



www.cstn.it

NOTIZIARIO

CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

LEGA NAVALE ITALIANA

Mensile edito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale Italiana
Porticciolo Molosiglio - 80133 Napoli - telef. 081.420.63.64 - e-mail: redazione@cstn.it
I NUMERI ARRETRATI DEL "NOTIZIARIO CSTN" SONO SCARICABILI DAI SITI:
www.cstn.it - www.leganavale.it

ANNO VI - N° 64

NOTIZIARIO ON-LINE

dicembre 2017

NUMERO SPECIALE
Supplemento al n° 64 dicembre 2017



**SEDICIMILA MIGLIA A VELA
CON IL J-CLASS "ASTRA"**

Massimo Minervini

Come promesso insieme agli auguri di Buon Natale 2017 e Felice Anno Nuovo 2018, inviamo ai lettori del NOTIZIARIO CSTN un numero speciale dedicato ad uno straordinario ed inedito racconto che grazie alla preziosa collaborazione di Giovanni Iannucci, questa volta nelle vesti di talent scout, siamo riusciti ad assicurarci.

Autore del racconto è Massimo Minervini, ex ufficiale di Marina, olimpionico nel 1968 a Tokio e campione del mondo 1965 a Napoli sul 5.50 S.I. "Grifone" (I-42) in equipaggio con il mitico Tino Straulino.

Lasciata la Marina Militare con il grado di Capitano di Vascello, Massimo Minervini nel 1989 viene ingaggiato dall'armatore italiano Giancarlo Bussei per comandare il J-Class "ASTRA", appena uscito da un restauro storico progettato dall'arch. Ugo Faggioni e realizzato dal cantiere Beconcini di La Spezia, in una lunga crociera che lo porta attraverso l'Atlantico prima ai Caraibi e quindi lungo le coste americane fino al santuario di Newport.

A parte la novità del racconto mai reso pubblico prima d'ora e scritto da un velista di razza e non da un qualunque navigatore in cerca d'avventure, quello che stupisce davvero è la preparazione professionale, tecnica, velica ed agonistica degli ufficiali della nostra Marina di mezzo secolo fa. Attraversare l'Atlantico e completare una navigazione di 16000 miglia con un J Class lungo 35 metri, con un albero di 50 metri e quasi 1000 mq di vele il tutto con un equipaggio di soli sette uomini non è impresa da tutti.

Siamo sicuri che i nostri lettori sapranno apprezzare l'originalità di questa straordinaria impresa, ricca di insegnamenti e di uno spirito marinaresco che è bene che non vada perduto.

Grazie a Minervini che certamente ci racconterà altre sue non comuni esperienze veliche; grazie a Giovanni Iannucci per avere vinto la ritrosia innata del suo silenzioso amico marinaio inducendolo a scrivere per noi la sua fantastica storia.

Buona lettura, amici del Notiziario CSTN e tanti auguri.



La Redazione

Napoli 20 dicembre 2017

Massimo Minervini

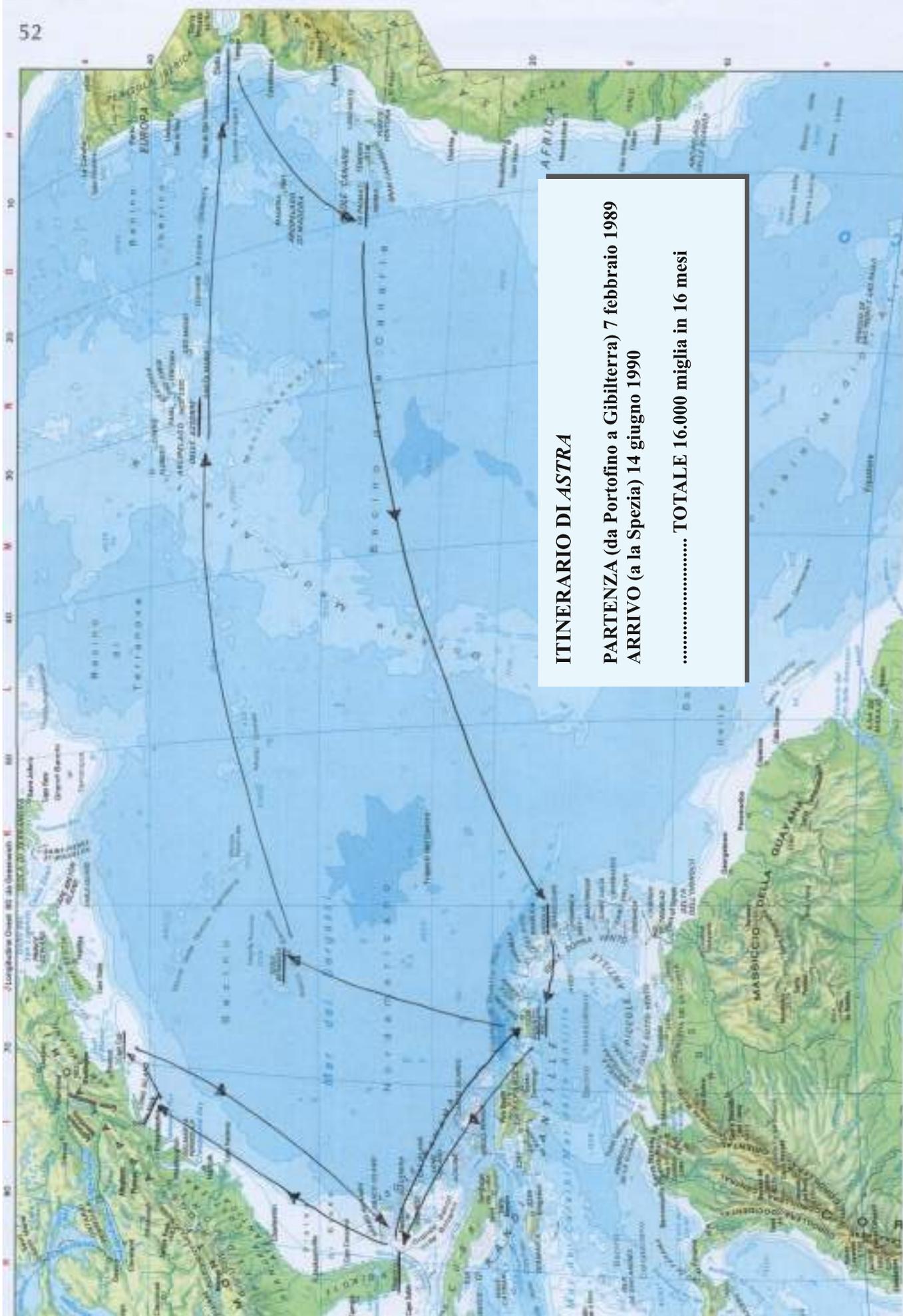
**SEDICIMILA MIGLIA A VELA CON IL
J CLASS "ASTRA"**





SOMMARIO

- La storia di nave Astra	9
- Astra in Italia	10
- Il Restauro 1982/1993	11
- Caratteristiche di Astra	11
- Equipaggio	12
- Modifiche per la traversata	14
- Navigazione	15
- Sicurezza	16
- Logistica	16
- Ultimi preparativi	17
- Portofino – Gibilterra	18
- Gibilterra - Canarie	19
- Las Palmas - Antigua	20
- Antigua – Portorico	22
- Portorico – Miami	23
- Miami	24
- Bahamas	25
- Miami - Newport	26
- Newport	27
- Newport – Miami	29
- Miami – Portorico	30
- Il mare dei Caraibi	30
- St. Thomas - Martinica	31
- I migranti del sole	32
- Ospiti a bordo	32
- Il ritorno	33
- St. Tomas - Bernuda	34
- Azzorre –Tangeri	36
- Tangeri - La Spezia	36



ITINERARIO DI ASTRA

PARTENZA (da Portofino a Gibilterra) 7 febbraio 1989
ARRIVO (a la Spezia) 14 giugno 1990

..... TOTALE 16.000 miglia in 16 mesi



Dopo gli anni trascorsi in Marina, con incarichi impegnativi e di prestigio, le lunghe navigazioni, le regate veliche svolte in tante parti del mondo e dopo il periodo passato in Australia per la Coppa America, pensavo che la mia vita lavorativa non mi avrebbe riservato più grandi sorprese ed impegni entusiasmanti. Ma mi sbagliavo: altre avventure di mare mi aspettavano!

Nell'ottobre del 1988, mi trovavo a Fiumaretta, sul fiume Magra, al confine fra Toscana e Liguria, sede della società che avevo costituito con tre amici per lo svolgimento di attività relative alla nautica, principalmente charter nel periodo estivo e scuola nautica nel periodo invernale. Finite le crociere estive, ero intento alle manutenzioni delle imbarcazioni della società, quando mi giunse la telefonata di un mio collega di Marina che mi chiedeva se potevo essere interessato a trasferire una imbarcazione a vela in Florida. Accettai, senza alcuna esitazione il suo invito a raggiungerlo nel suo ufficio a Rapallo per il giorno seguente, per approfondire l'argomento.

L'incontro fu molto cordiale, anche se improntato alla formalità che contraddistingue gli ufficiali di Marina con diversa anzianità. Avevamo trascorso un periodo insieme nella base di Augusta, io come comandante di una corvetta, lui come direttore di macchina della corvetta gemella, ormeggiata a fianco. Ma a parte i rapporti di lavoro, avevamo avuto occasione di conoscerci meglio frequentando il circolo e tutte le attività collaterali che offriva la base di Augusta. Io in particolare organizzavo la parte sportiva e lui, coadiuvato dalla moglie, cene e gare gastronomiche a cui partecipavo portando il pesce preso nelle mie battute di caccia subacquea. In queste occasioni, aveva certamente appreso della mia passione per la vela ed il mare e di quello che erano state le mie esperienze.

Durante l'incontro, mi dette tutte le informazioni possibili sulla barca, *Astra*, un "J" Class del 1928, sui lavori di restauro effettuati, sul previsto programma di trasferimento dell'imbarcazione a Miami, dove avrebbero dovuto essere girate molte scene di un film, il cui titolo provvisorio era "La ciurma" ed il regista Antonioni. Il programma successivo a questa prima fase non era ancora stabilito. Mi consegnò la raccolta di tutti gli articoli comparsi sulla stampa nazionale e straniera in occasione del varo di *Astra* dopo i lavori di restauro, documentazione che lessi con attenzione nei giorni seguenti per cominciare a conoscere la barca sulla quale dovevo imbarcare come comandante, dopo l'approvazione dell'armatore, che voleva incontrarmi e conoscermi quanto prima. Al termine dell'incontro con il collega, confermai il mio interesse (nascondendo il mio entusiasmo) e chiesi solamente il motivo della mancata conferma dell'attuale comandante (sospettando qualche difficoltà) ma mi fu risposto che lasciava l'incarico perché non si sentiva di affrontare una navigazione così lunga ed impegnativa.

Dopo qualche giorno, ricevetti una telefonata dalla segretaria dell'armatore che mi convocava a Torino per incontrare il Dott. Giancarlo Bussei. Raggiunsi Torino in treno e con il taxi l'indirizzo che mi era stato indicato, una villa sulla collina di Superga, circondata da un parco, che dominava la città. Dal maggiordomo fui accompagnato in un salone, arredato con gusto, con una vetrata che affacciava sul giardino e dopo poco mi raggiunse l'armatore. Seduti al grande tavolo che occupava quasi tutto il salone, iniziammo la nostra conversazione. Mi aspettavo che mi chiedesse delle mie esperienze di mare, e degli incarichi svolti in precedenza, fu invece una piacevole conversazione per farsi conoscere e per conoscere me, il mio carattere, il modo con cui mi rapportavo con il prossimo, le mie attitudini. Al termine di questa lunga e piacevole conversazione, non certo un colloquio di lavoro, prese un foglio e di suo pugno scrisse "Le assegno il comando di nave *Astra*, con il compito di trasferirla a Miami". Aggiunse poi che, fidandosi completamente di me, avevo carta libera per fare tutto quello che ritenevo necessario per portare a termine il compito assegnatomi, tenendolo informato direttamente o tramite la sua segreteria,

Mi sono sempre chiesto per quali ragioni fra due persone nasce un feeling particolare, un rispetto reciproco, una fiducia reciproca, pur provenendo da mondi ed esperienze diverse ed essendoci conosciuti solo in una conversazione di un'ora o poco più. Questo è successo tra me ed il Dr. Bussei e questo rispetto e fiducia sono durati a lungo, ben oltre agli anni da me trascorsi su *Astra* ed anche quando le vicende della vita hanno procurato difficoltà.

Il giorno previsto per il mio imbarco, mi recai a La Spezia presso il cantiere Beconcini, dove *Astra* era ormeggiata e la vidi per la prima volta! Il comandante mi aspettava al barcarizzo, insieme all'equipaggio, che mi presentò. Dopo questa unica formalità, mentre io mi aspettavo di passare qualche giorno insieme per il passaggio di consegne, il comandante mi salutò e scese dal barcarizzo

da dove io ero salito solo qualche minuto prima. Mi trovai così al comando di una imbarcazione di 36 metri sapendo solo dove erano la prua e la poppa! Devo solo ringraziare l'equipaggio che, imbarcato da tempo, mi fece da guida, nei giorni successivi, per capire quello che c'era fra la prua e la poppa!

Dopo qualche giorno mi telefonò l'armatore per augurarmi buon imbarco e per chiedermi se non avessi niente in contrario ad uscire in mare, la domenica seguente, mettere in vela e bordeggiare nel golfo, avanti a Porto Venere, mentre lui pranzava con alcuni ospiti e se poteva mandare a bordo, per l'uscita in mare, un suo vecchio marinaio e uomo di fiducia. Scendo in questi particolari, solo per tratteggiare la signorilità e la sensibilità del mio armatore ed il rispetto che aveva del mio ruolo di comandante. Feci questa prima uscita, le manovre a vela e l'ormeggio in banchina con qualche apprensione ma fu utile per prendere confidenza con *Astra* e per ottenere il rispetto dell'equipaggio.

Rispetto che aumentò quando venne a bordo l'Ammiraglio Straulino per vedere *Astra* e per salutarmi dopo aver fatto, il giorno prima, un'ultima regata insieme. La Marina aveva infatti riarmato il 5,50 *Grifone*, con cui avevamo gareggiato alle Olimpiadi e vinto il campionato del mondo ed aveva organizzato una regata per festeggiare l'evento, invitando l'Ammiraglio a condurre il *Grifone* insieme al suo equipaggio. La mattina del giorno di regata arrivai a bordo prima dell'Ammiraglio, cosa che non era mai accaduta in tante regate, ed uscendo in mare mi dette il timone, dicendomi che mi ero meritato di condurre la regata, mentre lui prendeva il mio posto di prodiere. Inutile dire che dopo la partenza riprese il timone e vincemmo la regata. Visitò *Astra*, interessandosi particolarmente alle attrezzature di coperta e, quando ci salutammo, guardando in alto verso la testa d'albero, mi disse, con la sua aria sorniona: "Non sarai capace di portare questo coso in America, ma metticela tutta!". Dopo tanti anni trascorsi insieme, quella fu l'ultima volta che lo vidi.

Siamo così arrivati alla fine di novembre e ritenevo necessario partire per la traversata ai primi di febbraio, per poter arrivare con sicurezza a Miami nei termini di tempo previsti dalla produzione del film. In due mesi dovevo affrontare tre argomenti:

- conoscere in maniera approfondita la nave, in tutte le sue componenti
- formare l'equipaggio
- preparare la nave per la lunga navigazione.

LA STORIA DI NAVE *ASTRA*

(Secondo il Codice della Navigazione, ogni unità superiore a 24 metri è definita *nave*)

Per conoscere uno yacht d'epoca come *Astra*, occorre partire dalla sue origini, dalla sua storia, dai suoi armatori, notizie queste che ho reperito inizialmente solo in forma parziale, ma che ho potuto approfondire ritrovando documenti e fotografie storiche e incontrando persone che, con grande passione, si erano dedicate allo studio dei "J" Class ed a documentarne il periodo.

Questi grandi yachts furono progettati e costruiti per competere nelle sfide dell'*America's Cup* e sono riconosciuti come le imbarcazioni che maggiormente esprimono la magia dello yachting, rimanendo ineguagliati per le dimensioni e per l'eleganza delle forme. La loro bellezza ha stimolato, in tempi recenti, la costruzione di nuovi esemplari, progettati secondo le regole di stazza dell'epoca o riproducendo esatte copie di "J" Class scomparsi. Ma il fascino di una barca d'epoca, come *Astra*, con i suoi anni, la sua storia, le regate e le navigazioni effettuate, i suoi armatori ed equipaggi che si sono avvicendati, non può essere riprodotto.

Dei "J" Class costruiti all'inizio del secolo, con cui si sfidavano i più bei nomi dell'aristocrazia britannica e dell'imprenditoria americana, ne sono rimasti solo cinque esemplari, *Shamrock*, *Velsheda*, *Endeavour*, *Astra* e *Candida*. Queste imbarcazioni, che hanno superato le ingiurie del tempo, sono tutte state progettate e costruite in Inghilterra, mentre le imbarcazioni americane sono tutte scomparse. La ragione può dipendere, ritengo, dal fatto che quelli statunitensi venivano progettati e costruiti per competere e possibilmente vincere le competizioni veliche ed in particolare l'*America's Cup* e quindi destinati a breve vita, mentre le imbarcazioni britanniche avevano anche la funzione di ospitare e navigare con gli armatori e i loro ospiti a bordo. Due approcci costruttivi, dunque, completamente

diversi. Ma forse la ragione, più semplicemente, dipende dal fatto che i “J” sopravvissuti hanno avuto armatori con l'amore e la possibilità per preservare queste magnifiche imbarcazioni.

Ognuna di quelle cinque imbarcazioni ha la sua storia particolare, strettamente legata alla vita e alla personalità degli armatori che le hanno fatte progettare e costruire ed agli armatori che, nel corso degli anni, si sono succeduti ed infine agli armatori che le hanno riportate agli antichi splendori, dopo lunghi anni di abbandono. Significativo, a questo proposito, il recupero ed il restauro del “J” *Endevour*, varato nel 1934 con lo scafo ed albero in acciaio. Finita l'epoca dei “J” Class, fu lasciato affondare nel fango del fiume Medina a Cowes e subì un lento e inesorabile degrado. Fortunatamente una nuova armatrice, catturata dal fascino e dalla storia di questa imbarcazione, è stata capace, con una energia ed un entusiasmo ammirevoli, di riportare *Endevour* a navigare, dopo anni di lavoro di restauro.

Ma veniamo alla storia di *Astra*. Fu costruita nel 1928 nei cantieri navali Camper & Nicholson di Gosport, su disegno di Charles E. Nicholson, per l'armatore Sir Mortimer Singer, conosciuto come proprietario della famosa fabbrica di macchine da cucire che portano il suo nome. Lo scafo, progettato secondo le regole di stazza del 1928, era costruito con fasciame in mogano dell'Honduras, montato su un'ossatura in metallo, con la coperta in pino, l'albero in silver spruce e gli interni in rovere. Iniziò a navigare e regatare con il numero velico K2, che la contrassegna ancora oggi, essendo la seconda imbarcazione del Royal Yacht Squadron, dopo il *Britannia* (K1), che apparteneva al Re d'Inghilterra.

Fin dalle prime prove in mare e dalle prime regate, *Astra* si dimostrò molto veloce, specialmente in condizioni di vento leggero, e molto più facile da governare, anche con un minor numero di marinai rispetto ai contendenti. Nella prima stagione di regate, conquistò cinque primi posti, regatando con imbarcazioni prestigiose come *Britannia*, *Lulworth*, *White Heater*, *Shamrock*, *Cambria* e *Westward*.

Nella stagione successiva, estate 1929, *Astra* confermò la propria superiorità, vincendo 4 delle prime 5 regate della serie, ma fu ritirata dalla competizione per la morte del suo primo armatore e rimase in disarmo finché non fu acquistata da Sir Howard Frank che, dopo la stagione del 1930, la cedette a Mr. Paul Hugh.

Con Mr. Hugh come armatore, *Astra* fu modificata nello scafo e nel piano velico ed iniziò nuovamente a regatare, incontrando imbarcazioni progettate secondo la nuova regola di stazza dei “J” Class, stabilita nel 1930. Nei tre anni successivi, si aggiudicò il prestigioso trofeo “King's Cup” (Coppa del Re) e nel 1934 fu prima nella classifica totale, battendo imbarcazioni più moderne come *Shamrock*, *Velsheda* ed *Endevour*. Nel 1935 *Astra* giunse seconda nella stessa classifica.

Negli anni successivi iniziò il declino della “J” Class e delle “Big Boats”, imbarcazioni impegnative, estremamente costose e che richiedevano equipaggi di venti e più marinai esperti. Declino segnato dalla morte del Re Giorgio, nel Gennaio del 1936, e dalla decisione di affondare il suo yacht *Britannia*, che tanto lustro aveva dato alle regate, ma che non poteva sopravvivere al suo armatore. Non furono più organizzate regate di flotta e nel 1937 si svolse l'ultima sfida per l'America's Cup fra i “J” *Ranger* ed *Endevour*. Si avvicinavano ormai venti di guerra, che sconvolsero il mondo intero ed anche il mondo della vela.

La storia di *Astra* si ritrova nei documenti quando, nel 1948, venne modificata per diventare un mezzo da crociera più che un'imbarcazione dedicata alla velocità e alle regate. Fu infatti installato un motore e ridotto il piano velico.

ASTRA IN ITALIA

Rimase in acque inglesi fino al 1952, quando venne acquistata dal Conte Paolo Matarazzo, imprenditore con vasti interessi in Sud America e trasferita in Mediterraneo, con base a Salerno. Il nuovo armatore la impiegò principalmente come barca di rappresentanza, navigando fra le isole del golfo di Napoli. Alcuni documenti, da me ritrovati, riportano che il Conte Andrea, in onore del padre, organizzò la prima edizione della Regata Dei Tre Golfi (regata che si corre ancora oggi) e che durante la regata, mentre l'equipaggio conduceva l'imbarcazione in perfetta divisa, l'armatore ed i suoi ospiti cenavano in coperta in abito da sera. Nella seconda edizione della stessa regata, *Astra* ruppe l'albero e cominciò un nuovo declino. Fu armata a yawl, perdendo una delle sue caratteristiche principali e

l'albero di maestra fu più volte ridotto in altezza. Finì questa seconda parte della sua vita in disarmo in un capannone a Salerno, in attesa di un nuovo armatore.

Solo recentemente ho saputo che il Conte Matarazzo, nel 1970, contattò la Marina Militare per cedere *Astra* e farla diventare nave scuola per i giovani ufficiali, continuando ad usarla lui in alcuni periodi dell'anno. Fu organizzata una uscita in mare nelle acque del golfo, alla quale parteciparono l'Ammiraglio Corrado Dequal, Direttore di Marivela ed il Comandante Giovanni Iannucci, il primo mio zio, il secondo mio amico, che non potevano certo immaginare che tanti anni dopo ne sarei diventato il comandante. Lo stato dell'imbarcazione era tale che la Marina non portò avanti la trattativa.

IL RESTAURO 1982-1993

Il restauro di *Astra*, per riportarla alla sua originaria bellezza, ebbe inizio nella primavera del 1982, quando il Dr. Giancarlo Bussei la vide, abbandonata ormai da anni, nel capannone di Salerno. Solo una persona come il Dr. Bussei, amante della bellezza e con la passione del recupero di oggetti d'epoca, storici ed artistici, ma anche dotato di grande capacità organizzative e imprenditoriali, poteva affrontare una impresa così difficile sotto ogni punto di vista. *Astra* fu rimorchiata a La Spezia nell'estate e messa a terra nel cantiere Beconcini, cantiere non di grandi dimensioni, ma specializzato in lavori su imbarcazioni d'epoca e con operai che definirei artigiani altamente qualificati ed amanti del loro lavoro. All'architetto Ugo Faggioni fu assegnato il compito di progettare e dirigere i lavori di restauro attenendosi, per quanto possibile, ai piani originali.

Ogni parte dello scafo fu attentamente controllata, riparata o sostituita dove necessario. Gli interni, che tanti cambiamenti avevano avuto nel corso degli anni, furono completamente ristrutturati secondo la suddivisione originale, che prevedeva il locale marinai a prua, la cabina comandante sul lato sinistro, la cucina e il locale mensa equipaggio sul lato dritto, il salone centrale, due cabine ospiti, la cabina armatore a poppa collegata, con una porta segreta, con uno studio. Unica differenza rispetto all'originale, la presenza nella cabina armatoriale di una vasca da bagno, situata fra le due cuccette, completamente rivestita in legno e con la forma della prua di un vascello. Quando non in uso, la vasca chiusa si poteva trasformare in scrittoio. Particolare cura ed attenzione fu riservata all'arredamento degli interni, alla scelta dei materiali e al reperimento di suppellettili e oggetti dell'epoca.

Il ponte di coperta fu rifatto completamente con un primo strato in compensato marino poggiato sui bagli per assicurare l'impermeabilizzazione ed il secondo in teak massello di notevole spessore. La tuga e gli osteriggi originali furono completamente restaurati e nello stesso stile e forma fu costruita una seconda tuga, avanti alla timoneria, per alloggiare la sala nautica dove originalmente si trovava un pozzetto. La progettazione e quindi la realizzazione dell'attrezzatura di coperta, dell'albero e del boma richiesero molto tempo. Occorreva, infatti, trovare il giusto compromesso ed equilibrio fra la richiesta di rispettare il piano velico originale e la necessità di poter condurre l'imbarcazione con un limitato numero di uomini. La tecnologia aiutò notevolmente e furono installati verricelli elettroidraulici, in modo che una sola persona potesse, ad esempio, alare la drizza di randa, quando all'epoca ne occorrevano dieci.

Albero e boma furono realizzati in alluminio, considerando che anche negli anni trenta erano stati costruiti alberi con questo materiale. L'albero, di 50 metri come all'origine, era armato con tre stralli a prua, due sartie volanti per lato e tre ordini di crocette, mentre il boma fu ridotto da 20 a 18 metri, per consentire l'installazione del paterazzo. Lo scafo fu varato nel luglio del 1988 e si trasferì ad Antibes per armare albero e boma, costruiti in Francia. Dopo un lungo e necessario periodo di prove, *Astra* era pronta a riprendere il mare.

CARATTERISTICHE DI ASTRA

Varata nel 1928, ha uno scafo realizzato con struttura mista, come tante barche costruite prima e dopo di lei, con lunghezza fuori tutto di 35 metri, lunghezza al galleggiamento di 22,8 metri, larghezza di 6,12 metri e pescaggio di 5 metri. La struttura mista è composta da fasciame e coperta in legno, mentre tutte le ossature interne, come bagli e madieri, sono in metallo.

Dotata di due motori situati sotto il pagliolato del salone, può raggiungere la velocità di 10 nodi.

Due generatori, installati nella parte poppiera, con accesso dalla sala nautica, provvedono alla ricarica delle batterie ed alla alimentazione di tutti gli impianti di bordo. La nave è stata dotata, inoltre, di tutti gli impianti e apparati necessari per lunghe navigazioni e per il massimo confort, quali dissalatore per la produzione acqua dolce, condizionatori per tutti i locali interni, ampie celle frigorifere per la conservazione degli alimenti. La sala nautica, posta come detto, avanti alla timoneria, in una tuga appositamente realizzata e completamente coperta, conteneva tutte le apparecchiature necessarie per la condotta della navigazione, per le comunicazioni e per il controllo dei motori e dei generatori. Gli apparati elettronici erano i più avanzati esistenti all'epoca. Gli apparati radio consentivano la ricezione da stazioni a terra per tutta la traversata e la trasmissione a grandi distanze. Il sistema di navigazione satellitare forniva la posizione nave, con approssimazione accettabile, ogni quattro ore. Il sistema centralizzato dati forniva le informazioni relative a vento, rotta, velocità, miglia percorse e profondità.

Quali differenze dalle mie precedenti traversate oceaniche a vela! Allora l'unico sistema di navigazione era il sestante, con tutte le sue limitazioni, al massimo tre punti nave nelle ventiquattro ore (crepuscolo mattinale, meridiana, crepuscolo serale) e solo con cielo sgombro da nubi ed orizzonte visibile, in assenza di nebbia. La portata dell'apparato radio era al massimo di cento miglia e i bollettini meteo o meglio la cartina meteo veniva trasmessa in morse. Il conta miglia era il solcometro con elichetta a rimorchio e la velocità si conosceva solo a posteriori segnando le miglia percorse nell'ora. I dati del vento venivano rilevati con l'anemometro manuale per la velocità e con la bussola da rilevamento per la direzione. E cosa dire della logistica? Senza dissalatore, l'acqua disponibile era solo quella dei depositi di bordo e, senza celle frigorifere, il cibo era a base di scatolette. Quindi *Astra*, oltre al suo fascino, offriva delle comodità inaspettate!

EQUIPAGGIO

Astra, come tutte le navi da diporto battenti bandiera italiana, può navigare con equipaggio di professionisti nel numero e con le qualifiche previste dai documenti di bordo. Il ruolo equipaggio prevedeva il comandante, il direttore di macchina, il nostromo, due marinai, un marinaio cuoco. Sei persone, quindi, come equipaggio minimo e con il libretto di navigazione, ma per la traversata ritenevo necessario avere un equipaggio di dieci persone, in modo da formare due guardie di quattro marinai, tenendo fuori guardia il comandante ed il cuoco. Dell'equipaggio imbarcato prima del mio arrivo, il solo nostromo confermò di voler restare a bordo; tutti gli altri, malgrado le mie sollecitazioni, presentarono le loro dimissioni, a fronte del nuovo programma che prevedeva lunghe navigazioni e lunghi periodi lontano dall'Italia. Comunque mi confermarono che sarebbero sbarcati solo dopo l'imbarco dei nuovi componenti l'equipaggio. Questo mi permise di portare avanti i lavori di preparazione di *Astra* alla lunga navigazione, affrontando contemporaneamente l'impegno di trovare e formare il nuovo equipaggio in tempi brevi.

La ricerca dei nuovi componenti fu relativamente facile. Durante il mio precedente incarico in Australia per la coppa America avevo avuto alle mie dipendenze un team di marinai napoletani molto esperti a cui prospettai l'imbarco per la traversata. Senza indugio, il giorno seguente erano già a La Spezia, dopo aver viaggiato in macchina con nebbia fitta tutta la notte. Visitata la nave e trovato l'accordo economico e contrattuale, che prevedeva un compenso mensile, rientrarono a Napoli per essere a bordo dopo qualche giorno. Avevo quindi quattro marinai esperti oltre al nostromo.

Per il motorista, avevo qualche timore, vista la complessità degli impianti di bordo e la mia scarsa propensione per i motori. Mi rivolsi al gruppo dragaggio della Marina Militare di sede a La Spezia, dove, anni addietro, ero stato destinato ed avevo assunto il mio primo incarico di comando. Mi segnalavano un sottufficiale motorista che da poco aveva lasciato il servizio e che era stato imbarcato con me. Lo contattai e fu felice di accettare l'incarico affiancando immediatamente il direttore di macchina per il passaggio di consegne.

Il nostromo mi presentò un suo compaesano, che aveva appena ultimato il servizio di leva svolto sul Vespucci. Mi fece subito una buona impressione, per il carattere semplice e per la struttura, che facevano presagire adattabilità e grande forza fisica, certo necessaria anche con i verricelli elettrici!

Per l'incarico di cuoco si presentò un giovane marinaio, che ingaggiai senza indugio e senza fare alcuna prova delle sue capacità professionali, non appena mi informò che desiderava navigare e fare nuove esperienze lasciando il precedente imbarco su uno yacht la cui unica attività nautica era il trasferimento a Porto Cervo all'inizio della stagione ed il rientro a La Spezia al termine dell'estate. Mancava quindi un solo marinaio e mi fu suggerito e raccomandato un milanese che aveva già fatto traversate e che poteva svolgere qualsiasi incarico, vista la sua notevole esperienza. Richiedeva un compenso per miglio percorso, invece di una retribuzione mensile; la richiesta mi sembrò strana ma accettai, vista la presentazione e la necessità di completare l'equipaggio.

Avevo così alle mie dipendenze sia il nuovo che il vecchio equipaggio per preparare *Astra* alla traversata ed effettuare le modifiche che ritenevo necessarie, ad eccezione del marinaio milanese, che sarebbe imbarcato solo qualche giorno prima della partenza. Il nuovo equipaggio si dimostrò subito all'altezza dei compiti che affidai a ciascuno a seconda delle rispettive capacità e precedenti esperienze. Ma l'aspetto veramente positivo fu l'affiatamento che trovarono fra loro. Elemento fondamentale, dovendo vivere a lungo in un ambiente ristretto ed in condizioni a volte molto disagiate, come quando le condizioni meteo non erano delle migliori. Merito di questo affiatamento fu il nucleo dei ragazzi napoletani che, con la loro simpatia ed impegno lavorativo, contagiarono gli altri.

Ma non posso tralasciare, trattando dell'equipaggio, una nota sul nostromo Gianpiero, un vero marinaio. Originario di Cetara, prima di imbarcare su *Astra* aveva lavorato fino dall'adolescenza come pescatore ed aveva navigato su pescherecci di altura. Il mare era il suo elemento e lo conosceva per la lunga esperienza. Anche nelle peggiori condizioni meteo non ho mai notato in lui un minimo segno di sofferenza. Conosceva tutte le attrezzature marinaresche di bordo, la coperta era il suo regno ed in particolare la prua dove si recava senza indugio in ogni condizione. Quando le onde frangevano in coperta ed i comuni mortali istintivamente cercavano di ripararsi, il nostromo non girava neppure la testa e continuava il suo lavoro.

Montava di guardia in navigazione sempre in anticipo ed interveniva anche quando fuori turno, accorgendosi da solo della necessità. Pretendeva che tutto l'equipaggio avesse lo stesso comportamento;



pur non dicendolo apertamente, faceva capire il suo disappunto se la guardia montante era in ritardo, se il cuoco non presentava i pasti in orario e in abbondanza, o peggio se il cuoco presentava delle scatolette non essendo in grado di cucinare per le condizioni del mare. Il nostromo Gianpiero è stato per me un grande aiuto.

Ma alcune abitudini non sono mai riuscito a fargli

cambiare, malgrado la mia insistenza. Quando capitavamo in un branco di tonni o di lampughe ed io facevo ritirare le lenze, avendo riempito il frigorifero, notavo il suo disappunto di pescatore professionista. Anche durante le lunghe navigazioni facevo effettuare la raccolta differenziata, mantenendo a bordo il materiale non biodegradabile, il nostromo riteneva inutile questa pratica; il mare è di proprietà di chi ci lavora!

La pitturazione con il coppale era una ulteriore battaglia; invece di verniciare con almeno sei mani, brasivando fra ogni mano, il nostromo voleva dare la stessa quantità di vernice con una unica mano. Ho dovuto pregarlo, si fa per dire, di non usare più il pennello!

MODIFICHE PER LA TRAVERSATA

Nave *Astra* è stata progettata e costruita per regatare su percorsi costieri, in acque protette e non per navigazioni oceaniche. Durante i lavori di ristrutturazione, come detto, sono state installate le apparecchiature che la tecnica metteva a disposizione per poter navigare in sicurezza e con equipaggio ridotto. Ma per affrontare una navigazione sul percorso, La Spezia Miami, in periodo invernale, ho ritenuto necessario, oltre ad effettuare tutti i controlli e normali manutenzioni, apportare alcune modifiche in base alla mia esperienza.

Il primo provvedimento è stato quello di sbarcare e spedire a Miami in un container tutti i materiali non necessari per una lunga navigazione e con equipaggio di soli professionisti. Nel container hanno subito preso posto il dinghi in legno, il barcarizzo laterale, il tavolo di coperta, tutti materiali, questi, che oltre ad ingombrare, potevano anche essere danneggiati se non asportati dal mare. Hanno poi trovato posto nel container tutte le stoviglie in porcellana, l'argenteria, il tavolo, le sedie e poltrone del salone e tutti i materiali e suppellettili delle cabine ospiti ed armatore.

Il provvedimento successivo ha riguardato la dotazione di vele. Durante i lavori di ristrutturazione era stato ripristinato il piano velico dell'epoca costituito da randa, yankee, trinchetta e uccellina, con un albero di 50 metri ed un boma di 18 metri. Velatura, quindi, molto impegnativa e non adatta per la navigazione con vento in poppa, prevista una volta raggiunto l'aliseo. Per questa andatura decisi e feci realizzare due trinchette gemelle e due tangoni. Le trinchette erano inferite su una unica relinga e potevano essere aperte a libro con le scotte passate in varea dei tangoni. I vantaggi di questa soluzione sono notevoli, con una sola drizza si alzano le due vele e in caso di vento forte o di rotazione del vento si può far adagiare la vela di sopra vento su quella di sottovento su cui si sposa perfettamente. Mi era sembrata una buona soluzione, ma dalla teoria alla pratica il passo è lungo! Le vele ed i tangoni furono consegnati solo qualche giorno prima della partenza e mancò il tempo per provare questa soluzione. All'atto pratico, le trinchette si dimostrarono efficaci e sicure per le andature in poppa ma difficili da manovrare rispetto a due vele singole. Il sacco che conteneva le vele era, infatti, molto pesante e la manovra per ridurre la superficie non era poi così semplice, considerando che si eseguiva con vento sostenuto. L'ammainata delle vele comportava la presenza di più persone, dovendo ammainare due vele



contemporaneamente. La soluzione alternativa di due vele separate, comportava modifiche che ritenni difficili da realizzare.

Trovata la soluzione per le vele di prua per le andature portanti, la mia attenzione si rivolse alla randa. *Astra* aveva in dotazione tre rande: la prima di dimensioni massime, la seconda di dimensioni ridotte e senza stecche, e la terza di dimensioni ancora inferiori, come randa di cappa. La prima decisione fu di spedire a Miami la randa di dimensioni massime e di inferire la randa senza stecche, con una mano di terzaroli già presa, rizzandola sul boma. Queste manovre per sostituire la randa, che si descrivono in poche righe, comportano invece un notevole impegno di tempo e molto personale, in considerazione del peso e delle dimensioni delle vele. Occorre, infatti, ormeggiarsi di fianco alla banchina per poter imbarcare con la drizza randa il pesante sacco vela; uscire quindi in mare per alzare e disinferire la randa da sbarcare e inferire la nuova randa per poi sistemarla sul boma.

La randa di cappa, sempre di notevoli dimensioni, poteva essere issata con facilità sull'albero, dove erano presenti due guide poste lateralmente alla guida principale, una per lato. La randa di cappa non veniva inferita sul boma e veniva regolata da due scotte rinviate a poppa estrema; si comportava quindi come un grosso genoa. Non conoscevo ancora il comportamento della barca sotto vela e nelle diverse condizioni di vento e non avevo il tempo per prove, ma avevo preso le predisposizioni per navigare con sicurezza anche se a scapito della velocità.

La randa di cappa si è rivelata in seguito una vela insostituibile. Facile da montare, versatile ed efficiente nelle andature portanti come nelle andature in poppa piena. La strambata involontaria con vento in poppa e mare formato non comportava nessun problema: la randa si adagiava lentamente sulle volanti di sopravento, tornando poi sulle sue mure senza dare alcuna preoccupazione. Discorso ben diverso sarebbe stato in seguito ad una strambata involontaria con un boma di 18 metri ed un peso di 1000 Kg!!

La predisposizione presa per l'impiego della randa di cappa senza il boma, era basata su una mia esperienza negativa quando, in una precedente traversata, all'arrivo di un groppo di vento, in ore notturne, persi il controllo della barca e la strambata conseguente procurò la rottura del boma. Inoltre, ritenevo che la varea del boma, nelle andature in poppa piena, avrebbe certamente toccato l'acqua con il rollio che mi aspettavo molto accentuato, vista la forma dello scafo.

Queste note sulla preparazione della barca alla navigazione atlantica non possono concludersi senza toccare, anche se brevemente, gli argomenti relativi a documenti e strumenti per la navigazione, logistica e sicurezza.

NAVIGAZIONE

Per quanto riguarda strumenti e documenti nautici, mi rivolsi direttamente all'Istituto Geografico della Marina Militare di Genova, il cui Direttore era stato mio allievo in Accademia, e trovai piena disponibilità. *Astra*, come detto, era dotata di apparato di navigazione satellitare che forniva il punto nave non in continuità, come attualmente, ma ogni 2/3 ore, non essendo all'epoca in orbita il numero di satelliti necessari per la copertura completa. Apparato comunque più che idoneo per una traversata, ma con le limitazioni di tutti gli apparati elettronici: vanno in avaria! In tal caso non rimane altro che ricorrere al vecchio, affascinante, insostituibile sestante. L'Istituto mi dette in prestito, fino al rientro in Italia, un sestante, un cronometro di precisione e tutte le tavole e pubblicazioni necessarie per le altezze di sole e le altezze di stelle.

Durante la traversata il satellitare non dette alcun problema, ma usai costantemente il sestante per verificare il punto nave e per insegnarne l'uso ai marinai del gruppo napoletano. Devo ammettere che lo impiegai anche perché, affezionato a questo strumento, che mi aveva accompagnato in tante navigazioni e in tante regate, sia su barche della Marina, sia su imbarcazioni private, dove venivo invitato, con il mio sestante al seguito, per svolgere il ruolo di ufficiale di rotta. L'avvento del GPS ha reso superfluo il sestante ma si è perso il fascino di questo strumento che ha accompagnato i marinai per secoli. Si è persa la soddisfazione di trovare il punto nave osservando le stelle, magari dopo giorni di navigazione con cielo coperto! Non so se in Accademia Navale viene ancora insegnato l'uso del sestante, il progresso e la tecnologia sono inarrestabili e facilitano la vita ma travolgono nel loro cammino tante tradizioni.

L'Istituto mi facilitò inoltre nell'acquisizione di tutta la cartografia e di tutte le pubblicazioni nautiche necessarie per la traversata e mi consegnò un barografo, strumento che registra l'andamento della pressione atmosferica. Per le previsioni meteo, oltre ai bollettini, regolarmente ricevuti via radio, di fondamentale aiuto è stato il ricevitore meteofax, apparato di facile installazione e che fornisce carte meteo molto chiare e di facile interpretazione.

SICUREZZA

Il primo intervento è stato quello di far aprire e controllare le due zattere di salvataggio da una ditta specializzata. Al controllo ho assistito insieme all'equipaggio, in modo da conoscere questi mezzi di salvataggio e le dotazioni presenti. Per la maggior parte dei diportisti sono degli oggetti sconosciuti ed a mio parere si dovrebbe rendere obbligatorio un corso di sicurezza che preveda l'apertura di una zattera in mare o in piscina. In base alle mie letture ed ai resoconti di coloro che per "necessità" hanno dovuto impiegare una zattera, ho fatto predisporre alcuni contenitori stagni, con dotazioni di sicurezza, acqua e viveri supplementivi, posizionandoli in vicinanza delle uscite in coperta. Un ulteriore contenitore alloggiava l'apparato EPIRB e una radio portatile.

Le altre predisposizioni di sicurezza hanno comportato la copertura con schermi di plexiglass delle sfinestrature delle tughe, lo smontaggio dell'osteriggio del salone principale e la sua sostituzione con un portello stagno, su cui potevano essere rizzati sacchi di vele. Altra modifica, che feci effettuare dal cantiere, un semplice bypass sul tubo di aspirazione acqua di mare dei motori principali in modo da poter aspirare acqua in sentina in caso di emergenza. Le altre dotazioni di sicurezza, l'impianto anti incendio e le pompe di sentina erano adeguate per fronteggiare ogni emergenza.

LOGISTICA

Per la logistica non ci furono grossi problemi. Lo stivaggio dei materiali di rispetto e dei viveri fu relativamente semplice, date le dimensioni di *Astra* e gli spazi liberi della zona armatoriale. Per l'approvvigionamento dei viveri e delle dotazioni di medicinali, mi venne in aiuto un mio amico, bravo cuoco, per passione e professionalmente esperto, per la sua attività lavorativa, nel settore farmaceutico.



Insieme al cuoco provvide all'acquisto dei viveri presso un fornitore navale e completò le dotazioni della farmacia di bordo, predisponendo inoltre un semplice manuale con chiare indicazioni dei medicinali da impiegare a fronte dei sintomi. Resi responsabile della farmacia e della salute dell'equipaggio uno dei marinai napoletani, che lavorava in un laboratorio di analisi mediche e che era in grado anche di effettuare endovenose. E fu anche lui di grande aiuto per risolvere i problemi sanitari che si presentarono.

Per sicurezza approvvigionai, rivolgendomi al commissariato Marina, viveri di emergenza delle unità navali, che furono molto apprezzati sia dall'equipaggio sia da ospiti. Viveri di emergenza non accattivanti nelle confezioni esterne ma di ottima qualità. Parte dei viveri furono sistemati nei contenitori di emergenza che avevo fatto approntare a supplemento di quanto contenuto nelle zattere ed il rimanente era a disposizione del cuoco e dell'equipaggio per le guardie notturne o per i giorni in cui cucinare era reso difficile dalle condizioni del mare. Come non ricordare, a questo proposito, le difficoltà ed i mugugni degli equipaggi delle navi militari quando, una volta al mese, la mensa di bordo doveva preparare il vitto con i viveri di emergenza, per consentire la necessaria

rotazione delle dotazioni di bordo!!

Per il vestiario venne in aiuto una ditta di abbigliamento nautico che ci fornì tute impermeabili, stivali, tute imbottite; tutto materiale di ottima qualità e che fu utile per superare le intemperie e le basse temperature del periodo invernale. Per le divise dell'equipaggio, oltre alle classiche magliette e giubbotti con il nome della nave ed i colori dell'armatore, procurai i maglioni da allievo dell'Accademia Navale, che furono apprezzati dall'equipaggio e per pantaloni ebbi la pessima idea di procurarmi i classici pantaloni da marinaio, che non ebbero molto successo!

Le predisposizioni prese, gli spazi disponibili, la cucina attrezzata con un capiente frigorifero, la disponibilità di acqua per la presenza del dissalatore, consentirono una vita a bordo relativamente comoda, anche nelle navigazioni più lunghe.

ULTIMI PREPARATIVI

Avevo previsto di effettuare carenaggio e tutti i controlli dell'opera viva prima della partenza, la cui data si avvicinava molto rapidamente. Non essendo il cantiere predisposto per l'alaggio e non essendo disponibili bacini di carenaggio a La Spezia, organizzai il lavoro presso un bacino nel porto di Genova. Si avvicinava anche il periodo delle festività natalizie e il momento di sbarcare i componenti del vecchio equipaggio, previsto per la fine di dicembre. Concessi giorni liberi fino alla fine di Dicembre ai marinai che dovevano effettuare la traversata e con il vecchio equipaggio trasferii *Astra* a Genova ed il giorno seguente (12 dicembre) entrai in bacino, dove era prevista una sosta di una settimana per effettuare il carenaggio e tutti i controlli che avevo richiesto, compreso lo smontaggio e la manutenzione delle eliche a pale abbattibili del tipo Max Prop.

I giorni passarono con le consuete difficoltà di vita a bordo di una nave in bacino: impossibilità di usare cucina, locali igienici, riscaldamento, tutti gli impianti, cioè, che comportano scarichi a mare. Il lavoro fu svolto regolarmente ed il bacino fu allagato nel giorno previsto ma, dopo aver messo in moto i motori, con sorpresa generale del personale, a bordo ed a terra, ingranati i motori in marcia avanti, la nave non si muoveva!!

Dopo una rapido consulto non rimase altro da fare che prosciugare nuovamente il bacino e controllare le eliche. L'operazione di messa a secco fu piuttosto lunga e difficoltosa non avendo il cantiere a disposizione il personale necessario. Con nave a secco e nuovamente puntellata, intervennero i tecnici per smontare le eliche e rimontarle con la corretta inclinazione delle pale. Nel pomeriggio del 23 dicembre lasciammo il bacino e Genova per rientrare a La Spezia con la prima navigazione notturna e l'ormeggio alla banchina del cantiere Beconcini senza personale a terra. Il Natale era alle porte e mi sembrò giusto affrontare qualche difficoltà per far passare le festività in famiglia.

Il Gennaio 1989 iniziò con il nuovo equipaggio a bordo e trascorse veloce fra uscite in mare sia per prove motori sia per prove e manovre a vela. Ultimato l'imbarco di materiali e viveri e arrivate finalmente le nuove trinchette ed i tangoni, *Astra* era pronta per la partenza.

La preparazione della nave aveva comportato un lungo e meticoloso lavoro per tutto l'equipaggio, impegno ben diverso ci aspettava ora per la lunga navigazione, ma sicuramente più interessante. I lavori erano stati seguiti in ogni particolare e l'equipaggio aveva acquisito una buona conoscenza della barca e di tutte le attrezzature ed apparati di bordo ma dovevamo ancora scoprire come si comportava in mare e come reagiva, specialmente nelle andature in poppa e con vento sostenuto. Lasciammo il cantiere Beconcini di La Spezia il 6 Febbraio, salutati da tutti i nuovi amici incontrati nei due mesi di allestimento, salutati dalle sirene della Croce del Sud, Mariette e Latifa, da tempo ormeggiate vicino a noi, salutati da tutto il personale del cantiere che, con competenza, ci aveva assistito. Fuori dalla diga foranea del golfo di La Spezia dirigemmo per Portofino dove ci attendeva l'armatore.

Nel pomeriggio *Astra* si ormeggiò alla banchina del piccolo borgo di Portofino, località così piena di vita nel periodo estivo e semideserta nel periodo invernale, ma in banchina si raccolsero ben presto gli abitanti ed i pochi turisti per osservare l'imbarcazione e chiedere informazioni. Arrivò dopo poco il nostro armatore, accompagnato da alcuni familiari ed amici e gli presentai l'equipaggio che, per

questa unica occasione, aveva indossato anche i tanto odiati pantaloni da marinaio. Gli ospiti visitarono *Astra* e l'armatore, con la consueta sensibilità e signorilità, lasciò a me l'incarico di guida e declinò l'invito a restare a bordo per la cena, con i suoi ospiti. Invito che, se accettato, mi avrebbe creato delle difficoltà avendo sbarcato tavolo, seggiole del salone e tutte le stoviglie!

La mattina seguente, con l'armatore in banchina per gli ultimi saluti, lasciammo l'ormeggio, in una splendida giornata di sole e fuori dal porto mettemmo in vela e manovrammo per consentire delle riprese fotografiche da parte di un elicottero. Quando l'elicottero si allontanò, iniziò la nostra navigazione, dirigendo per Gibilterra.

PORTOFINO - GIBILTERRA

Con il promontorio di Portofino che scompariva a poppavia di *Astra*, iniziò la prima notte di navigazione. Anche se fuori turno, non dormii molto, volevo, infatti, rendermi conto direttamente delle capacità delle guardie, suggerire i controlli da effettuare, capire se tutti conoscevano le norme relative agli abbordi in mare ed individuare i capi guardia. Mi risultò molto difficile convincere la guardia smontante, ad andare a riposare, per essere pronti per il loro turno successivo. Indugiavano, infatti, forse emozionati per questa prima notte di navigazione con mare calmo ed il cielo pieno di stelle. Avrebbero imparato in seguito, con la stanchezza, questa regola fondamentale per tutti i marinai.

La navigazione nei giorni successivi, anche nel Golfo del leone, si svolse regolarmente ed il tempo relativamente clemente mi consentì di provare le nuove vele, fare manovre con ogni guardia ma soprattutto insegnare la simbologia da usare sulla carta nautica ed il modo di compilare il giornale di



bordo, in modo che io potessi avere tutte le informazioni necessarie. Applicai le norme e le consuetudini in uso nella Marina Militare, compreso lo spuntino notturno ed il cuoco fu sempre molto disponibile a preparare bevande calde ed a lasciare in cucina, se non la pizza, qualcosa da mangiare.

Avevo tracciato la rotta per Gibilterra, passando a sud delle isole Baleari. Giunti in prossimità di

Palma, nell'isola di Maiorca, nelle prime ore del pomeriggio, con grande apprezzamento dell'equipaggio, decisi di entrare in porto per dare una notte di riposo. ormeggiandomi al molo esterno del circolo nautico. Non avevamo necessità di rifornimento, riempiamo solo le casse acqua per usare il meno possibile il dissalatore.

Malgrado il freddo ed il tramonto imminente, molte persone affollarono la banchina per vedere la nostra barca. L'albero così imponente, che sovrastava gli alberi di tutte le barche all'ormeggio, era un forte richiamo per appassionati e curiosi. L'equipaggio, inutile dire, si prodigò per illustrare la barca e soddisfare la curiosità, specialmente delle giovani spagnole! Dopo questa esperienza, nei giorni di navigazione successivi, scrissi un breve articolo in inglese ed in italiano sulla storia di *Astra* e sulla nostra destinazione, che mi fu utilissimo, in ogni porto toccato, per i giornalisti e per i tanti italiani che abbiamo incontrato.

La mattina seguente, alle prime luci, lasciammo l'ormeggio, dirigendo per Gibilterra. Avevamo percorso più di 400 miglia da Portofino ed altrettante ne mancavano per il prossimo porto. Anche in questa navigazione continuò l'addestramento dell'equipaggio con manovre, cambi di vele, cambio di andature ma, questa volta, dettate dal vento, che ruotava al passaggio di ogni perturbazione e cambiava di intensità. L'equipaggio cominciava a darmi sempre maggior sicurezza per i tempi più duri che avremmo certamente incontrato. Dopo tre giorni di navigazione si avvistò la rocca di Gibilterra ed entrammo in porto, ormeggiando secondo le indicazioni delle autorità portuali.

Nei tre giorni di sosta l'equipaggio fece tutti i controlli e manutenzioni agli apparati ed all'attrezzatura di coperta, con particolare riguardo alle manovre in testa albero. Non mancò il tempo per visitare Gibilterra, così particolare, dove convivono le tradizioni ed il carattere inglese con l'esuberanza spagnola. Una visita alla rocca ci permise di vedere dall'alto lo stretto, con le numerose navi in transito, che dopo poche ore avremmo varcato, lasciando il Mediterraneo. Fatti i rifornimenti di nafta, acqua, viveri freschi, *Astra* era pronta per affrontare le oltre 600 miglia per le isole Canarie.

GIBILTERRA - CANARIE

Il 18 Febbraio, all'alba, lasciammo l'ormeggio a Gibilterra e, dopo un'ora di navigazione, passammo le colonne d'Ercole, il punto più stretto fra Europa ed Africa, comunicando il nostro nominativo all'osservatorio di Gibilterra, che controlla e registra tutti i passaggi di navi. Festeggiamo l'avvenimento con un brindisi, annaffiando tutti i componenti dell'equipaggio che, per la prima volta, passavano lo stretto. Ogni volta che ho attraversato Gibilterra, per entrare in Atlantico, ho sempre avuto la sensazione di lasciare un mare conosciuto, per un mare sconosciuto, un mare amico, con coste relativamente vicine, per un mare immenso. Le differenze, a parte le sensazioni, effettivamente esistono: sono diversi i colori del mare, le dimensioni e le forme delle onde, le sfumature delle albe e dei tramonti e, per finire, sono diverse le dimensioni dei pesci che si spera di catturare!

Per quanto riguarda la meteorologia, la differenza principale consiste nelle previsioni, più attendibili in atlantico, non essendoci l'influenza dei rilievi montuosi ed il percorso delle perturbazioni è più lineare e prevedibile. Le burrasche, però, sono le stesse e colpiscono nello stesso modo in Atlantico come in Mediterraneo. Appena fuori dello stretto ed in vicinanza delle coste del Marocco, assistemmo ad uno spettacolo unico: un branco di delfini, non esagero a dire centinaia, che saltavano fuori dall'acqua facendo evoluzioni in aria, rimanendo nella stessa zona. Non ci avvicinammo, per non disturbare questa fantastica danza che non so se fosse una danza nuziale od un banchetto a scapito di un branco di sardine. Tanti delfini ho incontrato nelle mie navigazioni ma un simile spettacolo non si è mai ripetuto. L'atlantico, dopo questo incontro con i delfini, ci accolse con la sua onda lunga e con un vento dai settori settentrionali che in poche ore raggiunse i 25 nodi. *Astra*, con randa yankee e trinchetta, navigava al lasco, a 9 nodi, con punte di 10. Al tramonto prendemmo la seconda mano di terzaroli per la notte.

Nei giorni seguenti il vento ruotò dai settori meridionali per poi tornare verso Nord, costringendoci a frequenti cambi di vele e di andature. Riuscimmo comunque a mantenere la rotta verso le Canarie.

Stabilizzatosi il vento da Nord, con velocità intorno ai 20 nodi, facemmo buoni percorsi

giornalieri, anche se al tramonto si riduceva la velatura, per sicurezza.

Nel primo pomeriggio del 21 Febbraio avvistammo Allegranza, il primo piccolo isolotto vulcanico dell'arcipelago delle Canarie e la mattina seguente, eravamo davanti al porto di Las Palmas. Avuta l'autorizzazione all'ingresso, ci ormeggiammo di punta nello stretto porticciolo degli yachts, accolti con curiosità e simpatia dal personale del porto e dagli equipaggi delle imbarcazioni ormeggiate.

In precedenti navigazioni avevo già fatto scalo alle Canarie, fermandomi a Santa Cruz nell'isola di Tenerife, porto prevalentemente commerciale. La scelta di sostare a Las Palmas, nell'isola di Gran Canaria, dipese dalla vocazione più turistica del porto, dove sostano la maggioranza degli yachts prima della traversata, e dalla circostanza che uno dei marinai napoletani conosceva molte persone sul posto che potevano aiutarci nei rifornimenti e nelle piccole riparazioni necessarie. Benché fossero trascorsi due anni dal suo passaggio a Las Palmas fu subito riconosciuto dal personale del porto e questo grazie alla simpatia ed al carattere così aperto ed espansivo dei napoletani.

L'isola di Gran Canaria è la terza isola, per estensione, dell'arcipelago: isola vulcanica, di forma circolare con il cratere che raggiunge 1900 metri e dove pensavo di fare una escursione, dopo aver ultimato le manutenzioni ed i rifornimenti. Avevo previsto una sosta di 5 o 6 giorni, ma le vicende della vita, come spesso accade, impedirono l'attuazione del programma. Due giorni dopo il nostro arrivo, durante la notte, si levò un forte vento e mi alzai dalla cuccetta per controllare l'ormeggio. Non so se per il freddo o per un brusco movimento, mi ritrovai bloccato dal classico colpo della strega alla schiena. Le cure del nostro marinaio infermiere, non portarono nessun beneficio e nell'impossibilità assoluta di muovermi, non rimase altra soluzione che il ricovero in ospedale.

La sosta si prolungò ben oltre il previsto e l'equipaggio portò avanti le manutenzioni e le riparazioni necessarie ed ebbe modo di visitare l'isola, in attesa del mio rientro a bordo. Il mio ricordo di Las Palmas è limitato a quello che potevo vedere dalla finestra della stanza di ospedale! Una volta dimesso, ultimati i rifornimenti di viveri freschi e dopo una visita al centro meteorologico dell'isola per avere informazioni sulla posizione dell'anticiclone delle Azzorre, *Astra* era nuovamente pronta a prendere il mare.

Nelle prime ore del pomeriggio del 14 Marzo ci approntammo a lasciare l'ormeggio per portarci alla banchina del distributore di carburante. Il vento era sostenuto e prendeva la fiancata dritta rendendo piuttosto difficoltosa la manovra, in acque così strette e dovendo salpare l'ancora. Ebbi l'accortezza di passare un cavo guardiano su una boa al vento che ci mantenne la prua mentre il nostromo salpava l'ancora. manovra che richiedeva tempo e che mi impediva di usare i motori. Il cavo guardiano fu la nostra medicina salvavita!

Fatto il pieno di carburante, uscimmo in mare, per affrontare la lunga tappa di 3000 miglia per raggiungere i Caraibi.

LAS PALMAS - ANTIGUA

Attraversare l'Atlantico a vela, sospinti dall'Aliseo non è poi un'impresa straordinaria, specialmente con l'ausilio della moderna tecnologia, che consente di ricevere accurate informazioni meteo e di conoscere la propria posizione con esattezza. Trovato l'Aliseo, in base alla posizione dell'anticiclone delle Azzorre, il vento ti è amico, il mare ti spinge verso l'altra sponda. Tutto è apparentemente facile. Ma sono pur sempre tremila miglia e si tratta di un oceano, senza coste vicine. Nessuno, quando sei lì in mezzo, ti può aiutare, nessuno ti potrà soccorrere se ti succede qualcosa. Ci sei solo tu con il tuo equipaggio, la tua barca e quel mare immenso. Niente altro.

L'anticiclone delle Azzorre è una zona di alta pressione che varia in posizione ed estensione mantenendosi, generalmente, in prossimità delle isole da cui prende il nome e che determina il flusso dei venti in tutto l'Atlantico settentrionale. Intorno all'alta pressione i venti ruotano in senso orario e alle latitudini subtropicali, a sud delle isole Canarie, spirano da est verso ovest, favorendo quindi la navigazione delle navi a vela dirette nel nuovo continente. La conoscenza della posizione dell'anticiclone e dell'andamento della pressione circostante è fondamentale per pianificare la rotta, evitare le zone senza vento e trovare i venti favorevoli. Le Pilot Charts, i bollettini meteo, le cartine



ricevute via fax ci hanno fornito le informazioni necessarie. Le stazioni radio ricevute sono state Potishead nella parte iniziale e Norfolk per tutto il resto della navigazione. In base alla situazione meteo, prevedevo una rotta iniziale nel quadrante SW fino a trovare il vento da Est che ci avrebbe sospinto fino ad Antigua.

Riprendere il mare dopo una sosta prolungata, comporta la necessità di riabituarsi al ritmo delle guardie ed anche al movimento della barca, impresso dalle onde. Le difficoltà di ambientamento iniziali, aumentarono, per il forte vento da NE che ci investì appena fuori dal porto e che in breve raggiunse e superò i 40 nodi, facendo navigare *Astra*, con velatura ridotta, a velocità di 10 nodi.

Il vento, nel corso della notte, diminuì di intensità e si stabilizzò intorno ai 25/30 nodi, sempre da NE e con mare decisamente formato. Navigammo per tre giorni con la stessa direttrice SW, quando il vento ruotò ad est, segnale che eravamo nel flusso dell'Aliseo, che secondo le previsioni, ci avrebbe accompagnato fino ad Antigua con andatura in poppa piena. Iniziò,

quindi, questa lunga tratta di navigazione, dove il ritmo della vita di bordo, scandita dal susseguirsi delle ore di guardia alle ore di sonno, fa perdere il conto dei giorni di navigazione.

Approfitando del vento costante feci provare varie combinazioni di vele per trovare la soluzione migliore facendo un compromesso fra sicurezza e velocità. Con mare formato in poppa, come avevo previsto, *Astra* rollava in modo accentuato e molte erano le difficoltà di governo. A questo proposito riporto un commento fatto da uno dei famosi timonieri del periodo d'oro dei classe "J" negli anni venti. "Timonare un J in bolina è come suonare un violino, timonare un J in poppa con vento e mare è come cavalcare un cavallo imbizzarrito"

Dopo le prove decisi per la soluzione delle trinchette gemelle (foto) montate sullo strallo dello yankee e la randa di cappa impiegata senza il boma. Usavamo questa velatura con vento intorno ai venti nodi e, per sicurezza, nelle ore notturne anche se il vento diminuiva. Le giornate scorrevano ed *Astra* manteneva una buona velocità. Le albe spettacolari ed i tramonti ornati di nuvole si succedevano e non mancavano ogni giorno avvenimenti che movimentassero la vita di bordo, quando un piovasco con colpi di vento, quando l'incrocio con una nave mercantile con cui ci mettevamo in contatto radio per fare inoltrare alla nostra agenzia marittima la posizione, quando una diminuzione del vento, che comportava l'aumento della velatura. Ma l'avvenimento più atteso era la cattura di un pesce. Il personale di guardia iniziava a salpare la lenza, l'eccitazione aumentava, tutti avevano suggerimenti da dare e cercavano di individuare che pesce fosse e le dimensioni della preda a seconda di quanto fosse combattivo. Il tonno combatte inizialmente ma poi si arrende, il dorado, invece, ha una gran forza e combatte fino alla fine. Oltre ad essere un gran combattente, è un pesce con ottime carni e dai colori dorati che spariscono alla sua morte,

Il trambusto in coperta faceva accorrere il nostromo, anche se in turno di riposo e soffrendo per non essere lui a salpare la lenza, si preparava con il raffio, per ferrare la preda. Dopo il nostromo interveniva il cuoco, per vedere quale sarebbe stato il menù del giorno! In tutta la traversata molti furono i pesci pescati e tanti i pesci volanti che, attratti dalla luce della chiesuola, atterravano in coperta, ma che non alimentavano la nostra cambusa, perché immangiabili.

Con questa lunga andatura in poppa abbiamo dovuto affrontare il problema del logorio delle manovre e delle vele e la necessità di controllare l'albero fino in testa. Operazione questa non semplice considerando l'altezza da raggiungere e l'oceano che non è mai calmo.

Abbiamo verificato un inconveniente delle trinchette gemelle montate sulla stessa relinga, con una unica serie di garrocci. Quando aperte a libro le vele si rovinavano strusciando sui garrocci costringendoci a riparazioni quasi giornaliere. Altra difficoltà incontrata era dovuta al notevole slancio di poppa. Al diminuire del vento e della velocità, quando la grossa onda oceanica investiva la poppa, così slanciata, faceva vibrare tutta la barca in maniera preoccupante e non rimaneva altro che imprimere velocità con il motore. Così passarono i giorni della traversata atlantica, senza avarie di rilievo e con il morale dell'equipaggio sempre alto.

All'alba del diciassettesimo giorno avvistammo una riga nera di prua che interrompeva l'orizzonte. Eravamo arrivati e tutti sentimmo il sollievo e l'orgoglio di aver portato *Astra* oltreoceano. Nelle prime ore del pomeriggio entrammo nella baia di Falmouth, dando fondo all'ancora, non essendoci fondali adeguati in banchina, aiutati nella scelta del punto di fonda dai suggerimenti delle imbarcazioni, che sul canale 16 ci avevano contattato per darci il benvenuto e per avere informazioni sulla barca, la nostra provenienza e la successiva destinazione. Una specie di cerimoniale e tradizione che unisce tutti gli equipaggi al termine della traversata che avevamo effettuato ad una media di 7 nodi.

Nel programma iniziale era prevista una sosta di almeno una settimana ma per la necessità di recuperare il tempo perso alle Canarie, l'impossibilità di ormeggio in banchina e l'assenza di avarie, restammo alla fonda solo due giorni, il tempo per dare due notti di riposo all'equipaggio ed acquistare viveri freschi. Non avevamo necessità né di carburante né di acqua.

Via radio ebbi modo di contattare il nostro armatore, facendo un breve resoconto e informandolo della rotta che avrei seguito per raggiungere Miami, con sosta nell'isola di Portorico. Contattai anche la nostra agenzia marittima dando l'incarico di informare le famiglie di tutto l'equipaggio. Purtroppo uno dei marinai napoletani, il migliore, per motivi familiari e di lavoro dovette sbarcare per rientrare in Italia. Lo salutammo, con dispiacere, promettendo che lo avremmo tenuto al corrente della nostra navigazione.

ANTIGUA - PORTORICO

Dopo la breve sosta ad Antigua, riprendemmo il mare, nelle prime ore pomeridiane del 3 Aprile, per una navigazione di solo 280 miglia. Navigazione relativamente breve e con coste sempre in vista, dovendo risalire l'arco formato dalle Isole di Sottovento, per poi dirigere per il passaggio delle isole Vergini Americane, fra le isole di Culebra e di Saint Thomas e quindi per il porto di San Juan, capitale di Portorico. Sospinti dall'aliseo, che in questa zona spira da NE, con intensità sempre intorno ai 20 nodi, passammo, in successione, le isole di Nevis, St Christopher, St Eustatius e Saba. Ognuna di queste isole meriterebbe una sosta, anche per un semplice bagno, ma ci mancava il tempo, dovevamo recuperare i giorni persi negli ozi delle Canarie!

In ore notturne, con vento e mare in prua superammo il passaggio delle Isole Vergini e alle prime luci eravamo nelle acque antistanti il porto di San Juan dove rimanemmo in attesa delle disposizioni dell'autorità portuale che ci autorizzò all'ingresso fra un mercantile ed una nave da crociera e ci ormeggiammo di punta alla banchina del locale circolo nautico. Avevo programmato la sosta a Portorico perché conoscevo il porto e la città. Sapevo che avremmo trovato assistenza ed accoglienza adeguata per ogni nostra necessità e facilità per effettuare i rifornimenti di nafta e viveri. In più occasioni avevo fatto scalo a San Juan e vi avevo passato anche un periodo relativamente lungo, quando, destinato negli Stati Uniti per un corso di istruzione presso la Marina Americana, decisi di passare le vacanze del periodo natalizio al caldo dei caraibi, ospite del locale circolo ufficiali. In quelle occasioni ebbi modo di frequentare il Club Nautico e di conoscere il Console Italiano ed altre persone che ci furono utili durante la permanenza. Nei tre giorni di sosta, provvedemmo al completo rassetto della barca, ai rifornimenti ed alle piccole riparazioni necessarie, anche con l'ausilio di personale messoci a disposizione dal Club Nautico. La presenza di *Astra* in porto fu riportata sui giornali locali e molti soci del Club ed italiani presenti sull'isola, ci fecero visita.

Uno degli ospiti mi donò un volume di fotografie delle isole dei caraibi con questa dedica:

Ricordo di una sosta a Portorico

“Poi il ricordo dura,

Riempie i vuoti,

Quando la terra è lontana

E la vita sa di sale;

E il sale è amaro.

Ma il mare è sempre quello”

PORTORICO - MIAMI

La mattina dell' 8 Aprile, dopo aver salutato il Console ed il Presidente del Club, eravamo pronti a mollare gli ormeggi. Secondo le disposizioni ricevute, *Astra* doveva uscire dopo la nave da crociera che era ormeggiata un centinaio di metri dalla nostra prora e seguirla nel canale che portava all'uscita del porto. Quando la nave si mise in movimento, il flusso di acqua spostato dalle sue grosse eliche ci investì con violenza e ci avrebbe fatto urtare la poppa in banchina se non avessi avuto i motori già pronti ed immediatamente ingranata la marcia avanti. Dopo tanti giorni passati in mare e tante miglia percorse senza avarie, sarebbe stata una beffa danneggiare la barca stando all'ormeggio in un porto sicuro! Preso da un minimo di agitazione chiamai sul canale 16 la nave per denunciare il pericolo che mi avevano fatto correre e la risposta arrivò con un tono di superiorità e poca cortesia, ricordandomi che io ero responsabile di come era ormeggiata la mia barca. Seguii la nave da crociera ,come indicato, fino all'uscita, ma a debita distanza, malgrado la richiesta del porto di accelerare la mia manovra. Le navi da crociera non mi sono mai state simpatiche.

Fuori dal porto, iniziò la nostra ultima tappa di trasferimento per raggiungere Miami. Dovevamo percorrere ancora circa 950 miglia, ma a tutti sembra di essere ormai arrivati. L'aliseo ci accoglie subito con 25/30 nodi da ESE facendoci avanzare con velocità di 8/9 nodi e punte di 10. La rotta che avevo tracciato per raggiungere Miami prevedeva di costeggiare la parte nord dell'isola di Portorico, navigare nel canale fra Dominica e le isole Turks e Caicos, seguire la costa nord di Cuba, rimanendo sempre fuori delle acque territoriali, entrare quindi nel Santareen Channel fra la Florida e le isole Bahamas. Per tutta questa navigazione il vento ci fu sempre favorevole come direzione, consentendoci andature sempre portanti e variabile come intensità, con punte di 30 nodi nei piovaschi seguiti da periodi di calma.

Non mancarono, comunque, vicende per movimentare la vita di bordo, che riguardarono la pesca e gli incontri con la Guardia Costiera degli Stati Uniti (USCG). Navigavamo in acque molto pescose e riuscimmo a catturare e mangiare pesce tutti i giorni, pescando anche la preda più grande di tutta la traversata. Le acque tra Cuba e la Florida, erano pattugliate dalla Coast Guard, per debellare i traffici di droga ma principalmente per impedire l'immigrazione clandestina da Cuba. Dopo essere stati sorvolati da un elicottero della USCG, che evidentemente aveva comunicato la nostra posizione, fummo raggiunti dalla nave madre dell'elicottero che ci ingiunse, via radio, di fermarci per un controllo. Ammainate le vele, fummo affiancati dal gommone dell'unità e salì a bordo un drappello armato di marinai, guidati da un ufficiale. Sempre con estrema correttezza mi chiesero i documenti di bordo, la provenienza, la destinazione e mi invitarono a riunire tutto l'equipaggio a poppa che doveva restare in quella zona sotto sorveglianza, mentre io solo potevo seguire l'ufficiale ed i due marinai americani che avrebbero proceduto alla completa ispezione.

Controllarono da prua a poppa, con scrupolo, aprendo ogni stipetto, ogni cassetto, le sentine e visitarono ogni spazio accessibile. Al termine di questa operazione mi rilasciarono un documento che attestava il controllo effettuato, informandomi che se fossimo stati fermati successivamente, cosa che accadde altre due volte, bastava che comunicassi il numero di protocollo del documento per evitare un'ulteriore ispezione. Prima di lasciare *Astra*, invitai l'ufficiale a scrivere una nota sul nostro libro di bordo, che riporto di seguito “Borded Italian sailing ship *Astra* by USCG Valiant, no remarks. Captain and crew very cooperative. P. De Batte, Ensg USCG”.

Senza ulteriori difficoltà, se non quella di seguire con attenzione la rotta, per evitare i bassi fondali,

proseguimmo la navigazione, cercando di sistemare al meglio *Astra* per l'arrivo a Miami, dove le autorità portuali, cittadine ed il consolato italiano, erano state informate del nostro arrivo e del motivo della nostra sosta. Nel pomeriggio del 13 Aprile eravamo all'ingresso del canale che conduce al porto di Miami e salì a bordo il pilota, informandoci che per la notte saremmo stati ormeggiati ad una banchina della Coast Guard e che la mattina seguente era previsto il nostro ingresso a Miami, percorrendo il lungo canale, in parata, dietro la nave scuola Danmark della Marina Danese, salutati dai mezzi del porto, vedette della USCG, e barche a vela di residenti. Il canale ha una lunghezza di circa tre miglia e sul lato sinistro, completamente banchinato, sono ormeggiate le navi da crociera, mentre sul lato opposto corre il viale che porta a Miami Beach. Ci aspettavamo tanti spettatori anche perché l'arrivo delle due imbarcazioni era stato pubblicizzato.

Malgrado la stanchezza per i sei giorni trascorsi in mare, chiesi un ultimo sforzo all'equipaggio per preparare *Astra*, lavare la coperta, approntare le vele di prua, issandole sugli stralli giuncate, in modo da poterle aprire rapidamente, cazzando le scotte.

A questo punto ebbi il primo ammutinamento a bordo. Altri sarebbero seguiti. Il marinaio milanese, che non si era minimamente inserito nel gruppo, non aveva mai accettato né le battute né gli scherzi dei ragazzi napoletani, si rifiutò di collaborare, adducendo il motivo che il suo impegno si era concluso con l'arrivo a Miami. Seccato da questo atteggiamento, gli liquidai le sue competenze, lo invitai a lasciare la barca, definitivamente, entro le sette del mattino seguente. Quando scese da bordo nessuno dell'equipaggio era in coperta per salutarlo e nessuno sentì la sua mancanza.

Imbarcato il pilota, lasciammo l'ormeggio quando in vista della Danmark e la seguimmo per tutto il canale, mettendo in vela. Finita la parata il pilota ci condusse al nostro ormeggio.

Termina così il trasferimento di *Astra* da La Spezia a Miami, dopo aver percorso 5700 miglia in 37 giorni di navigazione. Riportai sul giornale di bordo i miei complimenti e ringraziamenti a tutto l'equipaggio e la considerazione che, in aereo, avremmo potuto fare lo stesso percorso in poche ore, ma ci sarebbe mancata la soddisfazione che ora provavamo.

MIAMI

Dopo tante miglia percorse e tanti giorni di navigazione, mi aspettava un periodo diverso, con compiti principalmente logistici e di rappresentanza. Il Dr. Bussei, mi confermò la sua stima e fiducia e mi chiese di rimanere a bordo, quale comandante, fino al rientro in Italia, lasciandomi piena libertà organizzativa, tenendolo informato. Ormai mi sentivo parte di *Astra* ed accettai con entusiasmo.

Dopo qualche giorno dal nostro arrivo a Miami, sbarcarono i marinai che erano a bordo solo per la traversata e l'equipaggio si ridusse a sei componenti, il minimo previsto dalla tabella di armamento. Come primi impegni dovevo riportare *Astra* nelle condizioni iniziali, sbarcando i materiali non necessari, imbarcando quanto spedito con il container dall'Italia e prendere contatti con la produzione del film.

In una città come Miami, molto estesa, con quartieri non raccomandabili, con popolazione eterogenea ed abitudini diverse, avrei avuto qualche difficoltà senza l'aiuto del Direttore del porto, di origini italiane, di appassionati di vela attratti da *Astra* e dalla comunità italiana, molto numerosa ed organizzata. Tutte persone che si resero disponibili per risolvere le difficoltà che mi si presentavano e furono di grande aiuto per farmi conoscere la città ed inserirmi nella vita sociale. Erano gli anni in cui Miami ebbe un grande sviluppo turistico ed economico e le autorità locali favorivano ogni occasione che attirasse investimenti e portasse visibilità, ed *Astra*, con la prospettiva della realizzazione del film, fu favorita da questa circostanza. Ci fu assegnato un ormeggio in prossimità dell'uscita del porto, in posizione visibile dalle strade sopraelevate che conducevano alle spiagge di Miami Beach e vicino ad un grande centro commerciale raggiungibile a piedi, per tutti i nostri acquisti.

Il direttore del porto, oltre a concederci l'ormeggio in forma gratuita, fece sistemare un generatore in banchina per fornirci la tensione necessaria ai nostri impianti e mi autorizzò a frequentare il club ed il ristorante riservato ai dirigenti ed agli ufficiali delle navi da crociera all'ormeggio. Gli appassionati di vela che visitarono *Astra* mi invitarono ai loro club e mi aiutarono a svolgere tutte le

pratiche necessarie per sdoganare il container e per il successivo trasferimento alla nostra banchina. La comunità italiana mi invitò a tenere una conferenza durante uno dei loro incontri conviviali e fu pubblicato un lungo articolo sul loro periodico, che servì a far aumentare il numero di visitatori a bordo, ma anche il numero di persone disposte ad aiutarci.

I problemi amministrativi furono facilmente risolti rivolgendomi alla sede di una banca italiana presente in città, il cui direttore divenne ben presto amico ed estimatore della barca. Analoga amichevole accoglienza ricevetti dal consolato italiano, che risolse ogni difficoltà burocratica. Con tutti questi nuovi amici ed aiuti fu facile risolvere i problemi iniziali ed *Astra* riprese ben presto il suo miglior assetto, rendendosi pronta per gli impegni successivi. Con la produzione del film concordammo una visita a bordo per un primo contatto ed una uscita in mare per la settimana successiva. L'equipaggio, emozionato per questo incontro con il mondo del cinema, preparò la coperta e tutti gli interni nel modo migliore, lucidando gli acciai, gli ottoni e l'argenteria come non avevano mai fatto!

Il produttore del film ed il suo staff furono ricevuti a bordo per un aperitivo al tramonto e rimasero colpiti dalla bellezza della barca e dall'accoglienza. Dopo qualche giorno lo stesso gruppo di persone, con al seguito alcuni fotografi e cineoperatori, imbarcarono al mattino ed uscimmo in mare. Fuori dal porto, favoriti da una leggera brezza, mettemmo in vela alzando la randa e aprendo le tre vele di prua che avevamo giuncato sui rispettivi stralli. Manovrammo conducendo *Astra* in tutte le andature, mentre un elicottero volteggiava sopra di noi per delle riprese e gli operatori a bordo inquadravano l'equipaggio nel loro lavoro. Finite le riprese, offrimmo ai nostri ospiti un buffet a base di prodotti italiani. Rientrati in porto nel tardo pomeriggio, il produttore volle salutare e ringraziare personalmente tutti i componenti l'equipaggio facendo particolari complimenti al nostro cuoco, che, da quel momento in poi fu preso in giro per il successo avuto nel mondo del cinema. Dopo questi incontri, i contatti con la produzione del film furono tenuti direttamente dagli uffici di Torino e per *Astra* iniziava un periodo di attesa delle decisioni per le riprese.

Approfittai di questo periodo per dedicarmi al turismo. Noleggiata una macchina visitai la Florida, stato che presenta molte attrazioni, dalle spiagge di Miami Beach ai molti porticcioli pieni di lussuosi yachts, principalmente a motore, agli Everglades, all'arcipelago delle Florida Keys. Everglades è un parco nazionale costituito da un territorio paludoso e con flora e fauna che non si ritrova in nessuna parte del mondo. Le Florida Keys sono un arcipelago di piccoli isolotti disposti ad arco che si estende dalla penisola della Florida verso sud ovest, separando l'Atlantico dalle acque del Golfo del Messico. I 1700 isolotti che costituiscono l'arcipelago, sono collegati fra loro da ponti, vere opere di ingegneria, ed è così possibile raggiungere in auto l'ultimo isolotto della catena, Key West, località resa famosa da Ernest Hemingway, che vi soggiornò a lungo. Non poteva mancare una visita all'acquario di Miami dove si esibiscono, in un incredibile spettacolo, delfini, foche e orche, animali questi ultimi, di una bellezza ed intelligenza unica.

Ma le mie escursioni turistiche non potevano svolgersi solo via terra, avevo uno yacht a disposizione e un arcipelago, le Bahamas, non lontano da Miami. L'armatore approvò questo mio progetto esplorativo e mi invitò a riferirgli dei risultati, per una sua eventuale visita.

BAHAMAS

L'arcipelago delle Bahamas, formato da più di 600 isole e piccoli atolli, si estende per circa 700 miglia e le isole più a settentrione si trovano ad una distanza di sole 50 miglia dalla costa della Florida. Solo le isole maggiori sono densamente popolate e con strutture alberghiere e servizi per il turismo, le altre sono quasi disabitate e raggiungibili solo per mare. Isole queste ultime basse, rocciose, circondate da banchi di sabbia e dalla barriera corallifera ma che racchiudono ancoraggi ben protetti e baie dalla bellezza unica.

Dopo un mese dal nostro arrivo a Miami riprendemmo il mare per esplorare le Bahamas, ma anche per non far perdere all'equipaggio ed al comandante l'abitudine alla navigazione. Navigazione relativamente breve: ci separavano, infatti, solo 70 miglia da Freeport, nell'isola di Grand Bahamas, porto dove prevedevo di sostare per le pratiche doganali. Per raggiungere Freeport dovevamo

attraversare lo stretto della Florida, braccio di mare che separa la costa americana dalle Bahamas, e dove scorre la corrente del golfo da sud verso nord, con una velocità di 4/5 nodi. Dovendo attraversare lo stretto con rotta quasi ortogonale, è stata questa una delle poche volte in cui ho dovuto risolvere il problema vettoriale della corrente.

Sbrigate le pratiche doganali non senza difficoltà, il giorno seguente, nel tardo pomeriggio, lasciammo Freeport dirigendo per Nassau, capitale delle Bahamas, nell'isola di New Providence. Dopo una interessante, ma anche stancante, navigazione notturna nel canale, fra banchi di corallo, che conduce a Nassau, ci fermammo a ridosso in una baia per una mattinata di riposo e nel pomeriggio entrammo in porto, ormeggiando fra le numerose navi da crociera presenti.

Nei giorni seguenti esplorammo le isole vicine a Nassau fermanoci la notte nei migliori ridossi e nelle baie più belle che i portolani suggerivano. Dopo una settimana di esplorazioni, con una navigazione di due giorni, rientrammo a Miami. Riferii al nostro armatore della bellezza delle isole Bahamas e mi comunicò la sua decisione di raggiungere Nassau in aereo e che sarebbe imbarcato su *Astra* con un ospite. Qualche giorno prima del suo previsto arrivo, lasciammo Miami per Nassau e, imbarcato l'armatore, navigammo fra le isole meno popolate, secondo l'itinerario che avevo previsto, evitando le località più turistiche, conoscendo la scarsa propensione dell'armatore per i luoghi affollati.

Dopo questa piccola crociera facemmo nuovamente scalo a Nassau dove l'armatore sbarcò, senza far mancare a me ed all'equipaggio i suoi ringraziamenti ed i suoi complimenti per quanto fatto e per come avevamo mantenuto l'imbarcazione. Mentre il nostro armatore rientrava in Italia ed al suo lavoro, *Astra* rientrava a Miami per prepararsi ai nuovi impegni che l'attendevano. Le isole Bahamas e le acque cristalline che le circondano mi avevano particolarmente colpito per la loro bellezza. Non potevo, allora, neppure lontanamente immaginare che, anni dopo, queste isole sarebbero tornate nella mia vita. La vita presenta sempre delle sorprese.

MIAMI-NEWPORT

Durante la permanenza del Dr. Bussei a bordo, concordammo i programmi futuri di *Astra*. Le riprese del film erano state rinviate a dopo l'estate e si avvicinava il periodo critico per il formarsi dei cicloni tropicali; proposi quindi di spostare *Astra* più a nord dove, statisticamente, queste perturbazioni tropicali non arrivano o comunque hanno una intensità molto minore. Suggerii il trasferimento a Newport nello stato del Rhode Island.

La scelta di Newport era dettata da diverse ragioni, alcune anche di carattere personale, avendo trascorso un anno intero in quella cittadina come frequentatore del Naval Command College, scuola della Marina degli Stati Uniti, che prepara gli ufficiali superiori agli incarichi più prestigiosi ed io vi ero stato assegnato in rappresentanza della nostra Marina. Conoscevo bene Newport ed avevo molti amici che avrei rivisto con piacere e che certamente mi avrebbero aiutato, come avrei rivisto volentieri la bella casa che avevo abitato e la prestigiosa scuola che avevo frequentato,

Ma a parte le motivazioni personali, Newport era il principale e più prestigioso centro della vela negli Stati Uniti. dove si erano svolte tutte le edizioni dell'America's Cup dal lontano 1851 fino al 1983, anno in cui la coppa era stata vinta dall'Australia. In particolare, tutte le edizioni corse con i "J" Class si erano svolte in quelle acque ed ero certo che *Astra* sarebbe stata accolta con entusiasmo. Inoltre, il "J" Class Endeavour, recentemente ristrutturato nel cantiere olandese Huisman, stava effettuando la traversata atlantica dall'Europa e poteva essere interessante ed appropriato accoglierlo al suo arrivo. E così fu presa la decisione di raggiungere Newport, dove volevo arrivare prima di Endeavour per conquistare un primato, non certo registrato, ma che per me aveva importanza come soddisfazione personale e del mio equipaggio. Secondo le condizioni che regolavano l'America's Cup negli anni trenta, l'imbarcazione sfidante doveva raggiungere la località stabilita per lo svolgimento delle regate via mare. Tutti i "J" Class inglesi che negli anni sfidarono gli americani, ottemperarono a questa regola. Le traversate furono effettuate via mare ma senza albero ed a rimorchio di una nave appoggio oppure armati con due alberi e velatura ridotta. Nessuno di essi aveva mai raggiunto Newport con velatura completa ed io, con *Astra*, volevo essere il primo. Riuscii a conquistare questo primato, che rimane scritto solo nel

giornale di bordo e nei miei ricordi.

Conoscendo solo la data di partenza di Endeavour dall'Inghilterra e non sapendo la rotta che avrebbe seguito, affrettai i preparativi della barca per affrontare la lunga navigazione di circa 1200 miglia per Newport. Oltre all'imbarco di viveri e nafta, feci reimbarcare la randa di cappa i tangoni e le trinchette gemelle, attrezzature non proprie per una imbarcazione anni '30 ma che potevano essere utili. Con ottime previsioni meteo ed una buona intensità della corrente del golfo, che ci avrebbe aiutato in maniera considerevole per tutta la navigazione, lasciammo Miami il 10 Luglio, salutati dal direttore del porto, da tanti amici che avevamo conosciuto e da qualche cuore infranto.

La navigazione si presentava relativamente semplice con venti prevalentemente dai quadranti meridionali, nessun passaggio in acque pericolose e l'unica difficoltà era data dall'intenso traffico marittimo che avremmo incontrato, specialmente in prossimità dei numerosi porti lungo la costa americana che dovevamo risalire dalla Florida fino al Rhode Island. Ma le mie maggiori preoccupazioni derivavano dal numero dei componenti l'equipaggio. Una cosa è condurre una imbarcazione a vela di 36 metri con sei persone per brevi navigazioni, cosa ben diversa è condurla in navigazioni lunghe quando è necessario fare turni di guardia e disporre quindi di solo tre persone in coperta. Dopo tanti mesi conoscevo benissimo ognuno dei componenti l'equipaggio, mi fidavo di loro e della loro serietà ma per ognuno sapevo anche quali erano i limiti e le conoscenze.

Prima della partenza, stabilii la composizione delle due guardie, nominando i responsabili, chiesi uno sforzo al nostro cuoco che, nelle ore diurne, sarebbe rimasto fuori turno, mentre nelle ore notturne avrebbe dovuto coprire una guardia. Per quanto riguardava la navigazione, informai che la velocità non doveva mai scendere sotto i sette nodi e, se vento e corrente non ci avessero consentito di mantenere quella velocità minima, avremmo impiegato i motori. Il direttore di macchina capì subito che se la messa in moto avveniva quando fuori turno doveva lasciare la cuccetta per fare i controlli previsti! Al cuoco detti l'indicazione di preparare piatti semplici in modo da poter riposare durante il giorno. Io non mi inserii in nessuna delle guardie ma, ovviamente, ero presente quando di turno la squadra con solo due persone e comunque trascorrevo la notte a ridosso in sala nautica o steso sul divanetto della tuga principale per ogni evenienza.

La navigazione si svolse senza grandi difficoltà con venti portanti che ci consentirono l'impiego delle trinchette gemelle e con la corrente del golfo che, per lunghe tratte, ci fece raggiungere velocità effettive di 15 nodi. Le due guardie facevano a gara per stabilire il record di percorrenza. Il vento nei primi giorni raggiunse anche punte di 25 nodi e solo per un giorno ruotò a nord diminuendo di intensità e costringendoci all'uso del motore per mantenere la velocità prevista. Il mattino del 16 Luglio ci ormeggiammo alla boa di Goat Island, all'ingresso della baia, in attesa dell'assegnazione del posto definitivo. Avevamo navigato per sei giorni e 12 ore con velocità media superiore a 8 nodi.

NEWPORT

Newport è una cittadina del New England situata su un promontorio dell'isola di Aquidneck, bagnata dalle acque della baia di Narragansett, un grande estuario che sfocia nell'oceano. Città turistica che ospita nel periodo estivo le famiglie più ricche e famose della borghesia americana che costruirono ville sul mare di grandi dimensioni molte delle quali sono ora dei musei o sedi di circoli. Nelle acque della baia hanno sede una base della Marina americana, una flotta di pescherecci di altura, dediti principalmente alla pesca delle aragoste, diversi marina per imbarcazioni da diporto, in uno dei quali ci ormeggiammo.

Come mi ero immaginato, *Astra* fu accolta con grande entusiasmo ed io fui festeggiato dai tanti amici e dallo staff del Naval College che pubblicò un articolo sul giornale della scuola, riportando la notizia che un ex allievo era arrivato a Newport in barca a vela. Analogo risalto venne dato dalla stampa locale, da cui fui intervistato, che pubblicò articoli con la storia della barca e resoconti della navigazione effettuata. Ma il maggiore interesse per *Astra* venne dal mondo della vela. Come accennato, Newport è uno dei maggiori centri velici del mondo, paragonabile a Cowes in Inghilterra. E' infatti sede estiva del NYYC, sede del Ida Lewis Yacht Club, sede del Museum of Yachting e le sue acque hanno visto le sfide

dell' America's Cup per tanti anni e sono il porto di arrivo e di partenza delle più importanti regate transoceaniche.

Oltre alle persone che già conoscevo, ebbi modo di incontrare i dirigenti dei due famosi YC e il direttore del museo, che mi invitarono a frequentare le loro sedi. Contraccambiai invitando a bordo i vecchi e nuovi amici ed ospitai a colazione la proprietaria di *Endevour*, Elizabeth Meyer, con la quale, durante una cena nella sua splendida villa, concordammo l'uscita in mare di *Astra* per incontrare *Endevour*, al termine della traversata atlantica. Il nostro armatore ci raggiunse il giorno stesso dell'arrivo di *Endevour*, che entrò nella baia scortato da noi e da *Shamrock*, "J" Class di proprietà del museo. *Endevour* si ormeggiò ad una boa nella baia e sulle due fiancate si ormeggiarono *Astra* e *Shamrock*. Le tre imbarcazioni costituivano uno spettacolo unico per le numerose barche che erano uscite per accogliere *Endevour*. Finiti i festeggiamenti, con molte bottiglie stappate, i tre "J" raggiunsero i propri ormeggi. Dopo qualche giorno, lasciammo Newport per accompagnare a New York il nostro armatore e la sua ospite. Dopo una sosta nell'isola di Martha's Vineyard, navigammo tutta la notte per essere a N. Y. alle prime luci, entrando nel marina di North Cove, situato nei pressi delle torri gemelle, marina di nuova costruzione con servizi di alto livello che non ho mai trovato altrove. Dopo lo sbarco dell'armatore, rientrammo a Newport dove il NYYC, in collaborazione con il Museo, aveva organizzato una regata su tre prove per i tre "J" Class. Accettai la sfida, pur sapendo che *Astra* era inferiore alle altre due imbarcazioni sia per il piano velico sia per il numero dei componenti l'equipaggio. Per la regata invitai alcuni amici, ma eravamo solo otto persone ad affrontare equipaggi molto più numerosi. Lo spettacolo per il pubblico era comunque assicurato e sembrava di essere tornati indietro nel tempo. La premiazione si tenne nella sede del museo e ad *Astra* fu assegnato il premio per il miglior restauro conservativo. Avevo visitato le altre imbarcazioni, ero ormai amico dei rispettivi comandanti, ed anche se il mio giudizio può sembrare di parte, ritengo giusta l'assegnazione del premio, perché aveva il piano velico e la suddivisione degli interni come all'origine ed era stata arredata con materiali dell'epoca e con molta cura nei dettagli, basti pensare a tutti i bozzelli, pastecche,



Newport (da destra) Astra, Endevour, Shamrock, tre J-Class famose si ritrovano insieme.

rinvii in coperta in legno ed ottone, pur avendo un moderno meccanismo interno. Mi sembrò giusto informare di questo riconoscimento l'armatore, l'architetto Faggioni ed il cantiere Beconcini, i principali attori del restauro. Nei due mesi trascorsi a Newport feci rientrare a turno in Italia l'equipaggio per un periodo di riposo e per il rinnovo dei visti.

NEWPORT - MIAMI

Giunti quasi alla fine dell'estate ci preparammo a lasciare il New England e Newport, città che ci aveva accolto con viva simpatia. Dovevamo rientrare a Miami facendo una nuova sosta a New York, dove ci attendeva il Dr. Bussei, con ospiti, per trascorrere alcuni giorni a bordo. Regolai l'ora di partenza in modo da navigare di notte ed essere al mattino seguente a destinazione. Al tramonto calò, quasi all'improvviso, una fitta nebbia, tipica di quelle zone, che ridusse la visibilità a pochi metri. Ammainate le vele procedemmo a motore nel lungo braccio di mare che conduce a New York. Ricordo quella notte come un vero incubo per l'intenso traffico di navi, di cui si sentiva il rumore dei motori e si percepiva l'onda provocata dal loro passaggio ma senza vedere niente. Finalmente sorse il sole, la nebbia si diradò e vedemmo la statua della libertà. Libertà, per me, da un incubo!

Passammo una decina di giorni ormeggiati al marina di North Cove, cogliendo l'occasione per visitare la città e non mancò la salita all'ultimo piano delle torri gemelle, che, come sappiamo, sono state distrutte da un attentato terroristico, qualche anno dopo. Nel marina era ormeggiato anche *Endevour* e su invito della sua armatrice feci una uscita in mare per una veleggiata nelle acque dell'Hudson. Apprezzai l'efficienza e la praticità dell'attrezzatura di coperta e della suddivisione degli interni con possibilità di ospitare molte persone ma mancava il fascino antico di *Astra*.

Il 3 ottobre mollammo l'ormeggio ed in prossimità della statua della libertà mettemmo in vela mentre l'armatore, con i suoi ospiti, facevano delle riprese da un motoscafo. Finite le riprese, dirigemmo per il mare aperto accompagnati per un tratto dal motoscafo che ci dava gli ultimi saluti. Avevamo da percorrere 950 miglia. Risalendo a Newport la corrente ci aveva resi felici ora la corrente contraria ci avrebbe rallentato. Avevamo però il supporto del motore, con la sola limitazione del carburante.

Nei primi due giorni un forte vento da NW che, a tratti, superò i 30 nodi, ci fece raggiungere delle ottime velocità. Percorremmo addirittura 250 miglia in 24 ore navigando sottocosta in zone senza corrente. Successivamente il vento ruotò nei quadranti meridionali, calando di intensità e dovemmo ricorrere al motore, che ci faceva contrastare la corrente, ma aveva il difetto di consumare carburante! Con andatura mista, vela e motore, raggiungemmo il confine fra lo stato della Georgia e la Florida. Mancavano 300 miglia per l'arrivo a destinazione ma, viste le condizioni del vento, come direzione ed intensità e la forte corrente contraria, ritenni prudente fare rifornimento di carburante. Diressi per Mayport, situata sull'ampio estuario del Saint John's River. Non avevo a bordo una carta nautica della zona e, come mi è accaduto altre volte e credo sia accaduto a tanti altri naviganti, chiesi ad un peschereccio che passava nelle vicinanze la posizione esatta e dove potevo effettuare carburante. Il comandante, diretto a Mayport, ci invitò a seguirlo e ci condusse fino alla prima banchina di rifornimento. Ringraziammo il nostro provvidenziale pilota con una cassetta di vino dell'armatore che, certamente, ci avrebbe perdonato questo piccolo furto! Ai giorni odierni, con GPS e cartografia digitale tutto è più semplice e non occorre disturbare i pescherecci.

Uscimmo dall'estuario senza difficoltà, anche se passammo su una barra di sabbia avendo sotto la chiglia pochi centimetri di acqua ma si vede che per noi era un giorno fortunato. Percorremmo l'ultimo tratto di navigazione con vento al lasco e la mattina del 10 ottobre entrammo a Miami, dove ripresi i contatti con i vecchi amici ai quali raccontai della piacevole esperienza fatta a Newport ed i particolari delle navigazioni. Ero contento di essere nuovamente in Florida, che ci aveva accolti con un clima gradevole e senza la pesante umidità del periodo estivo. Come gli uccelli, eravamo migrati al Nord in estate e tornavamo al Sud per il periodo invernale! Non avevamo notizie del film e non ci rimaneva altro che attendere. Feci rientrare in Italia i marinai che non avevano ancora fatto il turno di riposo, necessario anche per il rinnovo del visto, ed io passai qualche giorno in un resort in Messico, facendo immersioni subacquee, attività a cui mi ero appassionato.

Ai primi di Dicembre giunse la notizia che il film non sarebbe più stato realizzato. Non ho mai saputo la ragione ma credo sia dipeso dal precario stato di salute del regista Michelangelo Antonioni. Cambiavano così tutti i programmi. Informai l'armatore che la traversata atlantica da Ovest ad Est nel periodo invernale, non era consigliabile per una barca a vela, dovendo effettuarla in latitudini molto a nord, per trovare venti favorevoli. L'armatore, con la rapidità decisionale che ha sempre avuto, mi disse: "Comandante, allora noi ce ne andiamo ai Caraibi, parta al più presto." Prima di lasciare Miami dovevo pianificare la navigazione di rientro, acquisire la cartografia necessaria e predisporre il container nel porto dove avrei sbarcato i materiali non necessari e preparato la nostra barca per la impegnativa traversata atlantica. Su consiglio del direttore del porto, organizzai la spedizione del container a St.Thomas, nelle isole Vergini Americane, isola con un porto ben attrezzato dove potevo sostare prima di lasciare i Caraibi e da dove il container poteva essere spedito in Italia. Per la traversata avevo previsto di risalire a nord fino a Bermuda da dove raggiungere le Azzorre e quindi Gtbilterra. Acquistata la cartografia ed i documenti nautici necessari per le prossime navigazioni, imbarcati viveri e carburante eravamo pronti per raggiungere il mar dei caraibi.

MIAMI - PORTORICO

Dopo aver salutato i tanti amici con un ricevimento a bordo, il mattino del 16 Dicembre lasciammo Miami, con il direttore del porto in banchina ad assistere alla nostra partenza. Per raggiungere le Piccole Antille avevo previsto una rotta diversa da quella fatta al nostro arrivo. Invece di percorrere lo stretto della Florida, con corrente contraria, avrei percorso il Providence Channel, canale che consente di attraversare l'arcipelago delle Bahamas e quindi dirigere per Portorico, dove prevedevo una sosta, lasciando le Bahamas e le Turks and Caicos sulla dritta. La scelta di questa rotta dipese dalle previsioni meteo, dall'esame delle Pilot Charts ed anche dalla possibilità di effettuare qualche sosta notturna alla fonda, durante il passaggio fra le isole Bahamas. Ulteriore motivazione quella di scoprire nuovi ancoraggi e nuove isole di questo splendido arcipelago. Per tre giorni navigammo solo nelle ore diurne con venti leggeri e mare calmo, trascorrendo la notte alla fonda. Piacevole navigazione, anche se lenta, ma movimentata dalla pesca che rifornì il nostro frigorifero di ottime prede fra cui un combattivo barracuda ed un dolfin di almeno dieci kg.

Usciti dal Providence Channel, dirigemmo per Portorico costeggiando Eleuthera Island, Cat Island, così denominata perché, vista dall'alto, ha la silhouette di un gatto che sta spiccando un salto e San Salvador, l'isola dove approdò Colombo. Percorremmo le 800 miglia che ci dividevano da Portorico con vento variabile sia in direzione che in intensità con medie giornaliere non elevate che non ci consentirono di arrivare a destinazione per Natale, come avevo programmato. Non ci si può fidare neppure degli Alisei! Il Natale ci regalò, comunque, un buon vento intorno ai 20 nodi che ci fece arrivare avanti al porto di San Juan verso le quattro del mattino del 26 Dicembre. La direzione portuale ci comunicò di rimanere in attesa all'esterno del porto per consentire l'uscita delle numerose navi da crociera che, dopo aver trascorso il giorno di Natale in porto, riprendevano il mare. L'attesa durò fino alle nove quando fummo autorizzati all'ingresso e ci ormeggiammo al posto assegnatoci.

Effettuati i rifornimenti di viveri e di carburante, la sera del 29 Dicembre lasciammo San Juan, dirigendo per l'isola di St.Thomas, nelle Isole Vergini Americane. Iniziava così una nuova fase della nostra lunga crociera: il mare dei Caraibi.

IL MARE DEI CARAIBI

Lasciammo Portorico la sera del 29 Dicembre e durante le ore notturne entrammo nel mare dei Caraibi, mare che bagna le coste del centro America ed è separato dall'Oceano Atlantico dalle Antille, arcipelago disposto ad arco, tra la Florida e le coste orientali del Venezuela. L'arcipelago si divide in due distinti gruppi di isole, le Grandi Antille, a nord, che comprendono le isole più estese, Cuba, Haiti, Portorico e le Piccole Antille ad Est, impropriamente dette Caraibi, mentre questo termine si riferisce a tutte le coste ed isole bagnate dal mare dei Caraibi. Le isole principali furono scoperte da Cristoforo

Colombo ed occupate dagli Spagnoli, poi, nel corso degli anni, le varie isole sono passate sotto diverse dominazioni di stati europei come Danimarca, Svezia, Olanda, Francia, Inghilterra ed infine Stati Uniti.

Le Piccole Antille, vicine fra loro geograficamente, sono politicamente e culturalmente molto diverse in conseguenza delle influenze avute nel corso degli anni. Alcune sono diventate nazioni indipendenti, altre sono rimaste legate, in forme diverse, alle nazioni che nel passato le avevano dominate, altre ancora, come le isole francesi, sono parte del territorio nazionale. La complessità etnica, sociale e linguistica è uno degli aspetti più affascinanti delle Piccole Antille.

Questa nuova fase della nostra lunga crociera ci portava a navigare nel mare dei Caraibi, dove, nel periodo invernale, ci sono ottime condizioni meteo con temperature non elevate e venti provenienti dai settori orientali. Ci aspettavano navigazioni relativamente brevi, vista la vicinanza fra le isole, ma con un maggiore impegno logistico, dovendo ricevere ospiti a bordo e rispondere alle loro necessità. Era previsto che ci avrebbero raggiunto, in periodi diversi, l'armatore con un solo ospite e successivamente i figli con amici e quindi alcuni parenti residenti in America. Gli ospiti provenienti dall'Europa sarebbero atterrati a Martinica, gli altri provenienti dagli Stati Uniti a St.Barth. Come avevo fatto alle Bahamas, intendevo fare una esplorazione delle isole in modo da poter proporre agli ospiti itinerari interessanti e rispondenti alle loro aspettative.

ST. THOMAS - MARTINICA

Entrati nel mare dei Caraibi, passando fra l'isola Vieques e l'isola di Culebra, dirigemmo per St.Thomas dove ci ormeggiammo, il mattino del 30 Dicembre, nel bel porto naturale della capitale dell'isola, Charlotte Amalie. L'isola fa parte delle isole Vergini Americane che gli Stati Uniti acquistarono, nel vero senso della parola, dalla Danimarca, nazione che la aveva colonizzata. Presi i contatti con lo spedizioniere che doveva ricevere il nostro container, trascorremmo l'ultimo dell'anno inserendoci nei folcloristici festeggiamenti nelle strade intorno al porto, dove, oltre ad *Astra* erano ormeggiati lussuosi yacht a motore.

Dopo St.Thomas raggiungemmo, con una navigazione di 130 miglia, St.Barth, entrando nel porto di Gustavia, il cui nome ricorda la dominazione della Svezia sull'isola, dominazione che durò circa un secolo, prima che fosse venduta alla Francia. St.Barth è l'isola più sofisticata dell'arcipelago, con negozi dei marchi più prestigiosi. Ordinata e pulita, ha un aspetto decisamente nordico per l'architettura delle costruzioni che si estendono intorno al porto naturale, simile ad un fiordo. Mentre il porto è sicuro ed a prova di uragano, l'aeroporto è uno dei più pericolosi al mondo. Approfittammo dei negozi e magazzini sul porto per fare i rifornimenti necessari e per alcune riparazioni all'attrezzatura.

Dopo due giorni di sosta riprendemmo il mare per raggiungere l'isola di Nevis che, insieme a St.Kitts, formano una nazione indipendente, associata al Commonwealth. Fuori dal ridosso di St.Barth ci accolse un Aliseo di 30 nodi che ci fece superare i 9 nodi di velocità. L'aliseo, generalmente costante come direzione, varia come intensità per effetto della situazione generale ma anche per l'orografia.

Superata l'isola di St.Eustatius e St.Kitts dirigemmo per la baia di Charleston, principale cittadina di Nevis, dove demmo fondo sotto costa per trovare ridosso, su un fondale buon tenitore. Pur avendo dato fuori due lunghezze di catena su un fondale di sei metri, durante la notte, sotto raffica, si spezzò la catena dell'ancora e scarrocciammo verso il largo. Messi in moto i motori ci riportammo sotto costa per dare fondo alla seconda ancora. Nevis di origine vulcanica ha una altezza di oltre 1000 metri ed il vento, superata la cima della montagna, scende lungo il pendio aumentando di velocità. Altro che ridosso! Non è stata questa la prima volta in cui mi sono trovato in queste circostanze. Le lezioni in mare non si imparano mai! La mattina seguente armato di maschera e pinne ed aiutato dalla fortuna, riuscii ad individuare l'ancora ed il pezzo di catena di circa un metro. Recuperata l'ancora, capeggiammo la catena ed in tarda mattinata eravamo pronti a lasciare la bella ma poco ospitale baia di Charleston.

Si avvicinava la data di arrivo del nostro armatore e, saltando Montserrat e Guadalupe, facemmo una sosta a Dominica per fare poi le ultime settanta miglia che ci dividevano dalla Martinica, che sarebbe stata la nostra base di appoggio per i prossimi mesi. Presi, quindi, contatti con il marina che ci avrebbe ospitati durante le soste, il cui personale mi aiutò a risolvere il problema di equipaggio. Il nostro cuoco

doveva sbarcare per motivi personali e rientrare in Italia, lasciando *Astra* proprio nel momento peggiore, considerando che avremmo avuto ospiti a bordo. Il personale del marina sparse la voce della nostra necessità di equipaggio e dopo alcuni colloqui scelsi una ragazza francese che, oltre ad essere una brava cuoca, era un buon marinaio. Sarebbe rimasta a bordo fino all'inizio del nostro viaggio di rientro. La nostra nuova cuoca si prese carico di fare gli acquisti per la cambusa ed ottenne successo sia fra gli ospiti sia fra l'equipaggio, ad eccezione del nostromo che non gradiva la mancanza di spaghetti.

I MIGRANTI DEL SOLE

Ed ora una piccola digressione per descrivere una categoria di abitanti temporanei delle isole che chiamerò "migranti del sole". Sono ragazzi giovani di tutte le nazionalità che prendono imbarco su yachts a vela o a motore per rafforzare gli equipaggi nel trasferimento delle imbarcazioni nei Caraibi e che trascorrono poi la stagione cercando imbarchi temporanei o facendo piccoli lavori a bordo, chiedendo, generalmente, solo vitto ed alloggio per la loro opera. Al termine della stagione invernale nei Caraibi, cercano imbarco per rientrare in Europa, dove inizia la bella stagione e dove trovano nuovamente il sole. La nostra cuoca faceva parte dei migranti del sole e mi presentò un amico che da qualche tempo passava la stagione invernale nei Caraibi e che conosceva perfettamente le isole anche nella parte interna e le abitudini positive e negative degli abitanti. Offrì anche a lui vitto ed alloggio in cambio della sua opera di guida turistica, opera che fu particolarmente utile per trovare i migliori ancoraggi e condurre i nostri ospiti in escursioni a terra alla scoperta delle bellezze interne delle isole. Durante la sosta a Martinica, colsi l'occasione per riprendere la verniciatura di tutte le parti in coppale ed anche per questo lavoro contribuirono alcuni migranti veramente bravi. Ma non sono tutti, come vedremo, persone affidabili. Una mattina trovammo a dormire in una cuccetta un illustre estraneo che era salito a bordo durante la notte e che fu difficile svegliare e ancora più difficile allontanare da bordo. Dopo questa vicenda, la notte togliavamo la passerella e chiudevamo tutti i portelli, malgrado il caldo.

OSPITI A BORDO

Astra, in perfetto ordine, accolse il nostro armatore e la sua ospite. L'armatore lasciò a me la scelta dell'itinerario e, conoscendo i suoi gusti e abitudini, prevedevo di navigare di giorno dando fondo la notte nelle baie meno frequentate ed evitando le isole più turistiche e mondane. Dopo due giorni dal suo arrivo salpammo da Martinica per Dominica, isola lussureggiante e selvaggia, irta di crateri vulcanici e dominata dalle più alte montagne dei Caraibi. La vegetazione è straordinaria e facili sentieri portano alla scoperta della foresta, dei laghi di acque fredde e di acque calde e alla vista di imponenti cascate. Tanto l'interno è ricco quanto le spiagge, nere e grigie, sono poco attraenti. Questo forse il motivo della scarsa presenza turistica.

Dopo la sosta a Dominica, sempre alla scoperta di isole poco frequentate, dirigemmo per l'isola di Saba sostando, per trascorrere la notte, a Guadalupe e St.Kitts. Saba, appartenente all'Olanda, non è che il cono di un vulcano estinto che emerge dal mare. L'isola, coperta da una fitta vegetazione, ha coste rocciose a picco sul mare che non offrono possibilità di approdo se non in una piccola baia. I piccoli insediamenti urbani sono arrampicati sul pendio e raggiungibili con stretti e ripidi sentieri percorribili a piedi. Saba rimase completamente isolata fino ai primi anni 60 quando fu realizzato un piccolo aeroporto con una pericolosa pista di soli 400 metri. Con questa struttura iniziò un turismo di elite di persone amanti del silenzio e di stupende viste del mare che rimane, però, quasi irraggiungibile.

In un bellissimo pomeriggio, con l'aliseo e mare in diminuzione, demmo fondo in una baia deserta che offriva buon riposo. Ci preparavamo ad assistere al tramonto ed a trascorrere una tranquilla notte nel silenzio di questa baia da dove non si vedevano neppure le luci degli insediamenti e sotto un cielo che si stava popolando di stelle. Una situazione ideale per me e per l'equipaggio non dovendo preoccuparci di ancore che arano e di catene che si spezzano ed anche per l'armatore, amante della solitudine e del silenzio. Ma non avevamo fatto i conti con l'oste!



All'imbrunire entrò nella baia una barca a vela con un equipaggio rumoroso che, dalle voci che arrivavano e dalla confusione che facevano, capimmo che erano italiani. La tranquillità del posto era sparita. Gettarono l'ancora molto vicino a noi ma non mi preoccupai eccessivamente considerando che l'aliseo avrebbe tenuto le imbarcazioni con lo stesso orientamento. Ma non fu così! Mentre cenavamo un forte colpo ci fece salire in coperta per scoprire che eravamo stati urtati dalla barca vicina. Il vento aveva cambiato direzione e le due imbarcazioni ruotando sul punto di fonda si erano toccate. I nostri vicini, essendo colpevoli, salparono per dare fondo alla dovuta distanza e dopo poco ci raggiunse lo skipper con i suoi documenti per constatare i danni, stilare la dichiarazione alla propria assicurazione e scusarsi dell'accaduto. Salendo a bordo si rivolse a me con queste parole: "Lei assomiglia molto al comandante Minervini". E così, in una isola lontana, semi disabitata, in una baia poco frequentata incontrai una persona conosciuta anni prima, quando regatavo nelle acque di Livorno. Fu come aver trovato un ago in un pagliaio!

Il giorno seguente lasciammo Saba. Dirigendo a sud e navigando anche di notte superammo tutte le isole che ci dividevano da St.Lucia, dove sostammo due giorni per dare modo ai nostri ospiti di fare escursioni a terra e visitare questa isola che, nel corso degli anni, è passata più volte dalla Francia all'Inghilterra e dove le due culture e le due lingue si sono mischiate. L'isola offre bellissime spiagge e numerosi ridossi fra cui il porto naturale della capitale. Dopo St.Lucia rientrammo a Martinica da dove l'armatore ripartiva per l'Italia e dove *Astra* avrebbe accolto gli altri ospiti.

Eravamo ormai alla fine di Febbraio e trascorremmo tutto il mese di Marzo navigando fra le isole con itinerari diversi a seconda dei desideri degli ospiti. Isole più turistiche e mondane per i giovani alla ricerca della vita notturna, isole meno frequentate per gli amanti della natura. Sbarcati gli ultimi ospiti a St.Barth, era arrivato il momento di pensare alla traversata atlantica per riportare *Astra* in Italia.

IL RITORNO

La traversata atlantica da ovest verso est, per una imbarcazione a vela, è molto più impegnativa rispetto al percorso dall'Europa verso le coste americane. Per avere venti portanti occorre portarsi a nord in modo da entrare nel flusso del vento verso est determinato dall'anticiclone delle Azzorre. Portandosi a nord

ci sono un paio di inconvenienti, le temperature diminuiscono e le perturbazioni, con i loro fronti associati, scorrono lungo il bordo superiore dell'anticiclone, influenzando la direzione e la forza del vento. Per affrontare la lunga e impegnativa navigazione di rientro dovevo completare l'equipaggio e trovare persone qualificate per sostituire la nostra cuoca ed il motorista che, già da tempo, mi aveva comunicato la sua decisione di sbarcare. La nostra Agenzia in Italia non era riuscita a ingaggiare nessun marinaio per una navigazione così impegnativa. Non mi rimaneva che ricorrere ai “migranti del sole”.

Nella navigazione di trasferimento a St.Thomas, dove ci attendeva il nostro container, ci fermammo in ogni isola sul percorso per trovare le persone necessarie a completare l'equipaggio. Dovevo decidere in base a dei semplici colloqui ed alla impressione che ognuno degli intervistati mi dava. Ingaggiai così un francese, come motorista, un italiano come cuoco, un sudafricano, come marinaio, scelto per la sua prestanza fisica e un secondo italiano, scelto solo perché italiano. Non ero riuscito a trovare nessun altro che mi sembrasse idoneo e mi ispirasse fiducia per completare l'equipaggio e così affrontammo la navigazione con un equipaggio di nove persone. Decisi di entrare in turno, tenendo fuori guardia solo il cuoco e formai le due squadre inserendo nella mia squadra il francese ed il sudafricano, per facilitare i problemi di lingua e assegnando l'altra guardia al nostromo. Su tutte le navi l'equipaggio è di fondamentale importanza; occorre che ogni componente sappia svolgere il proprio compito, ma è altresì importante l'affiatamento e l'armonia, dovendo vivere per un lungo periodo in spazi ristretti ed in condizioni disagiate. Ero riuscito a formare un ottimo equipaggio nella precedente traversata ed affrontavo ora il ritorno con un equipaggio ridotto e quasi sconosciuto. Mi aspettava un periodo pesante dovendo svolgere i turni di guardia, sovrintendere alla navigazione e controllare l'altra guardia.

ST. THOMAS - BERMUDA

Trascorremmo una settimana a St.Thomas per preparare *Astra* alle successive navigazioni, sbarcando i materiali superflui ed imbarcando i materiali e le strutture di sicurezza impiegate nella precedente traversata atlantica. Fu una settimana di duro lavoro dato che il container non era lontano, ma il corto percorso per raggiungerlo era in salita ed i materiali da spostare erano molti e piuttosto pesanti. Concordata la spedizione in Italia del nostro container, il 25 Aprile salpammo per raggiungere Bermuda. L'arcipelago di Bermuda è costituito da molti isolotti ma solo venti di essi sono abitati e collegati fra loro da ponti. La capitale Hamilton, dove siamo diretti, si trova nell'isola più estesa e la rotta da seguire è esattamente Nord. Dovevamo risalire 14 gradi di latitudine corrispondenti a 840 miglia.

In base alle Pilot Charts, avremmo dovuto incontrare venti portanti per tutta la navigazione, ma per i primi giorni il vento soffiò da Nord Est facendoci allontanare dalla rotta e allungare il nostro percorso. Solamente il sesto giorno di navigazione il vento ruotò dai quadranti meridionali e *Astra* poté dirigere per il porto di destinazione, dove ci ormeggiammo il 2 Giugno. La navigazione era stata relativamente tranquilla, con venti moderati che non superarono mai i 20 nodi e le condizioni meteo ci permisero di manovrare ed effettuare cambi di vele per addestrare i nuovi arrivati e mi consentirono di conoscerli meglio e capire le loro capacità.

Dei quattro nuovi arrivati, il cuoco svolse bene il suo incarico, non soffrendo eccessivamente il mare ma non era di grande aiuto in coperta non avendo esperienza. Il motorista francese, con una ottima professionalità e grande senso di responsabilità, mi tolse ogni preoccupazione sulla gestione della meccanica di bordo. Per gli altri due nuovi imbarcati sarebbe stato meglio se non li avessi imbarcati! In particolare il marinaio italiano, che dovette richiamare più volte per averlo trovato addormentato durante una guardia in ore notturne. Il loro atteggiamento in porto era per me insopportabile; non partecipavano alle attività ed ai lavori necessari e si comportavano come ospiti.

Durante la sosta a Bermuda effettuammo controlli e manutenzioni, ispezionando in particolare l'albero e sostituendo tutte le manovre che davano segni di cedimento. Seguivo giornalmente la situazione meteo per decidere della nostra partenza ma il vento continuava a provenire dalla direzione sbagliata e la nostra permanenza si prolungava in questa bellissima isola estremamente ordinata e pulita

dove tutti indossano, ovviamente, i pantaloni Bermuda. Approfittai della sosta prolungata per fare turismo e per ritrovare i posti e le spiagge che avevo visto durante un mio precedente scalo, anni prima.

Il vento, influenzato dalle perturbazioni che si succedevano più a Nord, non si decideva a cambiare direzione e così riprendemmo il mare, dopo dieci giorni di sosta, iniziando la traversata atlantica con vento contrario. I primi giorni di navigazione non furono esaltanti dovendo procedere di bolina con avanti a noi 2000 miglia da percorrere. *Astra* teneva una buona velocità, ma il guadagno di miglia verso la nostra destinazione era modesto e ad ogni cambio guardia dovevamo virare per non allontanarci eccessivamente dalla rotta. Finalmente il vento cominciò a ruotare nei quadranti occidentali consentendoci di assumere la rotta diretta per le Azzorre.

La navigazione proseguiva con l'alternarsi delle guardie e con il cambio dell'ora di bordo ogni 15 gradi di longitudine guadagnati verso Est. Ma non era una navigazione tranquilla: il vento variava in direzione ed intensità e raggiungeva e superava, in alcuni giorni, i 40 nodi. Con queste condizioni le onde diventavano imponenti e frangevano sulla poppa rendendo difficile il compito del timoniere e pesante la vita a bordo. Poi, lentamente la furia si placò, le onde si ammorbidirono, il vento cessò di soffiare con tutto quell'impeto. Riapparve il sole, che era rimasto per giorni nascosto dalle nuvole basse e minacciose della tempesta. Nella seconda parte della traversata il vento divenne più maneggevole e la vita a bordo più accettabile. In queste condizioni, l'equipaggio si riprese e fu possibile asciugare gli abiti bagnati dalle onde e dai piovaschi e riparare le avarie che avevamo avuto alle vele ed alla strumentazione. La cosa che più preoccupava era una infiltrazione di acqua nella sentina di poppa. Non fu possibile trovarne la causa ed ogni ora occorreva mettere in moto il generatore per asciugare la sentina con la pompa di aspirazione.

Mentre *Astra* correva verso la sua destinazione, a bordo correvano le scommesse sulla data dell'arrivo in porto. Avrebbe vinto chi più si avvicinava alla data effettiva. Avevamo informato la nostra agenzia e l'armatore sulla nostra posizione, facendo inoltrare i nostri messaggi dalle navi incrociate. Avvicinandosi alla terra fummo in grado di collegarci direttamente con i nostri apparati radio e in uno di questi collegamenti l'armatore mi informò che ci avrebbe raggiunti alle Azzorre. Notizia questa che, come vedremo, non fu molto gradita dai migranti del sole.

Dopo 14 giorni di mare entrammo nel porto di Ponta Delgada, avendo percorso la traversata alla media di 6,7 nodi. Ponta Delgada, situata nell'isola di San Miguel, è la principale città dell'arcipelago portoghese delle Azzorre ed è la meta di ogni imbarcazione a vela al termine della traversata atlantica. E' tradizione che ogni imbarcazione che soste in porto, dipinga un murales sulle dighe che ricordi il loro passaggio. Questi murales, ormai famosi ed alcuni vere opere artistiche, sono riprodotti in tutte le locandine pubblicitarie delle Azzorre e narrano, in effetti, la storia del porto. *Astra* lasciò solo il nome della barca e la data del passaggio non avendo nessun artista a bordo, ma anche perché l'atmosfera a bordo era diventata pesante, tanto da sfociare in un vero ammutinamento da parte dei migranti del sole e nessuno aveva voglia di dedicarsi ad attività diversive.

L'armatore, da Lisbona, dove aveva fatto scalo nel suo viaggio di avvicinamento alle Azzorre, mi confermò il suo arrivo entro un paio di giorni. Con la sua consueta sensibilità e per dare il minimo disturbo, mi pregò di prenotare un albergo nei pressi del porto, cosa che feci trovando una caratteristica pensione piena di fiori sulla piccola collinetta che domina il porto.

Riunii l'equipaggio per programmare i lavori da effettuare durante la sosta anche in previsione dell'arrivo dell'armatore, che probabilmente avrebbe richiesto una uscita in mare per esplorare l'arcipelago. I migranti, capeggiati dal marinaio, che era stato imbarcato solo perché italiano, come era accaduto a Bermuda, si rifiutarono di collaborare, asserendo che la loro opera era prevista solo per la navigazione di trasferimento. Con il mio carattere e la mentalità acquisita in tanti anni trascorsi in ambiente militare, invece di raggiungere un compromesso invitai, si fa per dire, il marinaio italiano a sbarcare immediatamente e definitivamente perché la sua presenza non era più gradita e di nessuna utilità neppure in navigazione. Comunicai che saremmo usciti in mare, se l'armatore lo richiedeva, solo con l'equipaggio fisso. L'incrinatura fra equipaggio fisso e gli altri si era ormai tramutata in una vera frattura e l'atmosfera a bordo divenne pesante e così rimase fino all'arrivo in Italia.

Il giorno dopo questo ammutinamento dei migranti, una fitta nebbia coprì tutto l'arcipelago.

Furono annullati tutti i voli e chiuso l'aeroporto. La nebbia, elemento veramente ostile per tutti i marinai, in questa circostanza fu favorevole. L'armatore, vista l'impossibilità di raggiungerci in tempi brevi, annullò la visita a bordo, rientrando in Italia e non venne a conoscenza della situazione di disagio che si era creata fra l'equipaggio. Accelerai i lavori ed i rifornimenti di viveri e nafta e non appena la nebbia lasciò le Azzorre, *Astra* prese di nuovo il mare dirigendo per Tangeri.

AZZORRE - TANGERI

Lasciate le Azzorre, l'impressione era che fossimo quasi arrivati. Mancavano invece mille miglia per raggiungere Tangeri ed altre mille per arrivare in Italia. Ci attendevano ancora molti giorni di mare. Salpammo il tardo pomeriggio del 29 Maggio per arrivare a Tangeri il 4 giugno. La navigazione si svolse senza particolari difficoltà. Il vento per tutta la traversata non superò mai i 30 nodi e pur variando in direzione ci consentì sempre di mantenere la prua su Tangeri. Ed anche il mare, ad eccezione di una nottata piuttosto movimentata, fu sempre maneggevole.

L'unico problema era l'infiltrazione di acqua nella sentina di poppa, di cui non eravamo riusciti a trovare la causa e che ci costringeva, ad ogni guardia, a mettere in moto il generatore per vuotare la sentina. La messa in moto del generatore ed anche dei motori principali divenne difficile e costrinse il nostro motorista a un lavoro di ricerca. La causa fu individuata nella nafta imbarcata a Ponta Delgada, poco pulita e con tracce di acqua. Il cambio dei filtri risolse il problema. anche se l'intervento si svolse con difficoltà, dovendo lavorare su una piattaforma mobile, in spazi angusti e con l'odore acre della nafta che favorisce il mal di mare.

Avevo scelto Tangeri per il nostro scalo, prima di rientrare in Mediterraneo, avendo un buon ricordo della città, dove avevo sostato in più occasioni. Tangeri città ricca di fascino, si trova sulla punta più settentrionale del Marocco, si affaccia sullo stretto di Gibilterra e si sviluppa ad anfiteatro intorno al porto. Città cosmopolita e vivace con i suoi mercati e dove tutto parla della sua storia che ha visto il dominio dei fenici, cartaginesi, romani ed in tempi più recenti degli Arabi, Portoghesi e Spagnoli. Nel porto sostano navi da crociera e imbarcazioni da diporto e si è sviluppata una organizzazione di guide turistiche che invitano i passeggeri delle navi a seguirli per la visita della città, affermando di non richiedere nessun compenso ma solo per fare pratica della lingua. Sono così abili tanto da portare gli inconsapevoli ospiti nei negozi, ristoranti e locali di intrattenimento con cui hanno un accordo. Anche il nostro equipaggio fu avvicinato da una di queste guide che parlava italiano e, pur essendo stati avvertiti, caddero nella rete marocchina!

La sosta a Tangeri durò solo due giorni e fu quindi modesto l'obolo lasciato nelle mani delle guide, ma furono anche poche le ore dedicate alla visita della città.

TANGERI - LA SPEZIA

Mollammo l'ormeggio il mattino del 7 Giugno e con un vento favorevole passammo lo stretto di Gibilterra a vela con un traffico incredibile di navi. Sembrava di essere in una strada cittadina nell'ora di punta! Rientravamo in Mediterraneo dopo 16 mesi, lasciando di poppa l'oceano con le sue lunghe onde ed il Mare Nostrum ci accolse con un tempo magnifico, vento leggero e favorevole. Sembrava fosse contento di rivedere *Astra*, come noi eravamo contenti di solcare acque amiche e più conosciute. Queste condizioni favorevoli ci accompagnarono per tutta la navigazione fino alle Baleari, dove sostammo due giorni per poi iniziare la navigazione per raggiungere La Spezia. Anche per queste ultime cinquecento miglia il tempo fu splendido, mare calmo, sole e vento leggero. Al tramonto del 14 Giugno avvistammo il familiare profilo dell'isolotto del Tino che delimita l'ampio golfo spezzino e dopo poche ore *Astra* era alla fonda davanti al porticciolo delle Grazie dove scesi a terra per cenare con l'armatore. Il mattino seguente raggiungemmo il cantiere Beconcini ed ebbe termine la lunga crociera, festeggiati dal nostro armatore, da alcuni parenti dell'equipaggio, dalle maestranze del cantiere e dalle imbarcazioni all'ormeggio.

Astra aveva percorso 16000 miglia in 16 mesi, incontrando ogni condizione di mare e senza riportare avarie significative, grazie ad una imbarcazione ben costruita ed alla abilità di tutti i componenti dell'equipaggio. Scrivendo queste righe mi sono tornate alla memoria fatti e persone che avevo dimenticato o a cui non avevo più pensato ed ho rivissuto un bel periodo della mia vita, faticoso indubbiamente, ma che la mia passione per il mare e per la vela aveva reso piacevole.

Ma i ricordi più duraturi e che il tempo non potrà mai cancellare sono i tramonti e le albe in mezzo al mare con i loro colori, il fruscio delle onde tagliate dalla prua e che di notte il plancton riveste di luce, l'emozione di intravedere terra di prua dopo giorni di solo mare, il piacere di vedere le onde ed il vento calmarsi dopo una burrasca. Ma sono emozioni e sensazioni che si possono provare anche con una piccola barca e navigando nelle acque vicino a casa, non c'è bisogno di attraversare l'atlantico, basta amare il mare.





Il comandante Minervini entra con "Astra" nel porto di New York (sullo sfondo le Torri Gemelle).



