

Un'avventura indimenticabile

Davide Consorte racconta la sua Transoceanica

Come promesso nello scorso numero, quando abbiamo intervistato il velista oceanico Davide Consorte, poco prima della partenza per la Solidarie du Chocolat, una impegnativa transoceanica, ecco direttamente dalla sua penna, il racconto di quella straordinaria avventura.

Il 5 ottobre 2009 sono arrivato a La Trinité sur Mer, in Bretagna, porto base dove Courier de l'Odet/Pogo40S, sponsorizzata per l'occasione da "ADRIATECH", è ormeggiata (ignara di ciò a cui l'avrei sottoposta di lì a poco! Se le barche potessero parlare...), in attesa del colpo di cannone. Il 18 ottobre è il giorno della partenza de "La Solidaire du Chocolat", 1° regata transatlantica in doppio di 5000 miglia, non stop Francia-Messico. Nomi, date, parole, tante parole prima della partenza, prive di significato, di contenuti, di vera emotività: "ma che sarà mai" mi dicevo; sui volti sorridenti dei miei avversari, famosi navigatori oceanici, solo entusiasmo e spensieratezza.

Il 20 novembre, all'arrivo in Messico, dopo 32 giorni di dura regata alle spalle, in un attimo ripercorro nella mia mente i lunghi preparativi dei mesi passati, i momenti, tutti importanti, del mese in oceano, ne sento l'intensità sul mio corpo piuttosto malandato, guardo la mia barca logora, maltrattata, con vele fuori uso, una regata definita dai più esperti "massacrante", ben 10

abbandoni su 24 barche partecipanti, e penso: sì, adesso sì che ho il diritto di dire "ragazzi, è dura". Ma subito dopo, il mio primo pensiero è: sì, la rifarei.

Tornando all'arrivo a La Trinité, il 5 ottobre, ispezione meticolosamente "Adriatech", dopodiché trasferiamo l'imbarcazione a Nantes, sul fiume Loira. Un susseguirsi di feste locali e briefing vari sulla regata, che si sono protratti per una settimana, dopo la quale ci siamo spostati a Saint Nazaire, dove hanno inizio minuziosi controlli da parte degli organizzatori di regata sulle varie dotazioni di sicurezza imposte nel bando di regata, come anche sulle vele (max 8 vele da imbarcare e non più di due in materiale tecnologico). E ancora, minimo 170 litri d'acqua, due ancore, Epirb, Vhf fisso con antenna di rispetto, Vhf waterproof portatile, radar, giubbotti di salvataggio gonfiabili, tute di sopravvivenza. Queste sono alcune delle tante imposizioni della classe (Class 40), in mancanza delle quali si rischia l'esclusione. La tensione è massima, non dimentichiamo che la lingua ufficiale nella quale



gentedimare



comunicare con gli organizzatori è il francese! Finalmente, è il 18 ottobre 2009, sole, caldo e poco vento.

La mattina presto c'è il briefing meteo, il meteorologo è molto preoccupato e come lui anche gli organizzatori della regata, le previsioni non sono incoraggianti, almeno per i prossimi 6-7 giorni. La prima settimana si preannuncia molto dura. Alle ore 17:30 del 18 ottobre c'è il Colpo di cannone: 24 imbarcazioni alla partenza, 10 nodi al gran lasco, mare calmo, l'ideale per prendere il piede marino e adattarsi alla vita in barca.

Primo giorno, niente male. Ma sappiamo già che di lì a poco si scatenerà l'inferno. Il Golfo di Gascogne lo facciamo ad occhi chiusi, ma, poco prima del tanto temuto Capo Finistere, arriva.... Nella notte tra il 19 e 20 ottobre entriamo in una

bassa pressione che porta con sé vento da SW in rotazione a NW fino a 50 nodi, mare molto mosso. 5 imbarcazioni sono costrette a ritirarsi. "ADRIATECH" si comporta bene, è fondamentale "invelarla" il giusto, abbassando il più possibile il centro velico. Teniamo costantemente d'occhio il barometro. Notiamo una brusca discesa della pressione, decidiamo di preparare la tormentina e di mettere tutto in sicurezza. Il giorno dopo, il 21 ottobre arriva il picco massimo, 72 nodi letti sul nostro strumento, riusciamo a controllare la nostra barca in questo tumulto di vento e onde, tutto sotto controllo, fino a quando la mostruosa forza della natura non ha portato via tutta la girouette in testa d'albero. Perdiamo così sin dai primissimi giorni di regata tutti gli strumenti del vento.



gente di mare



Veniamo poi a sapere che il vento ha sfiorato 80 nodi. Il mare è mostruoso, frange e schiaffeggia la barca di continuo, noi sempre prudentemente attaccati con le cinture di sicurezza e giubbotti salvagenti sempre indossati. Niente cibo, niente sonno. Le condizioni meteo rimangono pressappoco invariate per 3 giorni.

A quel punto una decisione strategica da prendere: opzione sud o nord? Decidiamo per la prima: la ricerca degli alisei. Facciamo quindi prua verso le Canarie insieme ad altre 5 imbarcazioni. Il resto della flotta ha scelto di restare su. La vedremo!!!

La discesa del Portogallo la facciamo velocemente e senza particolari problemi. Non avendo più gli strumenti del vento, risulta molto impegnativa la navigazione di notte ma procediamo con determinazione e ottimismo.

Un paio di giorni con poco vento di fronte Gibilterra ci hanno fatto perdere delle posizioni che poi risulteranno determinanti, ripartiamo alla grande fino alle Canarie. Nonostante tutto gli alisei che notoriamente in questo periodo dell'anno sono presenti, ora non ci sono. C'è

solo un susseguirsi interminabile di piatte e refoli di vento che ci rallenta enormemente la discesa. Perdiamo in poco tempo altre posizioni. Oramai non si può più tornare indietro.

Nel frattempo si ritirano altre due imbarcazioni per condizioni meteo avverse, caratterizzate da violenti colpi di vento, mentre noi, giù, siamo alle prese con le calme e un gran caldo.

A circa 300 miglia a Sud delle Canarie finalmente arriva il tanto atteso aliseo! Presi dall'euforia spingiamo al massimo "ADRIATECH" certi di una rimonta nei prossimi giorni di regata. Una mattina assistiamo in poco meno di 2 ore alla rottura in modo irreparabile di due dei nostri tre spi: rotture dovute rispettivamente ad una strarizzata e ad un cedimento strutturale per un difetto di fabbricazione.

Altro episodio che è stato per me motivo di seria preoccupazione fino all'arrivo: di notte colpiamo violentemente un oggetto non identificato con la pala del timone di sinistra. 15 nodi di velocità, bruscamente ridotti a 1 nodo; 10 secondi di fermo, dopodiché la barca riprende la sua velocità iniziale. La barra sembra sia più dura quando si è mure a dritta, ma tutto sommato tiene la rotta. Non è possibile ispezionare adeguatamente il timone, procediamo, con il timore che il danno sia serio e che possa fermare la nostra corsa.

Andiamo avanti per giorni senza esitazioni. L'aliseo soffia imperterrito, il morale è alto, siamo ormai a 600 miglia dal cancello di S.Barth. Scaricando le carte meteo americane vediamo due "onde tropicali" che ci stanno raggiungendo. Infatti, a partire dal 7 novembre inizia un susseguirsi di temporali violenti con venti fino a 60 nodi, naturalmente di prua. Le distanze recuperate negli ultimi giorni, perdute, di nuovo! 600 miglia infernali, tutto quello che avevamo evitato scegliendo di non prendere il nord ci sommerge ora con ferocia: vento, pioggia, mare, all'infinito. Una centralina del pilota automatico si arrende e dà di matto. Per fortu-

“Lupo di mare” Luciano Leone

La mia passione per il mare è iniziata tanti anni fa e ricordo ancora l'emozione che ho provato quando ho acquistato la mia prima barca. Ho navigato, ho fatto crociere ma anche regate e ho conosciuto e apprezzato il mare in tutti i suoi aspetti.

A raccontare il suo sconfinato amore per il mare è Luciano Leone, da dodici anni (con un breve intervallo di tre anni) presidente del Club Nautico di Pescara, una delle più vivaci organizzazioni dell'Adriatico. Il club abruzzese, infatti, vanta ben 300 soci e si appresta a festeggiare una data importante, quella dei 50 anni dalla fondazione, avvenuta nel 1961. Quello appena trascorso è stato un anno importante per il Club Nautico di Pescara, che ha ospitato competizioni di grande prestigio, oltre ovviamente all'evento dei Giochi del Mediterraneo.

Presidente Leone, un impegno non da poco guidare un Circolo Nautico come quello di Pescara.

È un incarico che ricopro con grande orgoglio. Il nostro è uno dei circoli storici e specie nell'ultimo periodo, abbiamo raccolto belle soddisfazioni. Merito soprattutto dei grandi atleti che abbiamo la fortuna di annoverare tra i nostri soci. Mi riferisco al

nostro velista Davide Consorte, che ha di recente partecipato ad alcune delle regate transoceaniche più impegnative come “La Solidarie du Chocolat” e la “Les Sables-Horta-Les Sables. O a Riccardo Di Bartolomeo, che con il team di Man ha concluso una stagione costellata di grandissimi successi, uno su tutti, il Campionato assoluto Vela d'Altura 2009. E ancora, Stefano Di Properzio.

Inoltre, è stato dato impulso a grandi eventi sportivi

In effetti il circolo è arrivato ad un altissimo livello. Nel 2007 abbiamo avuto il Campionato assoluto di Altura e per cercare di fare sempre meglio siamo molto impegnati nella ricerca di sponsor. Purtroppo oggi la situazione generale di crisi non ci agevola.

Si potrebbe fare di più per aiutare l'attività dei circoli?

Certamente. Sarebbe utile avere contributi da parte delle istituzioni. Il nostro Circolo è molto attivo nell'organizzazione di regate; di corsi di vela; di attività di promozione nelle scuole per avvicinare i ragazzi alla cultura del mare. Ma senza dubbio con maggiori risorse si potrebbe fare di più. La vela continua ad essere uno sport poco praticato, eppure potrebbe avere una fun-

zione fortemente educativa nei confronti dei ragazzi

E lei come ha iniziato?

Credo di essere nato con la passione per il mare. Ho ricordi bellissimi di quando ero bambino. Il mare ha sempre esercitato grande fascino su di me. Sono cresciuto con questo forte legame e gran parte del mio tempo libero è dedicato alla mia attività di presidente del circolo e, naturalmente, alla navigazione.

Lei svolge una professione impegnativa, è un chirurgo, come riesce a conciliare tutti questi impegni?

Condivido la passione per il mare con la mia famiglia e questo è un grande privilegio. La barca è il mio rifugio, mi aiuta a recuperare energie e a scaricare le tensioni.

Qual è la sua meta preferita?

Senza dubbio la Croazia, anche se mi piacerebbe poter fare una lunga crociera ai Caraibi.



na c'è quello di rispetto.

Passiamo S.Barth, mancano 1600 miglia all'arrivo, l'aliseo sembra oramai stabile e teso al punto giusto per poter prevedere di arrivare nel giro di una settimana.....non l'avessimo mai detto!

Cambiano le condizioni, al traverso di Santo Domingo comincia a scendere il vento fino a 10 nodi! Adesso bisogna decidere dove passare: a Nord o a Sud della Jamaica? Tutti gli altri passano sotto, noi decidiamo di passare sopra. O la va, o la spacca! Ci accorgiamo (fortunatamente) che la randa è delaminata appena sotto la prima mano di terzarolo. Per scongiurare un peggioramento della situazione, mettiamo immediatamente la mano che terremo fino all'arrivo. Ciò si traduce in una superficie velica ridotta che ci rallenta alquanto.

Al passaggio tra Haiti e Jamaica cadiamo in un

buco di vento durato un giorno intero. Non ci diamo per vinti però e cacciamo i canini. Nel frattempo acqua e gasolio iniziano a scarseggiare, bisogna cominciare a controllarne i consumi: durante il giorno il computer viene tenuto spento e le bottiglie d'acqua rimaste vengono divise in parti uguali tra me e il mio co-skipper. Passata la Jamaica il vento si riaffaccia e ci spinge senza più alcuna esitazione fino all'arrivo.

È l'alba del 20 novembre 2009 quando “ADRIA-TECH” taglia la linea di arrivo a Puerto Progreso – Messico. Festeggiamenti, interviste, gli amici. Che altro dire? È stata un'esperienza unica. 32 giorni lunghissimi con poco sonno, poco cibo, situazioni estreme, difficili in cui dover intervenire tempestivamente e fattivamente, ma anche poesia, riflessioni, ricordi. Tutto così unico e irripetibile, difficile da raccontare.

Davide Consorte