

# nautica

mensile internazionale di navigazione





## IL «CARINA» ABILITATO

Arriviamo a Loano il giorno 17 maggio nelle prime ore della mattina provenienti da Varazze, porto abituale di armamento del «Carina», per iniziare di qui la qualificazione della OSTAR che si correrà nel 1976. Io, pur avendo già concluso la navigazione in solitario anche su questo percorso, devo rifare, secondo il regolamento inglese, la prova di qualificazione. Anche il «Carina», dopo questo percorso, sarà abilitato all'Atlantico.

Gli amici di Milano ci fanno i loro saluti assieme alle autorità del porto di Loano. Ci hanno tirato fuori a motore alle ore 1100, e dopo un poco ci lasciano alla nostra navigazione.

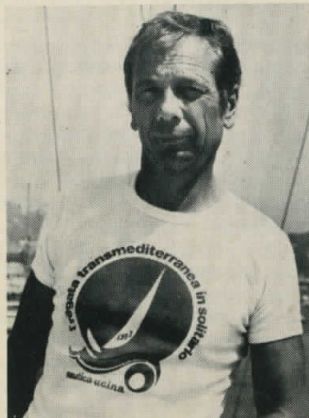
Trovo vento debolissimo sotto costa, dalla quale cerco di allontanarmi il più possibile. Lasciata alle spalle la Gallinara, trovo al largo un buon vento da Est.

Il 18 maggio, mi trovo già nel golfo del Leone con un buon NE e alle 1000 isso lo spi leggero per rotta 220°. Velocità buona sugli 8 nodi. Vorrei salutare Guzzetti ma la radio non trasmette. Gli impianti sono recenti e l'SSB 200 W. in banda marina avrà bisogno di qualche ritocco al nostro rientro. sento comunque in ricezione una previsione meteo che viene passata a Edo. Bassa pressione sulle Baleari proprio dove mi sto dirigendo. Verso le 1900 il vento rinforza e viene da SE. La velocità è alta, sui 9 nodi, e il Swan comincia a macinare miglia utili per il log. Il rovescio della medaglia è che devo stare alla barra e, contemporaneamente, alle manovre braccio-scotta e caricabasso. Sono molto stanco quando rientro lo spi. La manovra, provata e riprovata, questa volta è fatta di notte. Ammaino, riuscendo a schivare il tangone che vuol provare la durezza della mia testa; per il resto tutto rientra sul ponte con rapidità e precisione. Vado su col reacher e la velocità si riduce. Siamo a sette nodi per rotta bussola 210°.

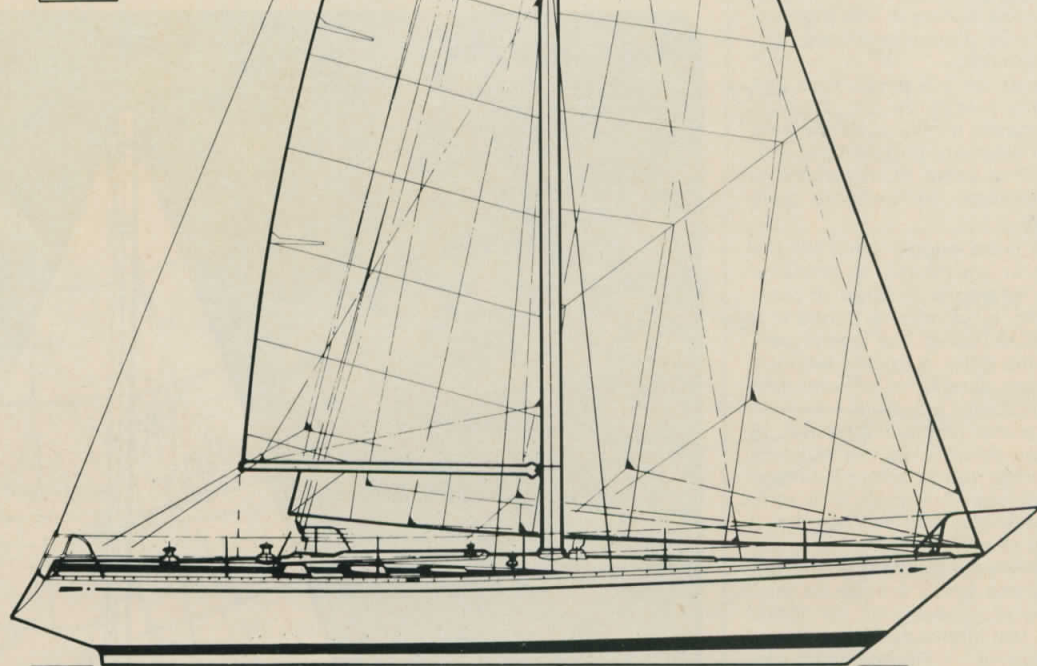
Devo farmi ancora il «piede» per il sonno. La prima notte solo tre ore in tutto, la seconda anche; bisognerà provvedere e abituarsi a un ritmo ben preciso.

Il mattino del 19 si presenta con vento debole; alzatosi il sole tutto rinforza, il mare si forma con onde robuste. La barca sbanda troppo ed esce di rotta. Intervengo per rimettere a posto e in questo momento mi si rompe netta la scotta di governo del timone a vento. Un cavo nuovo del 10! Ci mettiamo alla cappa e, in 45 minuti abbastanza laboriosi, riesco a riaggiustare tutto e a ritornare al timone. La stessa operazione è stata necessaria durante la Transmediterranea del '74, e anche lì il cavo era nuovo. Se non altro, noto che l'esperienza precedente mi ha fatto guadagnare circa mezz'ora questa volta per risolvere lo stesso caso.

Sento ancora in radio Edo che



0 1



## CARINA

È un Swan 41 armato a sloop, progettato da Sparkman & Stephens e costruito dalla Nautor di Pietarsaari, Finlandia, in resina poliestere rinforzata. Raab vi ha montato un albero mediterraneo alto 16 metri, che è stato rinforzato appositamente dal cantiere finlandese, e con questa attrezzatura intende partecipare alla OSTAR. Il numero di regata alla OSTAR è già stato assegnato: 57.

### SCHEMA TECNICO

Lunghezza f.t. m 12,50  
Lunghezza al galleggiamento m 9,22  
Larghezza m 3,64  
Immersione m 1,98  
Dislocam. kg 8.100

parla con Milano. Di trasmettere a noi non è possibile. Lavoriamo solo con magnifici punti, ottenuti con tutti i radiolari che abbiamo dietro e avanti. Siamo ora con prua su Mahon, che rilevo per 220°.

Intanto il vento è aumentato e sono molto sopravvelato. Spesso devo rimettere la barca in rotta, in quanto il timone a vento non mi compensa bene sui colpi di mare e di vento. Sono quindi alla barra.

Dirigo all'isolotto dell'Aire. È il punto in cui devo farmi riconoscere dal semaforo. Da Milano so che si è fatto il possibile per creare questo sistema di controllo; solo che non è stato, forse, ben chiarito il tipo di intervento o segnali da farsi a notte inoltrata e con mare agitato. Anche la soluzione del razzo bianco di avvertimento non mi va molto. Non vorrei fosse presa come una richiesta di intervento. Comunque mi faccio sotto e so-

no davanti all'isola alle 0013 del 20 maggio. Ammaino il genova e accendo il flash sulla randa e sul numero velico che è stato segnalato a Minorca. Gli accordi prevedevano una chiamata in frequenza marina ma la trasmettente è ferma.

Alterno parecchie segnalazioni sino alle 0245. Poi rimetto prua al ritorno. La stanchezza è molta e ho bisogno di dormire. Mi metto per SW, per allontanarmi il più possibile dall'isola e per regalarmi almeno un'ora di sonno senza grane.

Siamo al 21 maggio, è una bellissima giornata, il vento ci permette rotta 335° così però ce ne andiamo nel Leone... Per fortuna, verso le 1100 c'è un cambiamento e riesco a fare rotta bussola 20°. Questa è quella di casa.

Rientro a Loano nelle prime ore del 23 maggio. Soddisfatto? Abbastanza; mi faccio un poco di calcoli. Ho impiegato esattamen-

te 132 ore percorrendo 720 miglia (350 andata-370 ritorno), con una media di 5,8 nodi e con condizioni di vento di estrema variabilità. Al ritorno media sui 5 nodi, con grosse punte anche sopra i 10 realizzate con libeccio. Molto spi e direi che mi ha fatto piacere tenerlo a riva per una diecina di ore, in pieno golfo del Leone! Nessuna rottura di rilievo. Ho lasciato da parte, forse più del dovuto, il timone automatico e ciò per seguire i giri del vento, molto mutevole, e per utilizzare al massimo la velocità della barca intervenendo sulle manovre. Riposo molto poco. Stanchezza molta. Sono sempre più convinto che occorre prepararsi bene per raggiungere il miglior livello fisico, assolutamente necessario anche per una prova di questo genere che, tutto sommato, viene richiesta dopo una settimana di lavoro, magari dietro una scrivania.

Ernesto Raab