

SV

SoloVela
SAILING ADVENTURE

Speciale Charter

96 pagine per un'estate
in barca a vela

ONDE ANOMALE LEGGENDA O REALTÀ?

*Cosa è successo sulla Louis Majesty?
Il muro d'acqua che l'ha colpita era prevedibile?
La parola agli esperti*

■ LE BARCHE

Dehler 35
Oceanis 58
Sunbeam 39.2

■ RORC 600 CARIBBEAN

**Il nostro inviato
sullo Swan 90 Dsk Pioneer
racconta la magica regata**

■ CACCIA ALLE BALENE

**I finanziamenti di Stato
dietro alla strage**



9 771593 619009

ALTURA

Progetto Atlantico



Saliamo a bordo del Nibani insieme al suo equipaggio per seguire le tappe che lo porteranno ad affrontare la sfida atlantica

di **Angelo Sindoni**

Difficile resistere quando l'oceano chiama, almeno così è per il velista che, più di altri, sente la voce del mare aperto. La voglia di cimentarsi nella traversata atlantica ha ispirato la Arc: una regata annuale fondata nel 1986 dal giornalista navigatore Jimmy Cornell in cui equipaggi provenienti da tutto il mondo, molti dei quali non professionisti e alla prima esperienza in regate d'altura, si confrontano con l'oceano a bordo di barche di serie. Organizzata dal World Cruising Club insieme alla rivista inglese Yachting World, l'Atlantic Rally for Cruiser si svolge ogni anno in un percorso compreso tra Las Palmas nelle Canarie a St. Lucia nelle isole Antille, 2.700 miglia lungo la rotta degli Alisei.

L'edizione 2010 vedrà la partecipazione del Nibani, il Grand Soleil 50 dell'armatore Maurizio Maggiorotti. La gestione tecnica è affidata a Giovanni Dell'Ovo di Organizzazione Mare che gestirà il team di esperti che avrà il compito di preparare la barca per la competizione; a loro si affiancheranno Matteo Miceli, che seguirà la preparazione tecnica dell'equipaggio e lo psicologo Alessandro Pezzoli. Dal momento che si decide di partire si comincia a lavorare sulla barca e sull'equipaggio, un percorso lungo e meticoloso che richiede quasi un anno di tempo. Una serie di interventi che coinvolge tutte le parti della barca, dall'albero alle strutture, per arrivare alla cambusa e alla cassetta dei medicinali. Particolare attenzione viene posta nell'organizzare la rete di assistenza che seguirà la barca durante la regata. Nel frattempo un team di velisti e psicologi preparano l'equipaggio ad affrontare tre settimane d'oceano. Percorreremo in una serie di articoli e news le tappe che porteranno i nostri amici a misurarsi con la Arc partendo dal primo step di lavori da fare a bordo: l'albero e il sartiame.

L'armo è la parte principale da sistemare. A fianco, l'ispezione della testa d'albero del Nibani, si notano le fioriture della vernice. A destra, sempre in testa d'albero le pulegge delle drizze, una parte delicata che va controllata con cura



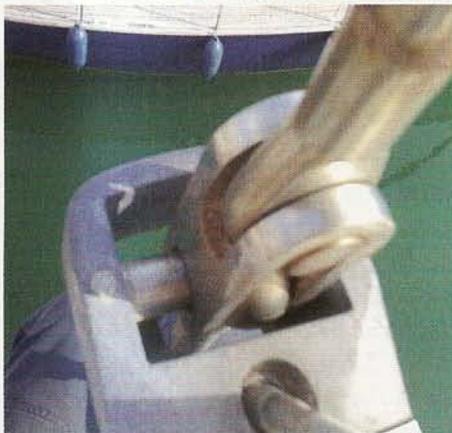
Primi lavori: albero e sartime

A bordo di un'imbarcazione a vela l'attrezzatura di coperta è la prima cosa che deve funzionare al meglio. Cominciano da lì i lavori per la messa a punto del Nibani: vele, manovre e soprattutto l'albero. Dopo una prima ispezione si decide di disalberare la barca, solo così si può procedere a un'accurata e approfondita ispezione dell'armo. La prima problematica che salta all'occhio è la presenza di fioriture sulla superficie, un problema che è bene risolvere prima di passare in rassegna pulegge, sartie e punti d'attacco. Per fortuna non ci sono danni, le fioriture riguardano solo la vernice che ricopre l'albero in alluminio. L'utilizzo di questo materiale richiede molta accortezza nell'isolarlo dal contatto con materiali più forti, quindi ogni singola vite, piastra o perno è stata isolata interponendo delle rondelle o uno spessore di teflon. Stesso trattamento è stato riservato all'uscita delle drizze assicurandosi che l'albero non le usuri o tagli. Ecco gli altri interventi fatti all'armo:

■ **Pulegge e drizze di rispetto.** L'operazione di ispezione comincia dalla testa d'albero, dove diventa importante controllare che le pulegge delle drizze siano perfettamente integre. Se così non fosse e risultassero danneggiate o rovinate sui bordi, bisogna sostituirle; viceversa, se vanno bene, occorre solo smontarle e controllare lo stato del pignone, che, prima di essere montato, va pulito e ingrassato. Se è possibile è buona norma far passare una cima di rispetto in riserva a quelle della randa, del fiocco e dello spi.

■ **Attacchi e piombature.** Le sartie non devono presentare punti di corrosione o essere usurate. Si presta attenzione alle teste delle sartie e alle piombature; durante il montaggio le sartie non devono subire torsioni o essere inclinate mantenendo una linea retta con l'attacco sotto le crocette. Tutto ciò assicura che non vengano danneggiati i trefoli e le conchiglie dall'alluminio dell'albero.

■ **Crocette e fusioni.** Smontiamo le crocette controllando che non abbiamo danni, fatto ciò le puliamo da ossidazioni e incrostazioni. Dopo aver ingrassato bulloni e perni



Verifica dello stato delle crocette. Sotto, l'attaccatura all'albero; è importante che sia perfettamente integra. A sinistra, controllo della posizione delle sartie



Sotto, il piede dell'albero e l'attacco del vang, parte che, come le altre, va smontata e controllata. A sinistra, dopo l'ispezione si è deciso di disalberare per effettuare i dovuti interventi di ripristino



montiamo tutto prestando attenzione alle sartie, se queste non sono posizionate correttamente si creano delle torsioni all'albero con possibili danni ai materiali e all'attrezzatura.

■ **Inferitura, carrelli e rotaia.** Ogni tipo di barca ha il suo sistema di fissaggio della randa all'albero, quello del Nibani è una rotaia con carrelli a sfera. È stato verificato lo stato dei perni e delle viti che tengono la rotaia attaccata all'albero e sostituiti tutti quelli su cui si nutrivano dei dubbi, in seguito si è provato lo scorrimento del carrello applicando prodotti per la lubrificazione. Gli stessi interventi sono stati compiuti sulla rotaia e il carrello del tangone.

■ **Cavi elettrici, luci e antenne.** Prima di riarmare ►►

l'albero sulla coperta è opportuno verificare tutti i cablaggi presenti. I cavi che arrivano alle antenne devono essere integri, ogni spellatura o corrosione comporta la sostituzione dello stesso; tagli e giunture sono da evitare assolutamente, anzi, in vista di una traversata oceanica è meglio

sostituire tutti i cablaggi con cavi a bassa dispersione così da ottenere la massima efficienza delle antenne. Controllare lo stato delle coperture delle luci: è meglio sostituire le lampadine con luci a led. Verificare il cavo del radar e la staffa che tiene l'antenna.

L'ARMATORE

Voglia di estrema libertà

Maurizio Maggiorotti è l'ispiratore del Progetto Atlantico, medico ortopedico pratica la vela fin dagli anni '70. Si è cimentato in regate per derive e nella stagione 2008-2009 ha partecipato al Campionato invernale di Cala Galera, quindi al "Roma per tutti" e alla "100 Miglia del Medio Tirreno".

Come nasce l'idea di fare l'Arc?

Trovo che l'Atlantic Rally for Cruising rappresenti il giusto mix di avventura e sicurezza per chi vuole attraversare l'Atlantico. È una manifestazione che si fonda su una lunga esperienza e ogni anno ha più successo.

Cosa significa per un navigatore l'oceano?

Credo che per ogni velista amatoriale l'oceano rappresenti un sogno. È un po' l'Everest di chi arrampica. Sin da piccolo, quando muovevo i primi passi sulle derive, sentivo parlare di qualcuno che "aveva fatto l'oceano". Ricordo che fin da allora ho pensato che un giorno l'avrei fatto anche io. Inoltre corona la voglia di libertà estrema, mettere la prua a sud e pensare: vado.

Quali dubbi ha dovuto fugare prima di decidere di partire con il Progetto Oceano?

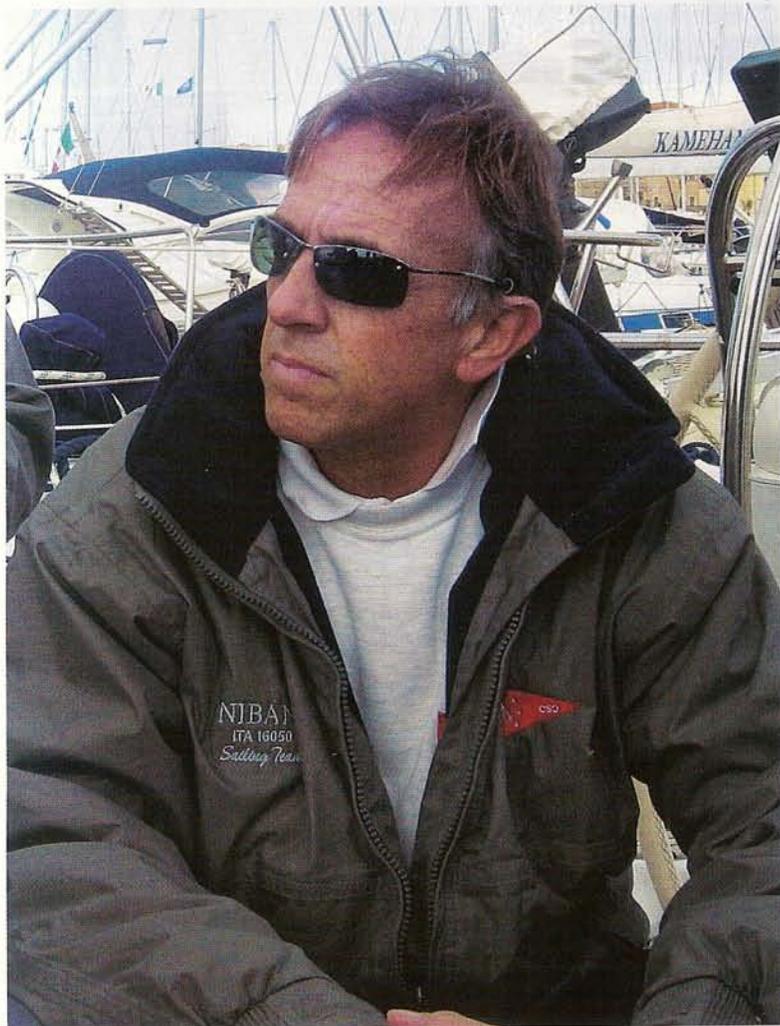
I dubbi che si sono affacciati nella mente sono stati tanti e non tutti ancora fugati. I primi hanno riguardato la solidità dello scafo e della sua attrezzatura, poi la parte umana. Sia per me stesso che per l'equipaggio con cui farò questa esperienza diventa molto importante saper vivere per tanti giorni in "ambiente confinato", prendendo dei ritmi totalmente diversi dal solito. Sicuramente potranno esserci momenti difficili dal punto di vista della convivenza e l'abilità sarà proprio la gestione della crisi. È un aspetto della sfida che mi stimola maggiormente.

Lei è l'armatore di Nibani, un Grand Soleil 50; che caratteristiche ha?

Nibani è una barca di serie del 2005, estremamente bella e comoda, che non disdegna la velocità. Sono stati fatti dei piccoli lavori di rinforzo strutturale nell'ottica della navigazione che andremo a fare.

L'equipaggio di Nibani sarà composto solo da amici o ci saranno a bordo anche professionisti chiamati per l'occasione?

Avrò a bordo solo amici, il che comporta notevoli rischi. Il principale è rappresentato dall'indisponibilità dell'ultimo minuto. Perché nessuno di questi è un professionista della vela, ma tutti lo sono nel mondo del lavoro e per giunta estremamente impegnati. Per evitare problemi sto adottando la tecnica della "panchina lunga", ho diversi amici



Maurizio Maggiorotti

che si sono detti pronti a rincalzare assenze dell'ultimo minuto...almeno a parole! Staremo a vedere.

Quanto durerà la preparazione e quali saranno le fasi principali?

La preparazione è già iniziata e stanno procedendo di pari passo quella della barca e quella dell'equipaggio. Ho utilizzato un sistema tipico di tutte le grandi società, che prende il nome di Gantt, si tratta di un semplice elenco di cose da fare, scadenziato periodicamente, con voci che riguardano tutte le parti della barca fino all'equipaggio. Per quest'ultimo sono previste tappe di preparazione tecnica e di convivenza. Ho poi costruito un sito internet (nibani.it) su cui si potrà seguire la barca in mare e le varie fasi della preparazione.

Quasi tre settimane in oceano, come l'hanno presa a casa?

...Anche questo ha fatto parte della preparazione! ■