



SPERLING & KUPFER  
EDITORI



# TRANSATLANTICA IN SOLITARIO



■  
AUSTONI  
BIANCHI  
DI MAJO  
PREDEN  
RAAB  
VIDAL

■  
MALINGER  
PRATELLA  
RAGUSA



TECNICA ED ESPERIENZE  
DI UNA REGATA OCEANICA



AUSTONI-BIANCHI-DI MAJO  
MALINGHER-PRATELLA-PREDEN  
RAAB-RAGUSA-VIDAL

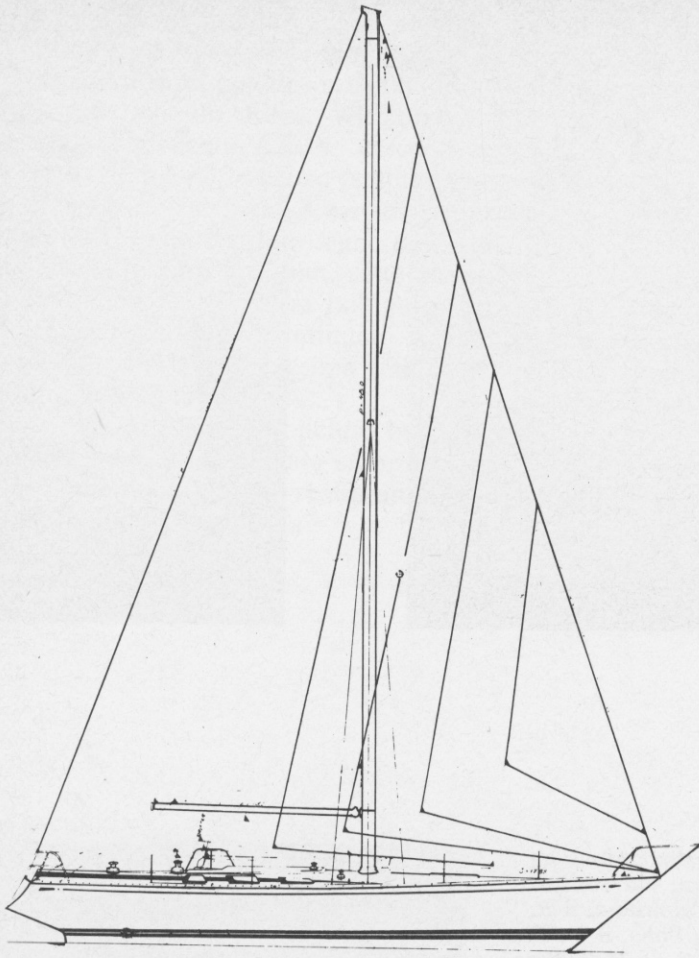
# TRANSATLANTICA IN SOLITARIO

TECNICA ED ESPERIENZE  
DI UNA REGATA OCEANICA

Ha coordinato i testi e  
realizzato la grafica  
Eolo Attilio Pratella



SPERLING & KUPFER EDITORI  
MILANO



CARINA

Ernesto Raab

SPESSE mi è stata rivolta la domanda: « Perché sei andato a fare questa impresa che comporta tanti rischi? »

Sono stato affascinato dalla navigazione solitaria leggendo i favolosi libri dei primi navigatori solitari; a mio avviso la figura di Chichester può esserne considerata il simbolo. Volevo misurarmi da solo con il mare, la natura; devo dire che non ho mai pensato né di sotto-mettere né di dominare gli elementi naturali. Mi sono sempre interessato al comportamento della natura. Amo molto il mare ma non ho mai tentato di dominarlo, ho sempre solo cercato di capirlo con umiltà; nelle situazioni più difficili sono sceso a patti, confesso di aver spesso cercato un dialogo, il mare, io, e la mia barca vera e propria eravamo i protagonisti.

Non sono mai stato attratto dalla regata, questo agonismo lo ammetto solo tra un gruppo di amici affiatati; ma purtroppo oggi le regate si fanno per chissà quale gloria pagando spesso gli equipaggi. Sì, anche per questo motivo ho deciso di partecipare alla Ostar 76 con il *Carina* che batte bandiera italiana, regolarmente denunciato, frutto dei miei risparmi. Non sono stato sponsorizzato, ho ricevuto gratuitamente solo quanto per dovere di correttezza devo elencare: Riso Gallo, acqua minerale Fabia, bombole gas Liquigas, una tuta della Peter Storm, un cronometro da polso Omega, scarpette Surprise e patate di produzione dei F.lli Colombo. La Veneziani Zonca di Trieste mi ha concesso a proprie spese la

verniciatura della carena con i propri prodotti. Si sono dimostrati ottimi.

I preparativi tecnici sono stati svolti con la preziosa collaborazione della L.N.I. di Milano. Nelle numerose riunioni ho potuto apprendere notizie utilissime; anche il continuo scambio di idee ed esperienze tra noi protagonisti è stato molto prezioso. L'Ostar 1976 rimarrà senz'altro famosa per l'appoggio che noi navigatori abbiamo avuto da parte di un gruppo di radioamatori. Per me questi collegamenti sono stati preziosissimi; poter sentire e poter dialogare nelle ore difficili con una voce amica mi ha portato sempre un senso di sicurezza e mi ha dato una grande carica di coraggio.

Ringrazio gli OM. di Milano che si sono tanto battuti per organizzare e realizzare questi collegamenti. Un problema era la realizzazione di un'antenna adatta a un'imbarcazione; esso è stato risolto da Luigi Gilli e da Renzo Filippini. I collegamenti si sono resi poi possibili grazie anche alla potente stazione di Michele Cattaneo e a Renzo suo operatore che hanno fatto da guida alle altre stazioni.

In febbraio mi reco in Finlandia per partecipare alla gara di fondo su sci Hihito di 70 km, poi visito la Nautor, che costruisce gli Swan, volevo vedere e capire tutti i processi di lavorazione e carpire possibilmente dal costruttore i segreti del *Carina*: dovevo essere convinto del mio mezzo e avere in esso la massima fiducia.

Rientro a Milano per ultimare i preparativi nel tempo libero dal mio lavoro; decido di

partire da Varazze il 4 aprile per il trasferimento via mare in Inghilterra. A metà marzo c'è ancora la Skimarathon dell'Engadina di 45 km alla quale partecipo, concludendo così la stagione sciistica e mi dedico completamente alla preparazione della Ostar.

Il 1° di aprile parto da Milano per Varazze. Inizia per me la grande operazione della regata oceanica, cerco di curare ogni piccolo dettaglio e sono torturato dal pensiero di dimenticare qualche cosa di importante. Acquisto le carte nautiche dal CAIM di Genova.

Circa i viveri non sono amico dello scatolame, ragione per cui mi sono messo a bordo una bresaola e un prosciutto della Valtellina, pancetta affumicata e un bel pezzo di formaggio grana. Per i miei amici americani, come promesso, metto a bordo un intero prosciutto San Daniele che è stato curato gelosamente durante la navigazione malgrado le grosse tentazioni, fino al mio sbarco nell'isola di Nantucket il 20 luglio 1976 per consegnarlo a John e Bar.

Il viaggio via mare da Varazze a Plymouth non fu un semplice trasferimento ma anche un vero e proprio collaudo del mezzo e una mia ricerca di come organizzare l'alimentazione nella traversata transatlantica e non per ultimo un severo allenamento e un'assuefazione di me stesso all'ambiente.

Anche il giorno 4 aprile come tutte le altre mattine mi ero recato sulle colline dietro Varazze per un footing, avevo la speranza di poter rivedere questa bella terra in autunno a fine regata quando le castagne sarebbero maturate.

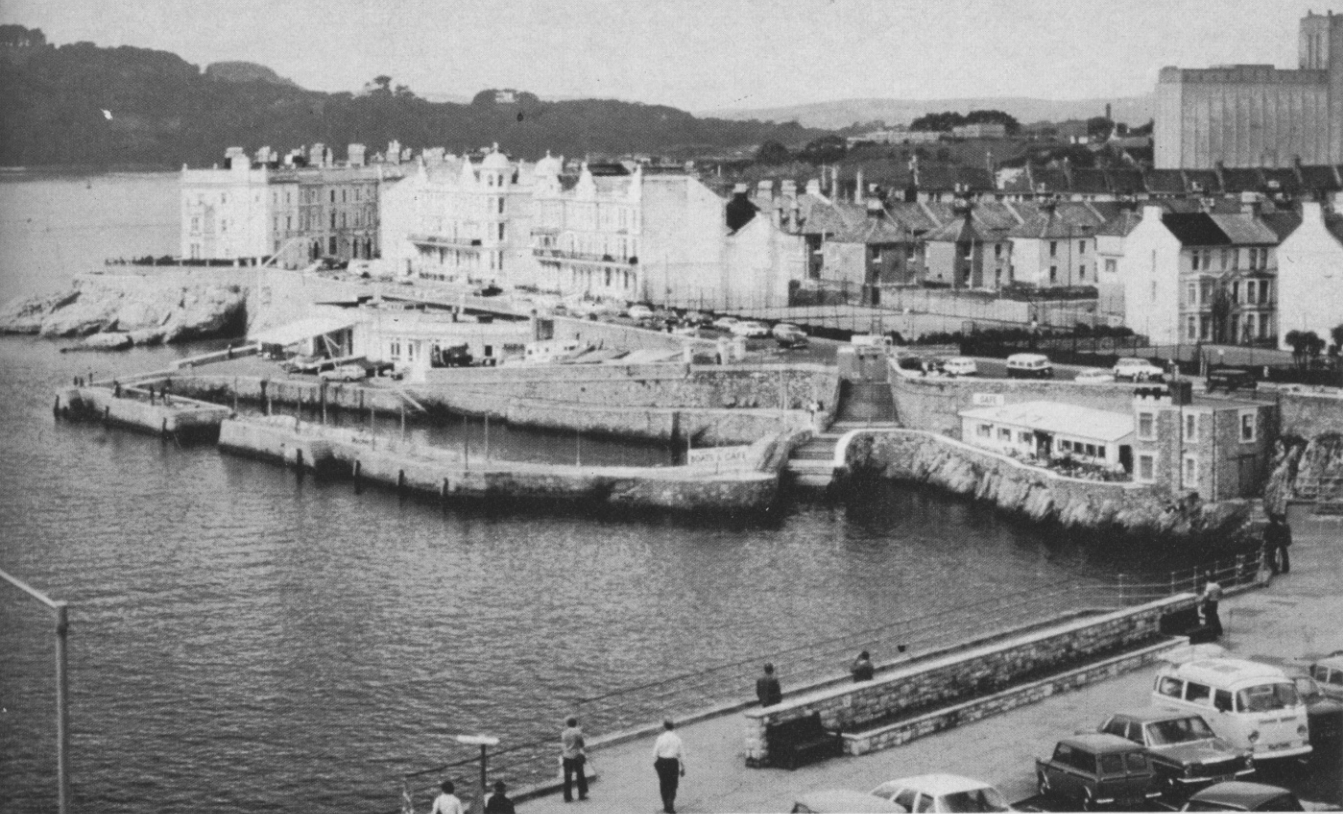
A bordo ben presto siamo agli ultimi preparativi, tutti gli amici aiutano: i Carattini uno più bravo dell'altro, i fratelli Colombo, Punny Spirito e tanti altri. Molti sono in banchina a osservare, rispondo alle domande che mi vengono fatte, vi è anche il giornalista Traversi che cerca di intervistarmi anche se sono emozionato. Sì, la mia Ostar inizia proprio a Varazze; con mia moglie Francesca navigherò fino a Plymouth per poi continuare da solo per Newport. Durante una calorosa e indimenticabile cerimonia in banchina c'è anche il Sindaco Giovanni Busso e tutti gli amici della L.N.I., del Club del Mare e appassionati di vela; mi vengono consegnati ricordi e una grande bandiera di Varazze, per l'emozione

non riesco a trattenere le lacrime; leggo la preoccupazione nel volto di mia mamma e in quello del papà di Francesca, solo mio figlio Oskar è arzillo come al solito. La pilotina della L.N.I. mi tira fuori, molte imbarcazioni mi seguono per ore di navigazione; il mare è leggermente mosso, c'è un vento di 10-15 nodi da E-SE, velocemente il *Carina* si allontana dalle coste per dirigersi verso Gibilterra. Mentre sono ancora in vista dei miei accompagnatori, mi si rompe il cavo di comando con anima di acciaio del timone a vento. Lo sostituisco quando sono sparite le barche che mi accompagnano. Uso una cima delle corderie Cavalieri ideata per rocciatori; durante il trasferimento e durante la traversata atlantica userò sempre questo materiale che malgrado le ripetute rotture resterà sempre il migliore di cui dispono.

Il trasferimento durante il mese di aprile mi ha riservato condizioni più dure del previsto, sono stato investito da parecchi temporali con colpi di vento che hanno costretto me e Francesca a un duro lavoro. Ma con vento buono si fa parecchia strada, il 7 di aprile alle 12.15 avvisto l'Isola di Mahon; alle Baleari non mi fermo, continuo la navigazione; il giorno 9 aprile mi trovo in una bella burrasca con vento sui 35 nodi, un bel collaudo per il *Carina*; tutto funziona bene, anche il timone a vento. Il giorno 11 aprile entro nel porto di Motril, ho percorso le prime 1.000 miglia. Sulle montagne spagnole è caduta la neve, fa freddo, sono senza riscaldamento; quando sarò a Plymouth dovrò trovare una soluzione, almeno per asciugare la roba e togliere un po' di umidità dalla barca.

Ricordo ancora il giorno; 10 aprile alle 9.30 GMT riesco a fare il primo collegamento radio con Luigi; mi sembra che sia successo un miracolo, sento che mi chiama, rispondo immediatamente, lui mi sente bene 5.9, io comprendo tutto benissimo, parlo anche con Renzo i2HNM. L'antenna da loro ideata e realizzata ha dato un esito brillante, infatti poi in base a questa esperienza tutte le barche del nostro gruppo verranno munite della stessa antenna.

Il 13 aprile cessata la pioggia insistente salpo per Porto Banus dove giungo il 14, il *Carina* era già atteso, sono tutti molto cortesi. È un



Nella foto in alto, il Royal Western Yacht Club di Plymouth.  
La Hoe, lo spazio verde prospiciente il mare dove domina il faro.  
Plymouth è una città balneare della Cornovaglia dove fiorisce un'intensa  
vita turistica.

« marina » moderno molto efficiente. il porto ideale per ultimare i lavori prima di lasciare il Mediterraneo. Mi accorgo che ce ne sono da fare molti, Francesca mi è di grande aiuto, solo il 16 di aprile salpo per l'Atlantico. Devo dire che il tempo non era rassicurante e durante il mio soggiorno spesso il vento da W raggiungeva in porto i 30 nodi, specialmente di notte, sentivo il fischio del vento nel sartame, anche se mi consolavo perché ero saldamente ormeggiato in banchina; ma in Atlantico lontano dalla costa come mi comporterò? Il *Carina* resisterà al vento e al mare che troverò? Questi sono i pensieri che mi turbano prima di entrare in Oceano. Passo Gibilterra con oltre 35 nodi di vento, in poppa il *Carina* soprainvelato cavalca le alte onde, la velocità va da 8 a 10 nodi; sembra quasi che la barca plani; in queste condizioni sono alla ruota che tengo saldamente per evitare straorzate anticipando ogni tendenza che mi possa portare fuori rotta.

Traffico intenso di navi nello stretto, devo stare molto attento perché quelle non si spostano dalle loro rotte. In Atlantico vento e mare calano, passato Capo Trafalgar a buona distanza mi dirigo verso Capo São Vincente. È il 18 aprile, Pasqua; ho un vento da W di 20 nodi mare poco mosso, alla radio spagnola ascolto, in collegamento diretto, la Santa Messa da Roma. Anche oggi alle 13 GMT ho un collegamento radio con Renzo e ci scambiamo gli auguri. A bordo Francesca e io festeggiamo la Pasqua mangiando l'ultima fetta di colomba portata dall'Italia. Dobbiamo stare leggeri, presto saremo sotto Capo São Vincente che può provocarci qualche sorpresa non gradita. Infatti nel mio libro di bordo trovo scritto quanto segue: nel tardo pomeriggio siamo a Punta de Segres poi spunta imponente Capo São Vincente facciamo un bordo, la nuova Rv è 350, il mare è agitato e il vento è aumentato a 25 nodi. Alle 18 GMT quando faccio il collegamento con Renzo mi trovo a NW del Capo. Alle 20 dobbiamo cambiare il genoa 3 con il jib 5, e due mani di terzaruoli, presto il vento rinforza sensibilmente, il mare è agitato e impetuoso. Siamo colti da veri e propri nubifragi, il vento da W si è stabilito sui 35 nodi. Le creste delle onde si staccano e passano sopra la barca, a tratti la visibilità è nulla. Mi preoc-

cupo perché mi trovo nella zona del traffico marittimo, devo stare molto attento alle collisioni. Fuori in coperta è impossibile stare, passiamo una brutta notte, il timone a vento tiene. Al sorgere del sole mare e vento si calmano, il vento si stabilizza sui 25 nodi, il barometro che era sceso sui 1006 mb è risalito a 1013.

Questo è il primo incontro con la mia prima perturbazione atlantica, ne subirò ancora parecchie prima di arrivare in Inghilterra, e poi altre durante la Ostar. Ho incontrato mare e vento estremamente variabili, le condizioni spesso mutano con estrema rapidità; tutto questo mi costringe a innumerevoli cambi di vele, certo che come allenamento per la regata non vi è nulla di meglio. Generalmente il navigatore del Mediterraneo pensa di trovare in Atlantico condizioni meteorologiche più stabili, ciò è errato perché io, nei mesi di aprile e maggio, ho trovato condizioni estremamente variabili, solo in giugno e luglio il tempo si stabilizza. Infatti durante la Ostar sono stato investito nei primi giorni da burrasche, poi fino alle Azzorre il tempo si è fatto stabile e la navigazione piacevole.

Il 21 aprile decido di entrare nella baia di Vigo per ormeggiare nel porto di Bayona. Dalla partenza sono state fatte 1.714 miglia, la barca è in condizioni ottime; Francesca e io ci siamo perfettamente abituati alla vita sul *Carina*. Qui incontriamo altre due barche di concorrenti della Transoceanica, il *Petrouchka* di Jean Claude Parisi e il *Dadztoy II* di Folkmar Graf; ricordo con grande piacere la serata trascorsa insieme da Pepe al *Conde* dove mangiamo del buon pesce e favolosi frutti di mare, il tutto inaffiato con un ottimo vino bianco. Un giorno arriva anche il HMS *Chaser* un Nicholson 55 della Royal Navy, copia del famoso *Adventure* che ha fatto il giro del mondo, equipaggio simpaticissimo e notti passate in piacevole compagnia tra un bicchiere e l'altro. Abbiamo cantato e raccontato le storie più incredibili. Ricordo benissimo il loro capitano Peter Melson, detto Nelson dai suoi uomini, che era proprio di Plymouth e ci siamo poi rivisti a casa sua. Ho trascorso giornate indimenticabili, molto accogliente e ben organizzato il Y.C. di Bayona con una stupenda sede.

Interessante è la visita al magnifico castello. A malincuore il 29 aprile lasciamo la rada di Vigo per dirigerci verso N. Troviamo presto un vento di 18 nodi da NE che dopo il tramonto nelle vicinanze di Capo Finisterre raggiunge i 35/40 nodi. Di colpo all'altezza del capo il vento raggiunge i 45 nodi, la navigazione è estremamente difficile, evitiamo la collisione con una nave che provenendo da sinistra ci avrebbe speronati in pieno. Durante questa burrasca con visibilità scarsissima sono costretto a pochi metri dalla nave a invertire la rotta, la manovra riesce bene malgrado il mare sia in piena burrasca e 45 nodi di vento. Ben presto le raffiche da N/NE raggiungono i 50 nodi, sto tentando di doppiare questo Capo Finisterre, il mare diventa imponente; devo desistere, è inutile rischiare. Considerando anche il traffico intenso, decido di poggiare facendo prima una rotta W poi NW; quando si fa giorno e il vento cala, ritorno sulla mia rotta per N. Il mare rimane sempre molto mosso e il vento si è stabilito sui 25 nodi.

Il 1° maggio mi trovo al largo del Golfo di Guascogna. Come già fatto precedentemente mi alleno spesso col sestante facendo anche due o tre punti ogni giorno. Per il calcolo uso una calcolatrice tascabile per la quale mi sono fatto un programma che ritengo più idoneo alle mie esigenze. Abituo anche il mio orecchio all'ascolto dei bollettini meteo di Brest e St. Nazaire. Durante tutto il viaggio di trasferimento Francesca e io abbiamo sempre fatto turni regolari e malgrado l'uso del timone a vento uno di noi rimaneva sempre di guardia; tra navi e pescherecci abbiamo trovato spesso traffico intenso.

In breve tempo il vento dominante proviene da W o SW, ottimo per la nostra rotta. L'intensità varia dai 15 ai 25 nodi, mare poco agitato. Il 2 maggio riesco a sentire anche il bollettino della BBC che è molto particolareggiato per le diverse zone delle isole Britanniche; sono impressionato, spesso vi sono avvisi di burrasca forza 8 e 9. Lo stesso giorno ho anche una lunga conversazione con i2EAP e con altri radioamatori. Verso sera il vento da SW aumenta sensibilmente, il barometro continua a scendere, con la notte il vento raggiunge i

45 nodi in poppa, la barca, con due mani di terzaruoli e il jib 5, fila a 9 nodi.

Viviamo momenti difficili e drammatici, per poco Francesca che sta lavorando al caricabasso della randa, non viene portata via da un frangente che passa sopra la barca, riesce ad aggrapparsi allo stesso caricabasso; io la vedo quasi orizzontale, tiene duro, dopo il passaggio dell'onda ricade in coperta; io mi trovo alla ruota, l'onda era stata di tale violenza che le mie ginocchia si erano piegate mentre tenevo saldamente la ruota con le mani. Una notte tremenda, senza poter chiudere occhio, la barca è sballottata da un'onda all'altra, facciamo voli tremendi. È senz'altro la più brutta burrasca sostenuta da me e dal *Carina*. Il giorno 3, mare e vento diventano più maneggevoli ma London 2 parla sempre di « gale » per la nostra zona; siamo comunque pronti a sostenere un'altra burrasca. Fradici, anche nell'interno tutto è bagnato, fa molto freddo, la temperatura è sugli 8 gradi, l'acqua è gelida. Qualche difficoltà, per il punto nave non ho ancora la mano al sestante con il mare mosso, comunque riesco a fare il punto con un errore di sole 4 miglia. Ci avviciniamo a gran velocità a Capo Lizard, studio attentamente la corrente che è a nostro favore, la velocità è sui 7/8 nodi. Il 4 di maggio alle 02.00 intravedo sotto il fiocco il lampeggiare del faro di Capo Lizard. Navigazione ottima, in mattinata costegiamo con un vento sui 15 nodi la Cornovaglia, vado a fare una dormita, sono stanchissimo. Alle 11.00 mi trovo davanti alla famosa diga foranea di Plymouth da dove tra un mese partirò per la regata. Utilizziamo il tempo per fare un giro di perlustrazione nella baia, abbiamo bassa marea; quindi al Millbay Dock non posso entrare, devo stare anche attento alla navigazione nella rada a causa dei bassi fondali. Ormeggio la barca alla marina di Mayflower.

Ultimate le operazioni andiamo subito a visitare Plymouth; tanto verde, tanti prati, la città mi piace subito, mangiamo discretamente in un ristorante nella città vecchia, la *Barbican*, poi si festeggia l'arrivo in barca, siamo molto felici. In 21 giorni di navigazione sono state fatte 2.418 miglia; quasi una piccola Ostar, considerando la stagione, le difficoltà



sono state notevoli anche se a bordo vi erano due persone. Devo dire che abbiamo trovato subito un'accoglienza cordiale da parte inglese, il giorno 5 abbiamo avuto un'intervista alla televisione, conosciamo quel simpaticissimo Robbie, il TV reporter e John Green, il fotografo dell'Associated Press. Andiamo da Mr. Foster del R.W.Y.C., il manager della Ostar vuole avere notizie sugli altri italiani, ci chiede quando e come arrivano a Plymouth; è contrariato quando sente che oltre al *Carina* solo la barca di Carlo Bianchi affronta il trasferimento via mare mentre il resto arriva via terra a St. Malo.

Passiamo giornate stupende anche se spesso piove e fa freddo, riceviamo innumerevoli inviti tra l'altro anche da parte dei dirigenti della fabbrica di birra Courage. Da parte nostra cerchiamo di sdebitarci invitando i nostri amici a bordo dove possiamo offrire un buon risotto Gallo con un bicchiere di barbera oppure una spaghetтата speciale. Non impressionatevi, il *Carina* quando ha lasciato Varazze aveva la pancia gonfia di circa 100 bottiglie di vino, 50 kg di riso, 20 kg di spaghetti eccetera. Ho subito ripreso il mio solito footing, ogni mattina mi alleno sullo stupendo tappeto verde che è il campo di cricket della Royal Navy. A bordo devo sistemare alcune cose: chiedo l'intervento di un velaio, non per riparare qualche vela (malgrado le buriane passate non ho rotto neanche una cucitura) ma per fare qualche matura in più alla randa.

Questa modifica si è dimostrata molto utile potendo così sistemare meglio il grembiule sotto il boma.

Da parte della Brookes & Gatehouse attendo un tecnico, arriva addirittura il direttore tecnico che si porta via il log e il ripetitore che sono difettosi, ricevo in cambio due strumenti nuovi prima della partenza.

Francesca e io ci rechiamo spesso nei negozi per vedere cosa possiamo acquistare come provviste, troviamo dell'ottimo pesce affumicato che può resistere parecchi giorni. Ho difficoltà con la mia radio Dancom; riesco a sentire male i bollettini meteo, deve essere difettoso il microfono; chiamo un tecnico che non trova nessun guasto all'apparecchio e quindi decidiamo di installare un secondo microfono. Dopo

l'esperienza fatta durante le buriane atlantiche mi decido di far installare da Gordon Leech una luce a tre colori da 20 W in testa all'albero. Vedo che molti concorrenti hanno optato per la stessa soluzione, in Atlantico a causa del moto ondoso le normali luci di via e il fanale di coronamento non sono visibili. Domenica 9 maggio una bella giornata con sole tiepido visitiamo insieme ad amici inglesi la baia di Newton Ferrers sulla riva del River Yealm, un posto veramente incantevole che fa pensare alla nostra Portofino.

Dal 10 al 17 sono a Milano per lavorare in ufficio, quando torno mi reco subito al Millbay Dock per vedere gli ultimi arrivi. Vedo tante imbarcazioni interessanti; veri mostri se confrontati con la mia barca di serie; mi colpiscono i grandi trimarani, tra l'altro il gigantesco *Great Britain III* (non partirà, non ha trovato un'assicurazione disposta ad assumersi il rischio dopo che si è rovesciato in allenamento).

Nei giorni successivi, malgrado le numerose piogge con temperatura sui 7 °C, mi dedico assiduamente ai preparativi, cambio tutte le cime del timone a vento, controllo nuovamente ogni drizza e ogni scotta, ogni vela viene controllata e i moschettoni oliati eccetera. Nell'interno Francesca fa un inventario di tutte le provviste, approntiamo anche una cartina per avere l'esatta ubicazione di tutto il materiale stivato a bordo.

Pratella da Milano chiede via radio di trovare i battelli per i giornalisti e gli amici italiani che intendono seguire la partenza. Troviamo parecchie difficoltà, da tempo tutte le imbarcazioni sono prenotate ma tramite i nostri amici dopo molte visite e telefonate riusciamo ad avere quanto richiesto. Il 24 di maggio decidiamo di andare un giorno a Saint Malo per visitare gli altri italiani che in questo porto francese, dopo aver fatto arrivare via terra le barche, si stanno preparando per la regata. Il traghetto ci sbarca il mattino del 25, troviamo subito i nostri amici, vi è chi è quasi pronto, altri hanno ancora molti lavori da fare. Per non disturbare nessuno ci rechiamo nella cittadella che visitiamo, è veramente un posto stupendo, dalle vecchie mura si gode una vista indimenticabile, mangiamo bene in



Il briefing meteorologico ufficiale tenuto al Politecnico di Plymouth.  
Ambrogio Fogar e Carlo Bianchi controllano un generatore. La caratteristica stazioncina meteo sulla Hoe  
segna per domani, 5 giugno, tempo buono...

un ristorante, la *Mela d'oro*, se non erro. Verso sera dal molo vediamo partire per Plymouth tre barche italiane: Ida, Mascheroni e Preden. Tornano tutti indietro; sembra che fuori ci sia troppo vento.

Dopo cena alla *Belle Epoque* troviamo ospitalità sul *Chica Boba*. L'indomani acquistiamo pane e formaggio francesi, poi ci imbarchiamo sul traghetto, la giornata è bella come ieri, c'è un vento di 15/20 nodi da NW. Il 27 alle 16 con l'alta marea quando si apre il Millbay Dock entriamo insieme a parecchi altri concorrenti, il *Carina* viene sistemato in quarta fila. I giorni prima della partenza trascorsi nel Millbay Dock sono indimenticabili: di giorno in giorno, poi di ora in ora, cresce la tensione e quasi tutti lavorano assiduamente sulle barche per renderle più competitive; arrivano all'ultimo i grandi mostri, le barche sponsorizzate. Ho potuto ammirare e visitare tante formidabili macchine da corsa che rimarranno credo per sempre nei miei sogni. Vicino a me vi è il *Gauloises* di Pierre Fehlmann, svizzero; è una barca tiratissima di 56,5 piedi, partecipa nella mia stessa categoria, la *Gipsy Moth*. Certo ora che ammiro tutte queste barche devo rendermi conto che con il mio *Carina* di 41 piedi e una lunghezza al galleggiamento di soli 9,20 metri nulla potrò fare, ho una tra le barche più piccole della categoria. Il 28 maggio passa la commissione per il controllo finale, mi bloccano l'albero del motore, viene controllato il gasolio e ottengo subito l'accettazione non avendo nessun congegno elettronico per il governo della barca, neanche il pilota automatico da inserire con la bussola come hanno quasi tutti i miei compagni di classe. A questo proposito vedo che su altre barche fervono lavori per l'installazione di questi dispositivi, non nascondo che sono tentato anche io di seguire questa via ma ci ripenso perché sono troppo osservante del regolamento che parla chiaro.

L'energia occorrente per il loro funzionamento si ottiene con le batterie solari, con generatori di corrente azionati dal vento o con quella quantità di gasolio che è permesso portare, tra l'altro non è ammesso fare rifornimento di gasolio alle Azzorre.

Una vera doccia fredda è stato il « rating »

assegnatomi che ritengo completamente malcalcolato, quando reclamo da Foster egli mi dà ragione e fa però chiaramente capire che i rating vengono dati con una semplice stima senza calcolo di sorta. Una classifica secondo « rating » ha un valore secondario, quello che fa testo sarà il tempo effettivo impiegato per la traversata. Intanto di giorno in giorno aumentano i curiosi che dal molo osservano i preparativi dei concorrenti. È un'atmosfera indimenticabile, su tutte le barche ci sono amici e parenti che aiutano, quando cala il sole ci si trova tutti nel quadrato spesso pieno di provviste ancora da stivare, attrezzi, parti di ricambio, vestiario eccetera. Ci si scambiano notizie utilissime sull'attrezzatura, sulle rotte da seguire su come fare i calcoli eccetera, queste ore sono trascorse velocemente ma mi hanno portato tanti amici con i quali ho ancora oggi fraterni rapporti.

Il giorno 3 al mattino arriva dall'Italia con tutto il gruppo mia mamma con mio fratello Wolf e la consorte; nel pomeriggio arrivano anche i genitori di Francesca dall'Olanda.

Durante gli ultimi giorni non siamo più usciti a mangiare, mi erano rimaste solo 3 sterline, ma con l'arrivo dei miei posso fare le ultime compere. Viene a bordo il Sig. Drew della Epigas rappresentante inglese della Liquigas dandomi tutte le bombole che mi occorrono per la cucina e per l'illuminazione interna. La loro lampada mi è stata di grande aiuto; schiacciando un pulsante si accende facendo risparmiare le batterie. Mio fratello Wolf, Francesca che parla perfettamente l'inglese e l'americano Richard Weimer mi sono di grande aiuto, lavorano sulla barca e vanno a cercare le ultime cose, come pile speciali da 2,3 volt che sono introvabili a Plymouth, i negozi hanno venduto quasi tutto. Il giorno prima della partenza avendo sistemato tutto a bordo lo dedico a una visita particolareggiata alle altre imbarcazioni, dalle barche piccole ai grossi mostri che posso ammirare solo qui, essi dovrebbero arrivare circa 10 giorni prima di me a Newport. Assisto anche allo show di Ambrogio Fogar che vuol dimostrare che il catamarano è raddrizzabile dopo un capovolgimento. Malgrado questa prova non sia stata richiesta dal Comitato della regata, Fogar la vuol ef-

fettuare egualmente. Nonostante nel Millbay Dock l'acqua sia calma come in una vasca da bagno egli, solo dopo innumerevoli tentativi, riesce nel suo intento. Riesce però a fare parlare di sé e farsi la sua pubblicità, qualche rivista nautica, italiana naturalmente, dedica intere pagine a questo tentativo.

Alla sera con i miei amici sono invitato sulla fregata *HMS Leander*, ancorata nell'arsenale, dopo essere stata speronata da una cannoniera islandese. Peter Melson fa gli onori di casa, sono tutti gentilissimi, possiamo visitare questa modernissima nave.

Durante l'ultima notte dormo male, forse sono troppo agitato. Spero che tutto vada bene.

Il giorno della partenza è grigio, cielo coperto, leggero vento da S-SW. Vengo tirato fuori dalla darsena da un motoscafo, Francesca è con me nella baia, salirà poi su una motobarca dei nostri amici olandesi. È presto, metto a riva la randa e preparo il genoa grande, non potendo fare grandi cose nella classifica con la mia barca, voglio almeno fare una partenza coi fiocchi, sapete come facciamo noi nelle regate domenicali in Mediterraneo. Devo però stare attento; anche i francesi si buttano allo sbaraglio. Mentre aspetto il segnale di partenza incontro diversi concorrenti con i quali ho fatto amicizia durante il mio soggiorno a Plymouth, ci scambiamo i saluti, a tutti auguro di tutto cuore di mettere piede sul suolo americano. Mi rimane ancora impresso l'incontro con Ambrogio Fogar, nel suo volto leggo molte preoccupazioni ora che si avvicina l'ora della verità. Aspettavo il fornello che aveva dimenticato... dati gli altri importanti impegni.

La partenza è molto affollata e combattuta, il *Carina* riesce a guadagnare ben presto acqua sulla massa dei concorrenti. Trovo vento; 13 nodi da S-SW, velocità della barca 6,4 nodi bolina stretta, barometro 1025, nuvoloso ma chiaro con visibilità discreta, cerco di mettere più acqua possibile tra me e la terraferma; infatti sotto costa il vento è inferiore. Passa la motobarca con mia madre, mio fratello eccetera; loro mi salutano festosamente facendomi coraggio; sono attimi difficili per i miei e per

me, so che vado incontro a grandi rischi, prometto a me stesso di non sopravvalutarmi e di prestare sempre massima attenzione. Con il binocolo osservo i miei concorrenti, il *Gauloises* la barca tiratissima è già lontana, anche Tabarly con il suo magnifico *Pen Duick VI* è già all'orizzonte, alle mie spalle con una certa soddisfazione vedo il gigantesco *Club Méditerranée* di Colas e la barca di Yvon Fauconnier *ITT Oceanic* che stentano a trovare il passo.

Alle 14.50 incrocio il *Kriter III* di Terlain, l'enorme catamarano, non riesce a stringere il vento. Alle 15.10 a poppa mi passa l'*ITT Oceanic*, il vento è sui 14 nodi. Alle 16.15 sotto Dodman Pt fatto bordo: nuova Rv 200, cade una leggera pioggia. Alle 17.55 ascolto il meteo di Brest, per la mia zona è previsto un vento da SW forza 2/3. Alle 18.06 incrocio nuovamente il numero 45 *Kriter III* avendo io le mura a dritta, Terlain deve poggiare; passiamo vicinissimi, ci salutiamo, è stato l'ultimo essere umano che ho visto. Alle 18.30 rilevo Capo Lizard per 260°, faccio un bordo nuova Rv 210°, poi altri bordi per avvicinarmi a questo Capo. Alle 22.15 dopo aver sentito il fragore delle onde su Capo Lizard decido di allontanarmi dalla costa, nel frattempo è calata una forte foschia; il faro non è visibile.

Mi accorgo che il traffico delle navi è intenso, di tanto in tanto qualche sprazzo di luce riesce a forare la nebbia. Per tutta la notte rimango in coperta con occhi e orecchie attente. Sto molto in guardia, non voglio proprio terminare la regata a poche miglia dalla partenza.

Alle 00.33 ascolto il meteo della BBC London 2, persiste l'alta pressione sulle Azzorre e il solito « gale » a Capo Finisterre. Sono ansioso di sentire anche il meteo della BBC delle 03.30 emesso per la Ostar ma l'ascolto non è buono dato i forti disturbi.

Come previsto, passo la prima notte senza chiudere occhio. Con l'alba il vento gira a S-SW e si stabilisce sui 10 nodi, sono molto stanco. Ieri sera ho mangiato l'ultima bistecca che Francesca aveva preparato. Da oggi in poi dovrò adattarmi al menù di bordo. Mettendo in ordine la barca scopro i regali di Francesca, tra le altre cose c'è una « Rubber girl » da

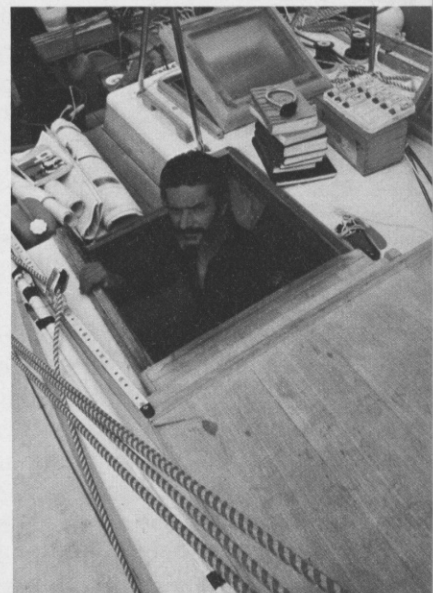
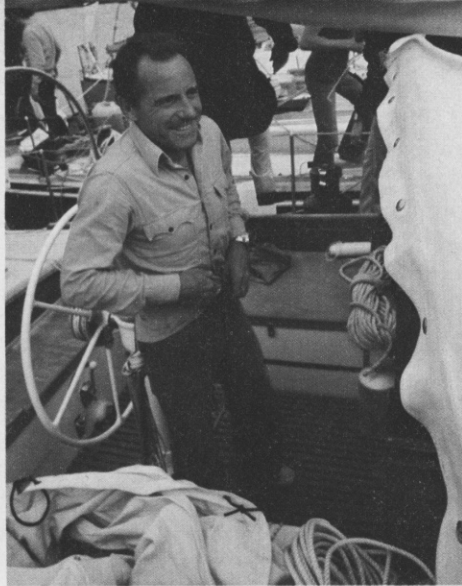
gonfiare, la sistemo nella cuccetta sopravento di poppa, sarà la compagna di viaggio. Ho appreso poi che una eguale era anche a bordo del valoroso *Cap 33* di Thomas Grossman, scherzavo sempre con Thommy su questo argomento. È una giornata con un debole sole, fa freddo, devo stare in cerata, il vento è scarso. Trascrivo tutti i meteo, quelli francesi di Brest e quelli inglesi emessi da London 2. Il tempo è stabile, nessuna tempesta è imminente; alle Isole Scilly si osserva vento da SW, barometro 1023 ma nebbia. Il pranzo consiste in una porzione di ottimo pesce affumicato. Alle 14.10 calcolo la mia prima posizione con il sestante Lat. 49° 25' 5" - Long. 7° 01' 6".

Alle 16.00 controllo il cronometro con lo stop dato da London 2. Prima che cali il sole mi dedico ai fornelli; con la pentola a pressione preparo uno squisito risotto alla milanese con aglio e tanta cipolla; lo gusto molto. Quando inizia la notte tutto è stato riordinato e sono pronto. Poco vento e foschia non mi permettono di dormire, mi siedo al tavolo di carteggio, per non dormire tengo in mano una sveglia che suona ogni 30 minuti, mi permette di uscire a questi intervalli per un controllo.

Con grande meraviglia al mattino del giorno 7 con il binocolo intravedo due barche a vela; sono troppo lontane per poter leggere i numeri velici; quella sulla mia dritta viene passata in giornata va per S-SW, io preferisco continuare sulla mia Rv 240°, prima o poi prenderò del vento da W così cambierò mura. Oggi riesco anche a effettuare il primo collegamento radio con Renzo. Parlo anche con Edo Guzzetti che è a N della mia posizione. Pranzo con pane, salame e tre pomodori; un pisolino e più tardi un caffè con torta di mele. In serata il vento aumenta a 20 nodi da SE, il mare è poco mosso, nota onda lunga da W, il barometro che osservo in continuazione, registrando i valori, incomincia a scendere da 1023 a 1019. Isso il genoa pesante e predispongo la randa in modo di poter dare rapidamente la prima mano di terzaruoli. Trascorro tutta la notte in cerata, dormicchiando di tanto in tanto e uscendo spesso per i controlli.

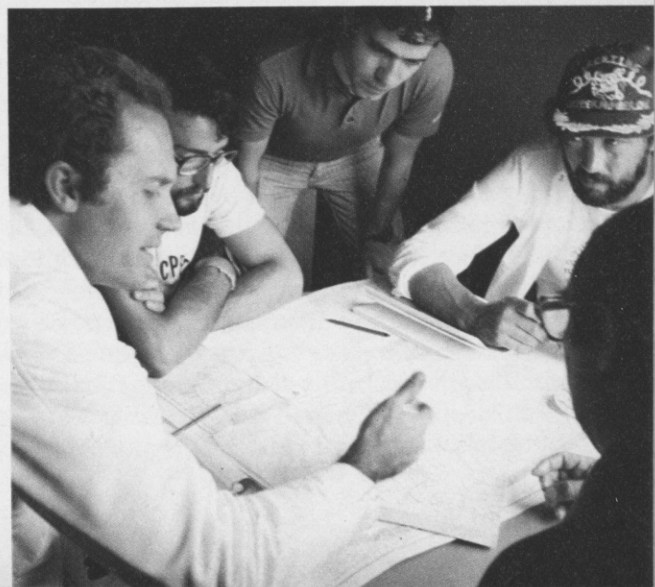
Alle 05.30 dell'8 giugno il barometro è sceso a 1011, i bollettini segnalano per il Golfo di Guascogna vento SE 4/5 che ruoterà a E e poi

a NE. Alle 05.45 mi si avvicina il motopesca *Grand Large*, l'equipaggio saluta cordialmente. Con il sorgere del sole il vento aumenta a 25 nodi; tolgo il genoa pesante e isso il genoa 3 che ho fatto fare da Lami per la regata. Si tratta di un genoa di 60 mq in tessuto da 10 onces con un penzolo di circa 80 cm, le cuciture sono triple e quadruple, il taglio è magro. È stata la vela di prua usata di più; pur avendo preso parecchie buriane durante le quali era quasi sempre cazzata a ferro, oggi la sua forma è ancora perfetta e non una cucitura si è rotta. Alle 11.30 parlo con Milano, mi informano che il tempo dovrebbe rimanere bello. Ho qualche dubbio, il barometro che scende non mi porta tranquillità. Sto continuamente scrutando l'orizzonte per prevenire ogni arrivo di perturbazioni, non voglio eseguire le operazioni in condizioni difficili e pericolose; ho avuto una lezione durante il trasferimento con Francesca. Inoltre va considerato il fatto che la mia barca non sopporta troppa tela; quando l'angolo di sbandamento supera i 25° la velocità diminuisce, con mare mosso o esistenza di onda lunga proveniente da prua le condizioni peggiorano. Nel tardo pomeriggio scruto l'avvicinarsi di nuvole provenienti da W, sopra di me si formano grandi cirri, dopo aver consultato il libro di A. Watt « Instant Weather Forecast », ricordo dei corsi di meteorologia della L.N.I. di Milano, sono convinto che sta arrivando brutto tempo con possibilità di vento oltre 40 nodi. Mi metto subito al lavoro, isso il jib 3, do una mano di terzaruoli poi una seconda, alle 19.30 siamo a 30 nodi di vento costante. Pensando che il vento non vada oltre, tolgo il jib 3 e metto il jib 4: è la vela ideale per questo vento. Ho fatto però male i conti perché durante la notte il vento sale a 45 nodi e il mare è molto mosso. Passo una brutta notte, di dormire non se ne parla; sto nel pozzetto con la cintura di sicurezza e intervengo spesso sulla ruota dato che il timone a vento meccanico è in difficoltà. Anche le vele vanno continuamente messe a punto e cazzate a ferro. Aspetto poi il solito salto di vento dopo il passaggio della perturbazione; alle 01.30 del giorno 8 giugno il vento viene improvvisamente da W e si stabilisce sui 25 nodi, il mare è molto agitato con onde incrociate. All'alba crollo



Da sinistra a destra e dall'alto in basso alcuni dei navigatori a Plymouth, prima della partenza: Paolo Mascaroni, Carlo Bianchi, Ida Castiglioni, Angelo Preden, Enrique Vidal Paz, Edo Guzzetti.

In basso: un momento dei briefing meteorologico riservato agli italiani, da sinistra a destra: Austoni, Di Majo, il Comandante Ragusa e di spalle Malingher.



dalla stanchezza, il cielo è sereno, il vento sui 35 nodi; devo concedermi almeno un'ora di sonno e così vado a dormire per la prima volta in cuccetta. Quando la sveglia mi chiama fuori vedo un bel sole già alto, fa freddo, nel pozzetto non si può stare, onde enormi continuano a rovesciarsi sopra il *Carina*. Nel pozzetto, malgrado l'ottimo deflusso, ci sono costantemente 20 cm di acqua. Solo nel pomeriggio, quando la furia del mare e del vento si calma, esco per togliere una mano di terzaruoli e per rimettere il genoa 3. Tra una lavata e l'altra riesco a prendere anche una retta di sole. Quella presa in mattinata, con mare ancora più mosso, non dovrebbe essere molto attendibile.

Oggi mentre scrivo queste note ricordo le difficoltà incontrate per prendere queste rette. Uscivo dall'interno ed ero sempre legato con la cintura di sicurezza, con la destra tenevo il sestante e con la sinistra dovevo tenere il cronometro. Salivo sulla tuga appoggiandomi con le spalle al bome, lato sopravento, cercando di molleggiarmi sulle gambe. Spesso le onde e gli spruzzi passavano sopra inzuppandomi completamente. Appena sceso prendevo nota dei dati su dei formulari in precedenza predisposti, dovevo poi ogni volta lavare il sestante con acqua dolce e asciugarlo accuratamente prima di rimetterlo nella cassetta; il tutto si svolgeva con almeno 25° di sbandamento. Anche il lavoro al tavolo di carteggio con barca sbandata che saltella di onda in onda non era certo semplice, come i calcoli che si fanno a casa su una scrivania. Spesso libri e carta volavano da una parte all'altra e la matita non si poteva posare un attimo che rotolava via, io la mettevo sempre tra i cavi della strumentazione. Essendo poi il tavolo di carteggio subito a dritta sotto il boccaporto, con maltempo, dovevo stare con la cerata per proteggermi dagli spruzzi che malgrado tutto riuscivano a entrare. L'uomo è una macchina formidabile, dopo qualche giorno mi ero abituato a questa costante umidità. Dopo tutte queste fatiche cercavo di mangiare sempre quello che al momento gradivo. La preparazione dei pasti era un rito, anche nelle condizioni più brutte ho sempre cucinato piatti gustosi impegnando tutte le mie capacità culinarie. Fortunatamente il vento cala, così

in serata decido di prepararmi una bella spaghettonata al sugo. Va detto che gli spaghetti li preparavo solo quando vento e mare non erano in burrasca, non volevo correre il rischio di rovesciarmi addosso acqua bollente. Ogni giorno a cena bevevo un bicchiere di barbera; per dissetarmi consumavo un cartone, pari a un litro, di acqua Fabia.

Incominciavo però a sentire la mancanza di verdure fresche, mi erano rimaste solo delle carote che però marcirono anch'esse pur avendole posate in un cartone. Naturalmente avevo patate, cipolle e aglio in gran quantità. Volevo coltivare il famoso crescione; Francesca me ne aveva date tre scatolette. Ma un giorno mentre lo mangiavo notai che vi erano dei piccoli puntini neri: non avevo dato importanza alla cosa, il giorno dopo però, dopo essermi legato con la cintura di sicurezza al blocco cucina, mi ero proposto di vedere bene di che si trattava. Scopro così che vi sono molti piccoli vermi, non mancando a bordo provviste di altra natura, decido quindi di lasciare tutto ai pesci dell'Atlantico.

La notte trascorre tranquilla, per essere sicuro di svegliarmi mi sdraio in cuccetta con due sveglie, una in mano e l'altra posata tra il cuscino e la fiancata, vicinissima all'orecchio. Dormo con una certa tranquillità perché il barometro è alto; tutti i meteo vengono registrati su formulari che mi appronto di volta in volta, l'Atlantico è suddiviso in 6 quadrati fondamentali; le cartine originali con l'esatta ubicazione di ogni quadrato e spiegazioni circa l'interpretazione dei bollettini trasmessi mi sono state date a Plymouth da Peter insieme alle *Pilot-charts* in dotazione alla Royal Navy.

Il giorno 10 trascorre senza fatti rilevanti; il vento proviene in prevalenza da SW la velocità della barca va dai 5 a 7 nodi; il mare è per noi, abituati al Mediterraneo, mosso. Dal bollettino meteo, apprendo che nel settore East Central e Sud è prevista burrasca forza 8. Nel pomeriggio il vento aumenta e il mare diventa decisamente mosso. Dalla partenza, la barca è sempre inclinata di almeno 25°, prevalentemente con mura a sinistra; quindi il tavolo di carteggio, la radio, tutta la strumentazione, si trovano sottovento, mentre cambusa, fornelli

eccetera sono sopravvento, per lavorarci con una certa tranquillità devo legarmi; ho già fatto qualche scivolata e non voglio correre il rischio di qualche frattura. Così oggi sono rimasto quasi tutto il giorno carponi sui paglioli intento a incollare strisce antiscivolo. Però data la forte umidità, tutto da giorni è bagnato, le strisce non fanno presa sui paglioli.

Il giorno 11 il tempo migliora, ricompare il sole, Pratella mi comunica per la mia zona un forza 4/5 da SW, la previsione fatta a Milano è perfetta. Nel pomeriggio tiro fuori tutto l'armamentario fotografico della Fujica che abbiamo avuto prima della partenza dalla società Onceas. Cerco di filmare la barca mentre di bolina si tuffa da un'onda all'altra fendendo con la lunga prua le creste; una parte dell'onda passa sopra la barca lasciandosi dietro una brillante schiuma bianca. Alle 19.30 mi trovo in posizione Lat. 42° 30' Long. 21° 40', sono state percorse dalla partenza (in 6 giorni) 853 miglia.

Ho scelto la rotta sud; infatti mi trovo a ca. 400 miglia a W di Capo Finisterre. La scelta di questa rotta è stata già presa da molti mesi, a questa decisione ha anche contribuito il colloquio avuto con il comandante Franco Faggioni. Sapevo che la mia barca non era adatta per la rotta nord, vale a dire per una navigazione sopra latitudine 50° che evitasse la forte corrente del Golfo contraria. La barca non era adatta in effetti per una rotta del genere; voglio brevemente accennarne il perché. Il *Carina* era equipaggiato con albero Mediterraneo, 2 metri cioè più lungo del normale anche se rinforzato internamente; non avevo timoneria interna, disponevo solo di un timone a vento meccanico del quale non potevo fidarmi troppo, non avevo nessun aiuto elettronico per il governo della barca. Dai conti fatti prima della partenza avrei dovuto raggiungere Newport in ca. 30-33 giorni. Se il vento e il mare non sono troppo forti, vale a dire non oltre forza 7, il *Carina* riesce a tenere una buona media, oltre questi valori perde troppa velocità e rischia di rimanere in balia delle onde. Tutte le strutture della barca, che è di serie, sono calcolate per un normale impiego nella navigazione costiera e non per sopportare burrasche pesanti e di lunga durata. Non per ultimo ho preso anche in

considerazione il fatto che il *Carina* con ca. 13 nodi di vento, naturalmente con la velatura completa di 105 m<sup>2</sup>, riesce a raggiungere i 7 nodi di velocità. Quindi anche con relativamente poco vento, riesco a raggiungere la velocità massima consentita dai miei 9,2 metri al galleggiamento.

Ho poi studiato la rotta fatta da altri concorrenti, in modo particolare quella del Comandante Faggioni e quella del trimarano *Cheers* che arrivò secondo nella scorsa edizione della regata. Durante il collegamento del giorno 12 da Milano mi consigliano di non scendere oltre, di navigare per parallelo e lasciar perdere la corrente del Golfo, ho coperto 1000 miglia dalla partenza e mi trovo in ottima posizione. Decido di seguire questo consiglio e infatti il giorno 14 sto navigando a Lat. 41° 25'. Dal meteo BBC apprendo poi che nei settori ovest e est su a nord, infuria una burrasca forza 10, al centro cala a forza 9 e nella zona delle Azzorre sta arrivando un'alta pressione. Verso le 10.00 il sole passa tra una nuvola e l'altra e malgrado il mare agitato e il forte vento mi metto d'impegno per fare una retta di sole, solo verso le 12.50 con il miglioramento delle condizioni riesco a fare due buone rette che mi danno un punto nave preciso. Verso sera il vento diventa variabile sui 20 nodi per calare e ritornare sui 20 nodi verso mezzanotte.

Queste variazioni di vento mi impegnano in un continuo estenuante lavoro. Va tenuto presente che, per ottenere sempre la velocità ottimale sulla mia barca, che è concepita per regate I.O.R., sono costretto a cambiare il genoa ogni 5 nodi di variazione del vento. Lascio immaginare quante volte al giorno vengono cambiate le vele. Da un calcolo fatto dopo l'arrivo durante tutta la regata ho cambiato ca. 150 volte le vele di prua e tolto e rimesso i terzaruoli ca. 70 volte.

Anche il meteo BBC delle 03.30 del 14 non è assolutamente incoraggiante, in tutto l'Atlantico, a nord nella zona centrale e a ovest delle Azzorre infuriano burrasche da forza 9 a 10. Nella mia zona è previsto invece SW forza 4/6. Da giorni tengo sotto controllo la zona tra le Azzorre e le coste americane. È particolarmente perturbata con venti provenienti

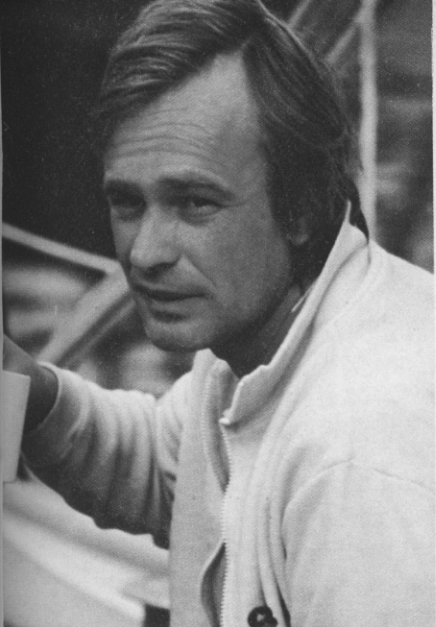


da SW; sono preoccupato dovendo fare questo lungo percorso tutto di bolina stretta, con diversi bordi, se la situazione non muta.

Passato un pomeriggio con una navigazione non tranquilla, il mare molto mosso, forse perché mi trovavo sopra il Mid-Atlantic Ridge, il cielo era poco coperto, colgo l'occasione per girare qualche fotogramma e scattare qualche fotografia, il vento soffia a raffiche intorno ai 25 nodi. Per ore sto fuori a osservare questo mare imponente, questi enormi cavalloni, i frangenti passano sopra la barca uno dopo l'altro, sono quasi fiero vedendo come se la cava; anche il timone a vento, per ora, funziona bene. Lo osservo attentamente esaminando i cordini di governo, da giorni ho già notato in essi una notevole usura. Certo domani o quanto prima in un momento di relativa calma dovrò cambiare quello di destra che è il più consumato, lavora di più viaggiando quasi sempre con mura a sinistra. Intorno alle ore 18.00 del 14, dopo un giorno di vento da SW o al massimo da S o W, per brevi tratti assisto a un vero e proprio salto di vento che ora proviene da NW sui 13 nodi. La rotta ideale sarebbe 240° ma la barca si trova in difficoltà, ho mare molto grosso di prua e non riesco a riprendere il passo. Trascorro una brutta notte con mare pesante e poco vento. Nell'intento di tirarmi fuori da questa zona continuo a cambiare vele. La barca non cammina, decido quindi di scendere di latitudine per uscire dalla corrente del Golfo; a mezzanotte sono quasi fermo, il vento è debolissimo, il mare è ancora mosso. Sto praticamente sempre in coperta, scendo solo alle 03.30 del 15 per sentire il meteo, a N della mia zona vi è una burrasca forza 8/9 da NW e spero che questo vento mi raggiunga e mi tolga da questa situazione. Alle 06.40 devo precipitarmi a poppa, la barca va all'orza, si è staccato il rullo flangiato sulla ruota di governo. Per un solitario un guaio al timone a vento rappresenta sempre un grosso pericolo. Questa rottura non era prevista ed è la prima volta che si manifesta. Immediatamente mi do da fare con del filo di rame e qualche martellata, lo blocco. I guai con il timone per oggi non finiscono qui, fortunatamente mi accorgo appena in tempo che sto perdendo il perno principale con tutta la parte ruotante. Esso si era sfi-

lato verso poppa. Per riparare il danno devo calarmi fuori dalla poppa mentre l'onda lunga da NW diventa sempre più imponente. Non ho mai visto onde di questa altezza, sembrano colline che si muovono. Sono agitato e preoccupato: il timone a vento fuori uso, rischio ora di dover affrontare una burrasca con forza 8/9. Per poter lavorare devo ridurre tela e dirigermi verso SW. Con il martello, dopo un paziente lavoro, riesco a rimettere nella sua sede il perno di sostegno; per fare questo lavoro mi sono legato saldamente alla poppa, la ruota era bloccata, spesso enormi frangenti passavano sopra il mio corpo. Sono poi sceso all'interno e da una barretta di alluminio ho ricavato segando e martellando una sagoma che poi ho fissato con filo di rame e con scotch speciale, quello donato dal mio amico Italo, all'estremità posteriore del timone; il perno non poteva più sfilarsi. Sono contento, una piccola battaglia è stata vinta. Purtroppo però per questo lavoro ho perso tutta la giornata, inoltre il vento cala sensibilmente. Pur rimettendo tutte le vele, a causa del mare mosso, non riesco a far governare la barca dal timone a vento e così dopo una giornata di duro lavoro passo la notte alla ruota tentando di far camminare il *Carina*. Secondo il meteo del 16 giugno dovrei avere un vento forza 4/5 da SW. Purtroppo passo le ore tentando disperatamente di andare avanti verso ovest.

Il mare è ancora molto mosso, isso persino il drifter, la vela più leggera che ho a bordo; sto dondolando paurosamente in balia di un brutto mare, il log segna solo 2,5 nodi. Con fatica prendo una retta di sole. Devo constatare che sono arretrato. Dopo una lunga cavalcata iniziata a Plymouth, ora sono quasi fermo e demoralizzato. Mi impegno in un lavoro snervante alle vele; penso ai miei amici di Varazze, a Punny Spirito che mi ha salutato con le lacrime agli occhi in Inghilterra, ai Cavattini che mi aiutavano a Varazze; e ricordo le regate fatte con loro quando si facevano regolazioni millimetriche alle vele per imbrigliare un tenero alito del Mediterraneo. Ora anche in Atlantico mi trovo nelle stesse condizioni, devo assolutamente far camminare la barca. Verso le 19.00 quando splende ancora un bel sole e ritorna il vento da NW sui 15 nodi, la



Da sinistra a destra: Doi Malingri, Paolo Mascheroni e Paolo Sciarretta, Ambrogio Fogar, Corrado Di Majo, Carlo Bianchi e infine, intento a controllare il timone a vento del suo *Carina*, Ernesto Raab.



Una delle motobarche con gli appassionati italiani che hanno seguito le fasi della partenza.



barca riprende la sua corsa, 6/7 nodi. Scendo e mi preparo una cena classica. Rosolo in una pentola a pressione cipolle, aglio e pancetta, un peperoncino, poi aggiungo patate sbucciate e tagliate a quadretti, un bicchiere di brodo, in barca ci sarà acqua possibilmente calda con una punta di estratto di carne, sale a piacere; dopo la chiusura della pentola aspetto ca. 8 minuti. Devo mangiare nel pozzetto, spesso l'onda fa poggiare o strarzare la barca, in genere poi si rimette in sesto, in caso contrario poggio la pentola sul fondo del pozzetto e do una mano. Mi assale la stanchezza. È da ieri che non dormo; alle 20.00 ancora con un bel sole riesco a calcolare una nuova retta; alle 20.45 rilevo il radiofaro di Flores per 230°, quindi i punti fatti con il sestante sono esatti, sono contento e soddisfatto.

Avvicinandomi all'isola il vento cala di nuovo e trovo un mare incrociato che mi costringe alla ruota. Solo a tarda notte, quando stanchissimo riesco ad affidare il governo della barca al timone a vento, scendo e cado in un sonno profondo.

Il mattino del 17 giugno si presenta con un cielo coperto da basse nuvole; la visibilità è molto scarsa a causa di nebbie e foschie. Non potendo fare nessun punto col sestante, continuo a rilevare il radiofaro di Flores. Come tutti i giorni misuro anche la temperatura dell'acqua e siamo a 18 °C quindi in piena corrente del Golfo. Improvvisamente alle 15.10 intravedo nella foschia a ca. 2 miglia la costa rocciosa a nord dell'Isola di Flores, alle 15.45 sono davanti al faro, la foschia si è diradata, scatto alcune fotografie, dopo tanti giorni di mare ammiro i prati verdi e le mucche che pascolano; vorrei tanto mettere i piedi su un pezzo di terraferma e fare una bella corsa su quei prati invitanti e mi vengono in mente gli amici del Club del Mesdi; il Campo Sportivo XXIV Aprile, dove vado a « sgambettare » quando posso, a mezzogiorno.

Un peschereccio che porta il nome *Livia* si avvicina, parlo con le persone a bordo, mi stanno a fianco per un lungo tratto cercando di convincermi a fare una sosta nell'isola, anche solo per una notte. Una breve lotta, poi riprendo per rotta Newport. Dopo l'Isola di Flores entro in una zona temporalesca, subi-

sco durante la notte un rovescio dopo l'altro, il vento continua a cambiare direzione e intensità e devo correre fuori ripetutamente per cambiare vele e regolare il timone a vento. Come previsto dai calcoli mi sto dirigendo verso lat. 38°, poi dovrò navigare sotto questo parallelo. A questa latitudine non ho certo trovato tempo tranquillo che mi permettesse di sdraiarmi comodamente in coperta. Nei giorni e nelle notti successive sono stato investito da una innumerevole serie di temporali e piovoschi con continui salti di vento. Devo proprio dire che la navigazione a queste latitudini mi ha deluso moltissimo. Da parte mia speravo sempre di giorno in giorno in un miglioramento ma purtroppo le mie attese saranno vane e il tempo continuerà a peggiorare. Depressioni sempre più violente con mare agitato e forti colpi di vento da SW anche oltre 50 nodi. Spesso quando vedevo arrivare questi groppi manovravo la barca cercando di evitare queste grosse zone scure.

I contatti radio con l'Italia diventano sempre più preziosi ora che la lotta contro gli elementi diventa più dura. Mi interessa molto sapere cosa faranno i miei compagni, peccato che Ida e Ambrogio non abbiano una radio; penso spesso a loro, siamo tutti senza notizie; molte barche hanno già dovuto ritirarsi, sono in pensiero. Nei giorni scorsi Carlo Bianchi con il suo bel *Nicholson 55* è riuscito a passarmi, navighiamo nello stesso mare a poche miglia di distanza, quindi nelle stesse condizioni di vento e mare. Mi impegno per non farmi staccare troppo ma non posso fare nulla contro una barca di 55 piedi.

Il giorno 20 parlo con Francesca e mio figlio Oskar che sono ospiti di i2ZAC, questo collegamento mi dà una nuova carica di coraggio e perseveranza. I miei collegamenti devono essere sempre brevi, per non consumare troppo le batterie, quando parlo metto in moto il motore per la ricarica, ma il motore consuma la esigua scorta di carburante, 120 litri, che mi sono stati concessi, così i miei messaggi sono necessariamente brevi. Forse Corrado Di Majo che resta in frequenza per lungo tempo anche dopo i collegamenti comuni, non fa bene i suoi conti e probabilmente resta senza carburante troppo presto. Mi fa molto piacere che lo

spagnolo Enrique HPIEV faccia parte del nostro gruppo, egli si batte valorosamente a latitudini superiori. Mi spavento quando il giorno 19 mi comunicano che si sono già ritirati molti concorrenti, vi sono state anche parecchie collisioni. Non facendo freddo, temperatura media sui 25 °C, decido di stare fuori il più possibile, ma durante questi innumerevoli piovvaschi, quando la visibilità è scarsissima, stare fuori significa inzupparsi completamente.

Il giorno 22 apprendo da Milano (i2EAP) che Ambrogio ha dato notizie senza però fornire la propria posizione, l'arrivo a Newport è previsto per lui verso il 15 luglio. Nutro grandi dubbi sulla possibilità che questo catamarano riesca a passare così velocemente su questi mari difficili.

Sono sempre costretto a navigare di bolina stretta, voglio mantenermi sotto latitudine 38. Avendo quasi sempre mare e vento contro, sono costretto a moltissimi bordi. Alle ore 21.00 del 23 giugno incontro la nave francese *Mississipi* che si accosta e alza la bandiera, a mia volta metto in mostra quello che è rimasto del mio tricolore, molta gente si affaccia per salutarmi; rimango molto commosso. Il giorno 24 sono a latitudine 35° 17', è la più bassa raggiunta, la giornata è caldissima con poco vento.

Il 25 sono stato tutto il giorno alla ruota tentando di far camminare di più il *Carina*; l'avanzare è estremamente faticoso. Alla sera mi rendo conto che è stata una giornata tremenda, stare alla ruota per circa 14 ore sotto un sole micidiale, anche se di tanto in tanto mi rovescio addosso un secchio d'acqua, è massacrante. Passo una brutta notte cotto dal sole troppo intenso. Anche il 26 è una giornata scarsa di vento; alle 09.00 passo vicino a una boa munita di campane, non riesco a spiegarne l'esistenza.

Il tempo è anche oggi stupendo, sembra essere in pieno Mediterraneo, ma ci vorrebbe più vento per far andare di più la barca. Solo alle 12.00 del 27, dopo due giorni di navigazione, devo togliere il genoa leggero per issare quello pesante. Spero che ora si riesca a prendere un passo più veloce. Alle 19.30 quando parlo con Milano prevedo cautamente il mio arrivo tra ca. 8/10 giorni. Mi comunicano an-

che che Tabarly, che doveva già arrivare ieri, non si è ancora fatto vivo; nella zona di arrivo, c'è una fitta nebbia, il vento è scarso. Sono preoccupato, fra qualche giorno mi troverò anch'io alle prese con la famosa nebbia di George Bank, non mi rimane altro che sperare in bene. Questa notizia mi galvanizza e mi impegno a far camminare di più la barca, durante la notte copro 70 miglia e riesco anche a farmi una bella dormita. Ma alle 10.50 del 28 entro in una violenta tempesta con forti rovesci d'acqua e venti sui 30 nodi; alle 11.05, cioè 15 minuti dopo, tutto è passato, ritorna il sole e il solito vento di 16 nodi da SW. Nel pomeriggio il vento si stabilisce sui 25 nodi, il mare è mosso, ho la sensazione che la situazione meteorologica sia mutata. Purtroppo in serata si rompe il cordino del timone a vento all'attacco inferiore del piede. Sono costretto a una faticosa riparazione.

I giorni successivi permettono una navigazione relativamente tranquilla, i venti sono regolari e le perturbazioni non violente. Il giorno 29 apprendo che a Milano stanno già studiando quali dati fornirci per la navigazione nelle zone nebbiose di arrivo. Io da parte mia studio il portolano, carte e altre documentazioni che ho a bordo. Molto utile è stata la tabella che il comandante Ragusa ci ha dato prima della partenza.

Sono contento, è arrivato Tabarly con il timone a vento fuori uso; per me egli è il grande vero marinaio navigatore e sportivo d'oggi sotto tutti gli aspetti. Il 30 giugno aspetto ansiosamente l'ora del collegamento con i miei angeli custodi di Milano. In una lunga conversazione chiedo consiglio per le mie mani. Di giorno in giorno perdo sempre più la sensibilità al tatto, e sento un diffuso formicolio, specialmente nelle dita della destra. Ho anche un dolore nella zona cervicale che mi tormenta. Per domani sera dovrò comunicare la lista di tutti i farmaci disponibili a bordo. Durante la manovra sto molto attento e quando è possibile sono legato con la cintura di sicurezza.

Il 1° luglio sento la notizia che un concorrente, Mike Flanagan, risulta disperso, rimango profondamente scosso. Mi mettono anche al corrente che Fogar è riuscito a salvarsi in condizioni disperate alle Azzorre.

Edoardo Austoni, che dopo la perdita del suo timone a vento sta lottando con incredibile coraggio per terminare brillantemente la regata, in una lunga diagnosi via radio facendo ponte con Milano mi consiglia il farmaco Brufen che è disponibile a bordo. Avvicinandomi alla long. 60° mi accorgo che le perturbazioni diventano sempre più frequenti.

Presto dovrò prendere una decisione su quando puntare direttamente su Nantucket Shoals; decido di non passare ancora lat. 38° e dirigermi quanto possibile verso W per poi salire più tardi a N nella corrente del Golfo. Durante il pomeriggio del 2 luglio sono costretto a mettermi per ben due volte alla cappa per due inconvenienti che mi hanno fatto perdere molto tempo. Si è sfilato il solito tamburo dall'attacco alla ruota e si è rotto il winch della drizza della randa. Comunque sono riuscito a riparare questi danni prima che il vento aumentasse a 30 nodi.

Non passo certamente una notte tranquilla; voglio ora descrivere una giornata tipica di navigazione a queste latitudini.

00.10 (sempre GMT). Log 2.983 miglia, velocità 8,5 miglia vento sui 20 nodi, per fortuna ho lasciato il genoa 3 Lami, mare bello ma mosso. Davanti a me si sta avvicinando un temporale che purtroppo data la sua larghezza non riuscirò a schivare, tra pochi minuti ci sarò dentro. Con rotta 270° la barca stringe troppo, pur essendo già intervenuto sul timone non riesco a fare una Rv 290° che sarebbe quella ideale. Vediamo dopo il passaggio della perturbazione.

00.40. Il temporale è passato, vento con 25 nodi buoni e qualche raffica sui 30 nodi.

00.45. La situazione si è normalizzata per ora, comunque sto navigando in mari perturbati, il vento è sceso a 20 nodi variabili. Malgrado il caldo sono seduto al tavolo di carteggio con cerata sopra un costume da bagno, stivali di gomma e cintura di sicurezza pronto a intervenire sul timone in caso di rottura, oppure se questo non riesce a governare, sulle vele.

03.05. log 3002 - velocità 8 nodi buoni, rotta che varia da 270° a 280°. Sono rientrato, ora il vento è sui 25 nodi, ho dovuto regolare il timone a vento. Sistemati i cordini di gover-

no che si erano rotti, un lavoro rischioso e faticoso perché fatto di notte con vento e mare che ora può definirsi agitato.

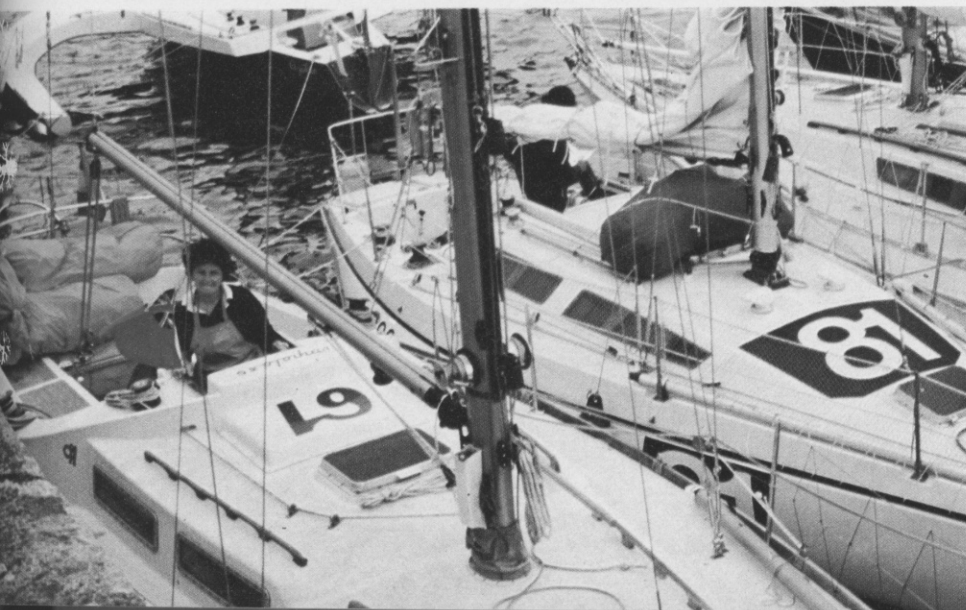
03.30. Ascolto il meteo della BBC sulla frequenza 7.325 MHz, non viene segnalata nessuna particolare tempesta (solo oltre forza 8 si parla di « storm »). Nella mia zona è previsto vento da SW - W 3/4 localmente 5 con pioggia e temporali. È il meteo standard.

03.45. Mare e vento aumentano, siamo sui 23 nodi e raffiche a 28 nodi. La barca fatica dovendosi aprire un varco nel mare agitato, seguo una Rv 280°/290°. Vi sono cadute di vento fino a 18 nodi.

04.30. log 3012 - velocità 7 nodi - vento costante sui 25 nodi con punta sui 30 nodi - mare agitato. Navigazione non bella - impossibile dormire, mi trovo in una vera burrasca. Dovrei dare la seconda mano di terzaruoli per equilibrare meglio la barca. Il timone a vento fatica a governare, i cordini di governo sono sottoposti a un lavoro troppo gravoso e potrebbero spezzarsi a ogni istante; la barca è inclinata dai 25° ai 30°. Dovrei anche cambiare il genoa. Fuori è buio pesto, se l'operazione non è assolutamente necessaria la farò quando sarà chiaro. In genere quando arriva l'alba il vento si calma leggermente per riprendere a soffiare col salire del sole. Per l'alba devo però aspettare quattro ore.

06.30. Barca traversata, si è rotto il solito cordino. È buio, visibilità nulla, vento 25/30 nodi, mare agitato con onde di ca. 4 metri che frangono sopra il *Carina*. Non ho altra scelta, sono in regata, non perdo un istante, balzo subito fuori e, dopo essermi legato con la cintura di sicurezza e facendo luce con una torcia, riparo con notevole fatica il danno. Parecchi frangenti passano sopra e sono inzuppato fino al midollo. Quando rientro devo sciacquare la bocca e bere acqua dolce per ristabilire equilibrio nello stomaco. A questo proposito posso dire che bevevo circa 1 litro di acqua al giorno, l'imballo in tetrapack è stato di estrema utilità. Per fare questi lavori ero alla cappa e la barca viaggiava con velocità 4 nodi verso S. Alle 07.00 rientro.

07.00. Il vento è calato: 20 nodi, sinora non sono riuscito a dormire. Contro l'artrosi sto sempre prendendo il Brufen, anche se ho la



A Millbay, buona parte delle barche italiane faceva gruppo a sé. Ormeggiate di fianco sono: CS & RB, Venilia, Namar V, Tikka III, Valitalia e Spirit of Surprise.

In alto, il Chica Boba a Millbay.

A fianco, sempre a Millbay Eva e Caipirinha.

sensazione che mi deprima e mi metta in uno stato di agitazione. Non mi piace la discesa del barometro a 1021.

08.00. log 3029 - sono rientrato ora dato che il nodo fatto questa notte al cordino del timone a vento si è spezzato per lo sforzo violento. Ho dovuto rifare tutto il lavoro.

10.45. log 3043 - velocità 6 nodi - Rv 300 - vento sui 30 nodi - tolto il genoa 3 e messo il jib 5 e dato una seconda mano di terzaruoli. Ora il timone riesce a governare bene.

13.00. log 3057 - vento SW è sceso a 20 nodi - barometro 1020. Il mare è meno tempestoso, aspetto qualche minuto, poi voglio mettere vele più grandi.

13.10. Pensavo che il vento si fosse calmato ma ecco che ritornano raffiche a 28 nodi.

13.40. Siamo arrivati a 33 nodi costanti.

13.45. Sto passando sotto un temporale con molta acqua, vento costante sui 30 nodi.

13.50. Incrociata a pochi metri una nave, vedo solo la poppa data la pioggia torrenziale. Mare agitato con spruzzi e vento, impossibile leggerne il nome.

14.30. log 3063 - vento 20/25 nodi - velocità 7/7,5 nodi - Rv 290° - Tolta una mano di terzaruoli e messo genoa 4 al posto del 5. Fatto già due volte il punto con sestante ma a causa del mare agitato e onde fino a 4 metri, i dati per il calcolo erano troppo imprecisi.

15.00. Il vento è sceso a 12/13 nodi, la barca si muove lentamente anche a causa del mare rimasto. Devo presto intervenire sulle vele.

15.07. Di colpo il vento è tornato a 25 nodi. Il punto fatto alle 15.01 risulta troppo impreciso, ne devo fare un altro.

15.40. Arriva altro temporale, siamo sui 30 nodi - mare agitato - barometro 1020 - Tento di dormire, non è possibile. Dormicchio come al solito.

15.50. La barca ha fatto un volo enorme sull'onda cadendo in una valle profonda, pensavo che si sfasciasse tutto, è entrato persino il log.

16.00. Vento girato a W ora vado per Rv 340°.

16.44. Finalmente sono riuscito a fare un punto nave attendibile. Il barometro è sceso a 1019.

19.10. Fatto altro punto da comunicare a Mi-

lano: lat. 37° 26' - long. 63° 42'. Nel pomeriggio durante il temporale rimesso il jib 5 e messo il 4, dopo poco tempo decido per il 3 di Lami e una mano di terzaruoli. Dalla mia posizione risulta che sono troppo a S; decido quindi di guadagnare acqua verso N.

21.00. log 3096 - Rv 310° - sta arrivando un nuovo temporale - vento 15 nodi - velocità 7,5 nodi. Parlato alla radio con i2EAP e i2PYM, essi mi fanno tanto bene. Questi collegamenti radio sono di grande aiuto, il sentire una voce amica nell'Atlantico mi dà tanto coraggio e mi porta sicurezza. Ringrazio in questi momenti tutti coloro che si prodigano per questi collegamenti.

22.00. A un tratto la radio non funziona più, non riesco a sentire nulla e provo più volte a trasmettere, nulla da fare, la levo febbrilmente dalla sua sede per vedere se posso fare qualche cosa, non combino nulla. Ho un altro apparecchio solo ricevente, il Barlow portatile, sento che da Milano mi chiamano ripetutamente, per me nulla da fare, non posso più dare un segno di ricevuto. Questo fatto mi preoccupa molto non tanto per la mia impossibilità di collegarmi ma per le apprensioni che nasceranno a Milano. I miei familiari e gli amici saranno in effetti molto preoccupati.

Questa è una giornata della Ostar sul *Carina*, quella del 3 luglio 1976.

Anche il 4 luglio si annuncia con tempo estremamente variabile, costringendomi a un duro lavoro in coperta. Quando sono libero mi occupo della radio, leggo il manuale, la ritolgo dalla sede per controllare i fusibili eccetera, di più non posso fare. Devo rassegnarmi a non avere più questo validissimo aiuto. Sono però contento che a Milano Pratella mi abbia consigliato l'acquisto del Barlow, con esso sento oltre al meteo BBC anche i miei amici che alle ore stabilite mi chiamano sempre.

Ho annotato meticolosamente ogni chiamata elencando l'ora e il nominativo. Mi spiace molto per mia mamma, mio fratello, Francesca e Oskar che ora saranno in pensiero.

Dopo questo fatto decido di impegnarmi con tutte le mie energie per arrivare al più presto a Newport. Anche oggi ho grane con il timone a vento, devo smontare il tamburo e sistemarlo, il lavoro va fatto tra una pertur-

bazione e l'altra. Il tempo non riesce a stabilizzarsi, durante la notte sono stato nuovamente investito da queste tipiche violente perturbazioni con vento oltre i 40 nodi e mare agitato. Sono stato costretto a cambiare vele e a terzaruolare con visibilità quasi nulla e con la mano e il braccio destro spesso senza forza.

Mi meraviglio, il meteo BBC delle 03.30 parla di perturbazioni f. 3/5, poi invece arrivano sventolate da 40 nodi e passa. In mattinata lotto contro violentissimi temporali, il barometro è sceso a 1009, i cordini del timone si sono rotti due volte consecutivamente, sono disperato. Da due giorni lotto contro il maltempo, non ho ancora tolto la cerata, sono stanchissimo. Vorrei mettermi alla cappa per riposare e aspettare un miglioramento del tempo, ma dopo il guasto alla radio devo arrivare al più presto a Newport, tutti saranno in ansia specialmente mia mamma e Francesca. In giornata assisto a parecchi salti di vento, il barometro ricomincia a salire; in queste condizioni e con il timone spesso fuori uso, sono riuscito a coprire in 24 ore ca. 120 miglia. Anche se il vento è calato il mare rimane minaccioso. Dopo i forti venti da SW ora alle 23.00 si instaura un vento di 30 nodi da NE; immaginatevi l'aspetto che può avere il mare. Mi dirigo verso N andando di bolina stretta, alle 12.10 del 6 luglio riesco con mia grande gioia a rilevare il radiofaro di Nantucket Shoals per 330°; sono felicissimo! In giornata il vento cala ulteriormente e diventa variabile, solo di notte ritorna il classico SW da 15 nodi e il barometro sale a 1020. Appena si fa chiaro alle 10.15 rilevo ancora il radiofaro di Nantucket Shoals per 340° e sopra il mio capo sento il rumore di parecchi aerei. Sono felice, voglio arrivare e salutare i miei, mi decido, isso il mio grande spi tricolore da 150 m<sup>2</sup>, è un gran lavoro. Lo regolo alla perfezione come se fossi in regata davanti al porto di Varazze. Corro avanti e indietro per le regolazioni, alle 12.30 prendo una retta di sole, dal calcolo risulta il seguente punto: lat. 40° 10' - long. 69° 09,4' l'errore a — 0,5, risultato ottimo considerando che dovevo fare in fretta e spesso devo correre alla ruota e alle manovre, andando sotto spi. Alle 13.20 chiamo la Coast Guard, subito alla prima chiamata ri-

sponde l'operatore, rimango stupefatto. In Italia non ho mai ricevuto una risposta da parte delle stazioni marittime anche dopo tre ore di chiamata. Durante il giorno il vento è aumentato fino a 30 nodi; mi sono aggrappato disperatamente alla ruota e non ho mollato, a volte il *Carina* raggiungeva 11 nodi in planata mentre io urlavo dalla gioia, volevo arrivare il più presto possibile. Alle 22.00 tolgo lo spi, durante la notte non volevo rischiare, l'operazione con 20 nodi di vento è riuscita perfettamente. Mi trovo già sotto costa, la visibilità è scarsissima.

Mi metto alla ruota, cuffia alle orecchie e radiogoniometro in mano, così ascoltando i vari segnali faccio diversi punti. Il vento da SW soffia a 25 nodi, il mare è mosso e la barca fila a 8,5 nodi. Di tanto in tanto incito la barca come se fosse un cavallo in dirittura d'arrivo.

Alle 03.15 dell'8 luglio sono stato investito dall'ultima buriana, vento sui 35 nodi, pioggia torrenziale. Non mi sono mosso dalla ruota, avevo la randa con una mano di terzaruoli e il glorioso genoa 3. Decisi di lasciare le vele come si trovavano, piuttosto accettavo il rischio di perdere l'albero. E invece non successe nulla, mi stavo avvicinando al traguardo come un razzo. Alle 08.30 mare e vento si calmano, 20 miglia dall'arrivo, chiamo la Coast Guard. Dalla foschia mattutina a un tratto intravedo la caratteristica torre di Brenton Reef, salti di gioia, i calcoli di rotta erano esatti, ancora pochi metri e taglio il traguardo.

Il *Carina* è arrivato il giorno 8 luglio alle 12.52 GMT dopo aver percorso 4065 miglia in 33 giorni, classificandosi al 24° posto.

È la prima bandiera italiana che sventola a Newport. Sono felicissimo! Mi bevo la tradizionale bottiglietta di spumante e aspetto l'arrivo della barca a motore con a bordo i miei cari, vi è con loro anche Carlo Bianchi che ha fatto una magnifica regata e Thomas Grossman che con il suo *CAP 33* è stato il primo americano.

Con l'arrivo a Brenton Reef per me si è chiusa questa grossa esperienza.

La riuscita di questa impresa si è resa possibile per molti motivi. È difficile per me ora citarne uno senza tralasciarne un altro.



La preparazione tecnica a Milano con l'aiuto della L.N.I., il grande impegno di Eolo Pratella, l'aiuto di Sergio Malingher per la meteorologia, e del comandante Ragusa per le rotte, quello di tutti i radioamatori Renzo, Michele, Luigi, Enrico, Franco e tanti altri, solo noi possiamo valutare quanto prezioso è stato il loro aiuto. A loro tutti un sincero gra-

zie e permetteteci di dire grazie anche a coloro che, mentre io e i miei compagni ci batteavamo in Atlantico per una impresa che metteva a dura prova tutti noi stessi, hanno svolto per noi alla scrivania il lavoro quotidiano.

Un particolare ringraziamento vada anche ai nostri amici italo-americani e particolarmente al sig. Thomas Perrotti che tanto hanno fatto per noi italiani dopo l'arrivo.