

Prima di mollare l'ormeggio del Marina di Brindisi con Momix ed il mio equipaggio, non potendo utilizzare il normale cellulare, ho promesso a familiari ed amici che avrei scritto giorno per giorno via e-mail un diario di bordo che, inviato sul nostro sito, li avrebbe informati su tutto ciò che accadeva ovunque fossimo, pur sacrificando ore di sonno prezioso come poi è stato, poiché, strano a dirsi, durante la giornata eravamo costantemente indaffarati. Abbiamo attraversato l'Atlantico in poco più di 16 giorni e siamo rientrati da St. Lucia (Antille) in aereo.



Luigi De Bernardi

A parte il fatto di essere comodamente seduto davanti ad una scrivania, con tutto il mondo fermo intorno a me, i tempi non sembrano essere cambiati. È notte, ho lavorato tutto il giorno e mi ritrovo a far le ore piccole scrivendo al computer, raccontando della nostra bellissima esperienza con Momix!

Certo, anche la musica non è la stessa, mi manca il rumore della prua sulle onde, del vento e della scia che insegue la nostra poppa senza mai raggiungerla. Dopo più di un mese di mare, riprendere i ritmi cittadini fatti di appuntamenti, lavoro ed impegni terribilmente scanditi da un orologio, non mi fa impazzire dal piacere. Pur vero però, che proprio grazie a tutto questo si è potuto realizzare il nostro sogno. Come al solito bisogna imparare ad accettare dei compromessi.

Il nostro viaggio è iniziato il 30 luglio del 2007, con il primo trasferimento di Momix da Brindisi a Gibilterra. Poco più di 1300 miglia in 10 giorni con soste a Palermo e Palma di Maiorca. A bordo io, Amilcare Limongelli e Sandro Giorgino.

Ad ottobre la seconda tappa, da Gibilterra a Gran Canaria, circa 800 miglia, con un buon aliseo portoghese che in 5 giorni ci spinge fino al porto di Las Palmas. È il battesimo atlantico. Usciamo dalle Colonne d'Ercole ed assaporiamo questo grande mare con le sue onde, venti e correnti. L'equipaggio cambia, siamo io, Elio Maghelli ed il figlio Stefano. Momix è sotto osservazione, durante la sua prima navigazione atlantica controlliamo il suo comportamento al rollio, i pesi, le attrezzature e le manovre tutte. A poco più di 100 miglia da Gran Canaria, un rinforzo dell'aliseo fino a 30 nodi ci rassicura sull'affidabilità del mezzo, ma soprattutto sulla indovinata scelta delle modifiche apportate ad una barca di serie.

In quanto partecipanti all'ARC, siamo ospitati dal club "Muelle deportivo de Las Palmas de Gran Canaria". È la metà di ottobre lasciamo Momix e rientriamo in Italia.



La partenza dell'ARC 2007 è prevista per il giorno 25 novembre alle ore 13.00. Una settimana prima, tutti a bordo per adempiere ad una serie infinita di controlli. Il World Cruising Club inglese ci impone ispezioni alla barca. Albero, sartame, prese acqua di mare e valvole, pompe varie, motore, batterie, sistemi di comunicazione e di soccorso, ubicazione zattera di salvataggio e manovre in caso di abbandono del mezzo. Insomma tutto ciò che riguarda la sicurezza a bordo, viene rigorosamente passato in rassegna.

Inizia il vero conto alla rovescia prima del colpo di cannone, i pontili gremiti di equipaggi in gran fermento ed i tre negozi di nautica presi d'assalto da chi, all'ultimo momento ha dimenticato qualcosa. Cartoni da supermercato con ogni tipo di bene di prima necessità per soddisfare ogni palato. Prodieri in testa d'albero a controllare drizze e rinvii, sartie e crocette. Gavoni aperti per stivare accuratamente ogni cosa e gli skipper che si scambiano e-mail e radio frequenze per tenersi in contatto durante la traversata.

Tra questi ci siamo anche noi! L'organizzazione di tutto il programma ARC iniziato nella mia testa più di un anno fa, trova ora la sua realizzazione. Le liste dei controlli di Momix sembrano senza fine, un piccolo mondo da portarsi appresso, dalla cambusa a tutti i pezzi di ricambio che normalmente occuperebbero un garage, devono in maniera ordinata essere stivati in ogni angolo disponibile.

Drizze e scotte in abbondanza, bozzelli, grilli e pastecche, toppe per le vele e stecche supplementari, vari kit di riparazione, secondo tangone e secondo strallo, doppia trozza boma. Per non elencare le numerose cassette di ricambi meccanici, elettrici e persino idraulici. Un magnifico delirio.

VELA OCEANICA: MOMIX



Momix spinta dall'aliseo

Quando fuori dal porto, un minuto prima dello start mi sono guardato intorno, credevo di sognare. Quasi 250 barche in manovra, tra gli equipaggi ci salutiamo e ci diciamo: "See you in St. Lucia" dopo 2900 miglia di oceano e forse anche 20 giorni di navigazione. È semplicemente fantastico e tremendamente emozionante, consapevole del grande privilegio che in quel momento il mare ci stava offrendo.

Quando poi ho salutato la mia famiglia sulla barca appoggio, un nodo in gola ha trattenuto le lacrime.

Il Maggiore Guido Guidi, meteorologo dell'Aeronautica Militare, ci assiste lungo la rotta inviandoci e-mail con situazione e previsioni meteo. Si rivelerà il nostro 7° uomo. Direi indispensabile. Ci ha fatto evitare pericolose depressioni tropicali e suggerito la rotta sulla latitudine migliore. Una barca gemella di Momix, a sole 120 miglia a nord della nostra posizione in pieno Atlantico, una notte ha preso fino a 82 nodi di vento sotto groppi dei quali noi vedevamo solo il bagliore dei lampi all'orizzonte, conoscendone perfettamente lo spostamento. Carte delle isobare, del vento e foto all'infrarosso in tempo reale con evidenziate le attività temporalesche a colori. Questi gli ingredienti della nostra cena preferita.

A proposito di cena, neanche l'incessante rollio di un 49 piedi tra le onde lunghe dell'Atlantico, ha scoraggiato i cuochi di bordo. Pasti caldi quasi sempre. Pasta, uova, patate, minestrone, verdure fin che fresche e con le dovute attenzioni, anche tortellini in brodo in pentola a pressione. Pizza e focacce di mastro Mauro, baguette calde di Amilcare e panini con la nutella di Stefano. Nonostante tutto però siamo riusciti a dimagrire un po'.

Il rodaggio dei primi giorni è servito a temprare l'equipaggio che poi ha meno sofferto il susseguirsi dei turni alternati, timone, pozzetto e cuccetta. Solo con tempaccio i turni saltano e diventa difficile recuperare.

La notte dura 12 ore e quando è coperto e piove

(spesso) è molto buia e sembra non finire mai. Ci si abitua anche a questo. A causa delle condizioni climatiche tipiche di questa latitudine e per la temperatura, i fenomeni di groppi, vento e pioggia si sviluppano proprio di notte.

Di notte infatti diciamo addio ai nostri due spi, orange e big one. Esplosi sotto raffiche improvvise a 40 nodi, prodotte da groppi non battuti dal radar e non visibili al buio. Abbiamo dovuto accorciare un paio di volte i bracci dello spi consumati nella varea del tangone e rivestire le crocette per non rovinare la randa. Imbottire le draglie in prossimità del carica basso del tangone e del passaggio delle scotte dello spi.

La poppa aperta ha facilitato lo svuotamento del pozzetto, completamente allagato in piena notte da un frangente rotti due metri sopra la nostra testa sul giardinetto di dritta. Per fortuna tutti con cinture di sicurezza... ma bagnati!

Avendo maggiorato il diametro di tutte le pulegge in testa d'albero dei rinvii delle drizze, non ne abbiamo mai rotta una. Nonostante il vento in poppa, il buon Aerogen 6 (generatore eolico), ha dato del suo. Doppio alternatore da 80 A sul motore ed un generatore da 1000 Watt hanno reso Momix tanto autonoma da consentirci di non lesinare su niente. Pilota automatico 12 ore al giorno, frigo sempre acceso, due schermi plotter cartografici E120, sempre accesi, radar 12 ore di notte, PC per le comunicazioni, 24 ore su 24, Iridium e mini-C (satellitari), anche loro sempre accesi, forno a microonde per scaldare vivande, inverter da 1500 Watt per utenze varie, luci di via. A bordo ci sono due gruppi di batterie per un totale di 1200 A.



L'equipaggio di Momix in assetto notturno

I tramonti e le albe, tanto declamate da libri e navigatori, non tradiscono le nostre aspettative. Il sole sorge per poi tramontare nell'oceano, regalandoci colori indescrivibili e nuvole che sembrano crescere dal mare all'orizzonte, catturano l'equipaggio imponendo rigorosi silenzi. Momenti di riflessione e di appagamento per i nostri occhi.

Le ultime 150 miglia, quando ormai sembrava fossimo arrivati, riceviamo una mail di Guido: questa volta ci dobbiamo aspettare un po' di malignità meteo inevitabile. Una importante TS (*tropical storm*) sta flagellando Porto Rico e Santo Domingo ed anche se la sua posizione è parecchie centinaia di miglia a nord da noi, sta creando instabilità lungo tutto l'arco caraibico. La foto satellitare con la nostra posizione mostra chiaramente un fronte attivo con convezione all'interno appena 50 miglia sulla nostra prua. Questa volta, data la grandezza, è impossibile non finirci dentro.



Il sole tramonta dietro le enormi onde dell'Atlantico

È il benvenuto ai Caraibi. Pioggia, vento e mare. Insomma cerate ed acqua da tutte le parti. La depressione ci accompagnerà fino all'arrivo. Troppo nuvoloso per vedere il sole tramontare dietro l'isola di St. Lucia a 25 miglia davanti a noi. Peccato. Ci dobbiamo accontentare di vedere le sue luci solo un'ora dopo. Il fondale sale e con raffiche oltre i 30 nodi le onde lunghe frangono dappertutto costringendoci in fil di ruota a stare costantemente al timone per non strambare. Con fiocco tangonato e due mani di terzaroli, planiamo a 14 nodi.

Equipaggio
Luigi De Bernardi
Elio Maghelli
Stefano Maghelli
Mauro De Giorgio
Mario Gazzabin (medico di bordo)
Amilcare Limongelli

Dopo aver passato 16 giorni in oceano e non aver incontrato alcuna barca, incredibilmente scorgiamo luci lontane di concorrenti in avvicinamento. Quando raggiungiamo la punta nord dell'isola di St. Lucia, doppiamo la piccola Pigeon Island e finalmente Momix smette di rollare. Il mare non fa più rumore, il vento cala e l'odore della terra bagnata invade i nostri sensi. Troppo presto per rilassarsi. Uno sloop in regata è 100 metri dietro la nostra poppa. Anche se molto stanchi, viene fuori lo spirito del regatante. Il vento ruota di 110° a sinistra e di bolina chiediamo a Momix l'ultimo sforzo. Ci accontenta e taglieremo il traguardo 1 minuto prima. Massima esultanza quando scopriremo essere uno Swan 60.

La cima a terra rappresenterà la fine di questa magnifica avventura insieme a tutte le emozioni che l'immenso oceano ci ha offerto. Una parte nascosta, dentro ognuno di noi, non avrebbe mai voluto accadesse.

Sono felice di essere riuscito a portare avanti questo sogno e di essere riuscito a realizzarlo mettendo insieme un equipaggio fantastico che ha dimostrato quanto me, di amare il mare più di ogni cosa. Senza di loro tutto questo non sarebbe stato possibile. Grazie a Mauro, Elio, Stefano, Mario ed Amilcare.

Luigi De Bernardi



Jeanneau Sun Odyssey 49	
Lunghezza:	m 14.90
Larghezza:	m 4.50
Immersione:	m 2.20
Dislocamento:	t 13.0