalla nostra. La benedetta convergenza ha colpito ancora e noi ci siamo fatte trovare impreparate anche questa volta, maledizione! Per fortuna, nonostante la rotazione, vicino a costa sembrano avere mento vento, e quando finalmente superiamo il terzo *waypoint*⁹ virtuale della regata abbiamo aumentato il nostro vantaggio sia nei confronti dell'equipaggio franco - uruguiano, sia nei confronti di Pietro d'Alì e Matteo Sericano a bordo di *Venerio*.

⁸ L'incontro di due flussi con direzione diversa

⁹ Punto lungo la rotta. Solitamente si utilizza questo termine per riferirsi a mete intermedie lungo il percorso oppure a punti significativi in cui bisogna per esempio girare una boa, strambare/virare, o semplicemente cambiare rotta.

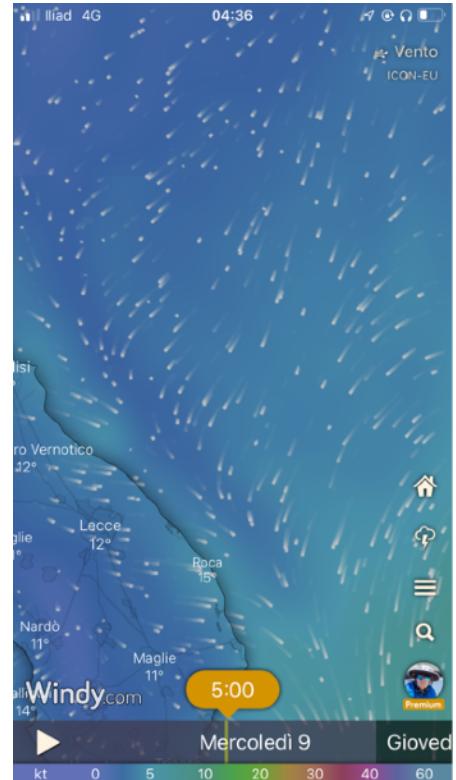
Prima di buttarmi in branda, rivolgo un ultimo sguardo al porto di Brindisi in lontananza. Lì, sull'Isola di Pedagna Grande, ho trascorso le ultime quattro settimane del mio addestramento per entrare in Marina. Sembra davvero passata una vita.

Procediamo con una decina di nodi in poppa e la notte sembra accoglierci tranquilla. Ogni tanto il vento cala e accenna a ruotare, per poi tornare sempre alla direzione originale. Mi sento vicina a una zona di transizione e decido di controllare il meteo, per fortuna siamo a poche miglia da costa e non ci sono problemi di connessione. Scorro i vari modelli ma nessuno prevede scenari particolari. Anche se non è aggiornato di recente, decido di controllare anche ICON¹⁰, che con la sua risoluzione dovrebbe riuscire a catturare anche gli effetti locali. E infatti, ecco l'ennesima linea di convergenza, oggi sembrano non finire mai.

Sembrerebbe che siamo proprio sul confine tra i due flussi, ma non so se provare ad attraversarlo per prendermi il vento che c'è dall'altra parte o rimanere più a largo. Mentre ci penso, ecco l'ennesimo calo che sgonfia lo *spi*. Aina sta riposando e non voglio sveglierla se non sono sicura di dover manovrare. Mentre impreco cercando di rigonfiare l'A2, un odore nuovo giunge alle mie narici. Non riesco a definirlo con precisione, ma è senza dubbio l'inconfondibile profumo che solo l'attività dell'uomo ha. Fabbriche, automobili, inquinamento.

Gli strumenti ancora non lo vedono, ma il vento da terra sta arrivando, portando con sé la puzza dell'umanità. Sveglio la mia *coskipper*, dobbiamo essere pronte. Giustamente assonnata si affaccia al *tambucio*, e mentre cerco di spiegarle cosa penso stia succedendo, leggo la confusione nei suoi occhi. Sta pensando che sono matta, lo so. Stiamo navigando mure sinistra con la prua a pochi gradi dal prossimo *waypoint*, per quale motivo dovremmo prepararci a manovrare? Sto ancora gesticolando col telefono aperto sulla schermata di *Windy*, quando il vento ruota bruscamente. Bisogna strambare subito.

Non sono passati neanche cinque minuti da quando ho visto la convergenza sulla carta. Ora stiamo navigando con la stessa prua ma sulle mure opposte, con sedici nodi di vento teso che ci spingono verso Otranto. Alla terza convergenza di giornata finalmente sono riuscita ad azzeccarla, ma transizione mi ha dato più soddisfazione.



¹⁰ Modello metereologico non idrostatico sviluppato dal Deutscher Wetterdienst.

MA QUANTO È LUNGA QUESTA PUGLIA? - GIORNO 4

Tutte le volte mi scordo di quanto lunga sia questa bellissima Puglia. Raggiunta Otranto però siamo quasi agli sgoccioli. Prossimo step Leuca, e poi il grande salto verso Crotone.

Tra lo stress del *gate* di Brindisi e le varie transizioni non sono riuscita a riposare molto durante la notte, ma il vento sta continuando ad assisterci e filiamo a una velocità inaspettata verso il tacco d'Italia. Alle nostre spalle la flotta sembra avere qualche problema in più con i buchi di vento, e noi stiamo aumentando il nostro vantaggio che comincia ad essere di parecchie miglia.

Leuca ci accoglie con un vento leggero leggero che però è accompagnato da un mare che è uno specchio e ci permette comunque di avanzare. Le scogliere qui sono sempre mozzafiato, e la sensazione di essere a un punto di svolta, quasi alla fine del mondo, ne amplifica il fascino. In mare ci sono parecchi barchini di pescatori, ma niente riesce a coprire il rumore delle onde morte che si infilano nelle grotte infrangendosi sulle alte pareti. Rubo qualche minuto al mio sonno per ammirarle, in certe occasioni non si riesce a farne a meno.

L'ultimo refolino ci abbandona quando siamo ormai in vista del faro di Santa Maria di Leuca e ammainiamo lo *spi* per la prima volta dopo giorni. Qui il sole picchia anche a novembre e sono quasi tentata di ripararmi di sotto e schiacciare un pisolino, quando da sud vediamo avanzare una striscia scura. Vento! Anche i nostri inseguitori stanno arrancando nella bonaccia, ma tiro comunque un sospiro di sollievo quando ricomincio a



sentire lo sciabordio dell'acqua attraverso lo scafo, mentre boliniamo su un mare di un profondissimo blu.



Sono un po' in ansia per il golfo di Taranto. È uno di quei punti in cui non c'è modo di tenere d'occhio la flotta, bisogna solo camminare veloci e fidarsi della propria strategia. Mentre salutiamo la terra, il sole sta già sparando dietro le montagne calabresi.

Mi siedo sottovento a gambe incrociate e mi godo i colori che questo crepuscolo ci regala. Uno dei rari momenti in cui si riesce quasi a dimenticarsi della regata.



Quasi mi dimentico anche del buco che ci aspetta davanti a Crotone. Stando abbastanza a sud dovremmo riuscire ad aggirarlo e riprendere in fretta il nuovo flusso per arrivare in Sicilia. Possiamo solo sperarci.

Per il momento non ci sta andando troppo male, scivoliamo leggere col *code* in un mare piattissimo. Abbiamo virato verso il *gate* e dovremmo essere in controllo su quelli dietro. Non potrei desiderare altro.

L'AGONIA CROTONESE - GIORNO 5

La nostra pace però non è destinata a durare a lungo. E' ancora notte quando il vento comincia inesorabilmente a calare. Per riuscire a stringere di più il vento ed evitare il buco dentro il golfo, qualche ora prima avevamo deciso di chiudere il *code 0* e issare il *fiocco*. Evidentemente non è bastato.



Le ore passano lente e la distanza dal *gate* di Crotone non cambia mai. Sarà poco più di dieci miglia per tanto, tanto tempo. Nel frattempo, alle nostre spalle gli altri sono ancora veloci. Dev'essergli rimasta un po' di pressione, anche a chi si era inoltrato dentro il golfo ben più di noi. L'alba questa volta non porta né sollievo né vento, all'orizzonte solo un mare lucido come uno specchio.

Non perdere la testa mentre galleggiamo inermi guardando gli altri che fanno ancora sei nodi, sembra impossibile. Più di una volta mi chiedo per quanto sarei in grado di nuotare trascinandomi dietro la barca.

Archivio questo pensiero illegale, oltre

che poco efficiente, e controllo per la centesima volta il meteo. Previsto il nulla cosmico fino al tardo pomeriggio, sarà una lunga giornata. Sarebbe l'occasione perfetta per dormire e recuperare un po' di forze, se solo riuscissi a fermare il cervello e smettere di pensare a tutte le miglia che stiamo perdendo.

La gioia per l'arrivo del nuovo flusso da nord è mitigata dalla consapevolezza del triste destino che ci attente. Chi ci insegue infatti sta riprendendo il vento prima di noi, e a ogni raffichetta che entra si avvicina un po'.

Col calare del sole cominciamo finalmente a riavere una brezzolina abbastanza stabile, e anche se ormai tutto il nostro vantaggio è sfumato, riusciamo a rilassarci un po'.

Mentre al computer controllo la rotta per il *gate* che rincorriamo da quindici ore, Aina mi fa notare qualcosa che salta fuori dall'acqua, non lontano da noi. All'inizio penso ad alcuni tonni, poi vedo qualcosa che sta cercando di acchiappare un bel pesciolone. La lotta prosegue un minuto abbondante, fino a quando entrambi non spariscono nelle profondità dello Ionio. "Povero pesce - pensiamo - alla fine non ce la fatta" e invece subito dopo eccoli riparare entrambi nella nostra scia. La creatura è indefinibile, un tentacolone spunta dall'acqua e si sbraccia un po' prima di inabissarsi di nuovo. Ma che cavolo era?



Non stiamo camminando come vorremmo. Non capisco se abbiamo qualcosa incastrato sotto la chiglia, se continua a rafficare da dietro favorendo chi ci insegue o se semplicemente tutto lo stress della giornata ci sta appesantendo. Ormai è buio pesto, la luna ancora non è sorta e la frustrazione è alle stelle. Dobbiamo riuscire a resettare e ritrovare un po' di serenità, altrimenti sarà impossibile portare la barca come si deve.

Secondo i modelli dovrebbe esserci una zona più ventosa appena fuori dai golfi. L'idea è quella di scendere continuando a strambare per rimanere sempre nel canale con più pressione, senza mai spingersi troppo a largo o troppo vicino a costa.

Passate poche ore però, ci lasciamo ingannare da una rotazione che sembrava favorevole e ci infiliamo dritte dritte nell'ombra¹¹ della baia, appena sotto Roccella Ionica.

Dopo giorni di inseguimento, *Capelrosso* riconquista la testa della flotta e io mi sento quasi sollevata. Libere dalla paranoia di dover difendere la prima posizione quando mancano ancora 800 miglia all'arrivo, possiamo tornare a regatare a cuore più leggero.

Ristrambiamo per prendere il largo, e stremata decido che è proprio arrivata l'ora di riposarsi. Mi infilo sulla branda, modellando una cuccia tra vele e taniche, sistemate più sopravvento possibile per aiutare la barca a correre veloce. Forse l'ho fatta troppo comoda, o forse è solo la stanchezza del quinto giorno che comincia a farsi sentire, ma dopo venti minuti sembra impossibile svegliarsi. Mi alzo al volo per controllare la situazione ma sto solo facendo finta, praticamente sonnambulo in pozzetto. Risoccombo a Morfeo poco dopo, incurante di quello che stanno facendo i nostri avversari.

¹¹ zona riparata dalla terra e quindi con meno vento

IL CAPO PIÙ A SUD D'ITALIA - DAY 6

Quando mi sveglio non c'è più nessuno intorno a noi. Aina si sta divertendo un mondo a planare col grecale¹² che da un po' ha superato i venti nodi, e non si è preoccupata di tenere il contatto con i nostri avversari diretti. Poco male mi dico, finalmente abbiamo ritrovato buone sensazioni, meglio concentrarsi sulla conduzione.

Aina mi aiuta a strambare prima di iniziare il suo turno *off*. La manovra non è bellissima, nelle nostre strambate qualcosa continua a non funzionare e non riesco a capire cosa. Nel frattempo il vento ha cominciato a soffiare più deciso e sempre più spesso vedo gli strumenti indicare fino a ventisette nodi. Stavolta però non sono preoccupata, non avendo terra intorno da evitare possiamo poggiare quanto ci pare, e la luna piena che illumina le onde rende tutto molto più facile.



La prima luce del nuovo giorno ci regala una bella sorpresa: *Venerio* è ancora alle nostre spalle, un miglio più a nord, e *Capelrosso* è proprio lì insieme a noi. Evidentemente durante la notte abbiamo camminato bene davvero.

Ingolosita da un bordo di avvicinamento al *waypoint* di Capo Passero (a cui però mancano ancora decine di miglia), decido di strambare e tornare mure a sinistra, lontano dallo Stretto di Sicilia e anche dal resto della flotta. Quanto rimpiangerò questa scelta!

Perso il contatto con loro procediamo solitarie strambando per tutta la giornata, con un vento in progressivo calo e in rotazione a destra. Se non altro le temperature sono più che primaverili, non mi sarei mai aspettata di indossare pantaloncini e ciabatte a novembre.

¹² Vento che viene da nord-est.



Quando, ormai al tramonto arriviamo in vista di Capo Passero, siamo ben quattro miglia dietro ai primi due. Alle nostre spalle riusciamo a scorgere anche *Miseno* e *Cataldo*, che hanno scelto una rotta più a nord e sono riusciti a sfruttare la rotazione a loro favore, guadagnando parecchia acqua su di noi.

L'anno scorso questo capo era stato molto sofferto, conquistato dopo una serata bagnatissima in uno scenario post-frontale con zero vento in poppa e tanta onda in prua. Stavolta viaggiamo a sette nodi con quasi venti gradi, l'umore però non è molto più allegro.

Per fortuna non c'è il tempo per disperarsi troppo. Bisogna decidere la rotta per il prossimo *gate*, quello di Marina di Licata. Le previsioni non sono molto d'accordo tra loro e purtroppo non ci potremo fare troppo affidamento. Sicuramente girato l'angolo più meridionale d'Italia incontreremo un buco di vento piuttosto esteso. Converrà fare il giro largo e cercare di evitarlo, oppure optare per una rotta più diretta sperando in un pò di brezza di terra?