

Andrea Rossi, 29 anni, si allena per la sfida sull'Atlantico. (©YCI/S. Gattini)

Il giovane skipper di Pura parteciperà in settembre alla MiniTransat, regata in solitaria di 7.500 chilometri dalla Francia al Brasile

La sfida oceanica di Andrea Rossi

«Jrata» è parcheggiata in un vecchio deposito a Viganello. È sospesa a qualche metro dal suolo, adagiata sul carrello, con l'albero appoggiato sullo scafo. Le vele sono ripiegate nelle loro sacche stivate nella cabina, mentre centinaia di metri di cordame ne avvinghiano le strutture. Tutto è immobile, in attesa di scatenarsi nell'immensità dell'oceano, per una cavalcata solitaria sulle onde. Una maratona di 7.500 chilometri: la partenza è il 13 settembre dalla Rochelle, in Francia, per approdare a Salvador de Bahia, sulla costa brasiliana, un mese più tardi.

Intere giornate in cantiere:
«La barca non deve avere punti deboli».



Quest'anno tra i partecipanti della Mini-Transat – celebre regata atlantica per navigatori solitari e... audaci – ci sarà anche Andrea Rossi del Circolo velico di Lugano. Ci eravamo immaginati un ombroso lupo di mare, con la pelle arsa dal sole e le mani callose. Invece, ecco un giovane 29enne atletico e allegro. Lo incontriamo alla Rosa dei Venti, il ritrovo dei velisti alla foce del Cassarate.

Di professione grafico, Andrea sarà il primo ticinese a cimentarsi in questa avventurosa sfida che si svolge ogni due anni dal 1977. Sarà al timone di «Jrata-Casinò Lugano», un guscio di 6,5 metri uscito nel 2005 dai cantieri navali Azimut in Normandia. Da allora ha percorso migliaia di miglia sia in regata, sia in navigazione libera. Eppure la maggior parte del tempo Andrea non l'ha trascorsa in mare aperto, bensì in cantiere ad attrezzare la sua barca. «È stata un'opera titanica e sofferta: non avendo esperienza con questo genere d'imbarcazioni e con uno scafo pressoché nudo e interamente da equipaggiare, ho commesso un'enormità di sbagli. È stato un continuo montare, smontare e rimontare... Senza l'aiuto degli amici del Circolo velico, in particolare di Luigi Rezzonico e di Lucio Centradi per la parte elettrica, non me la sarei cavata». Fondamentale è pure l'entourage che fa il tifo e sostiene Andrea nel suo audace progetto, tra cui gli sponsor: Casinò Lugano, Taurus Asset Management, Circolo Velico

Lago di Lugano, Cruising Club Svizzero Regione Ticino, Fulldesign, Sail World Srl e New England Ropes.

«Jrata» è un concentrato di tecnologia. «Ha un impianto elettrico formidabile», dice con orgoglio Andrea, mostrandoci le apparecchiature: radio VHF, navigatore satellitare, centralina del vento interfacciata con i piloti automatici e «Merveille», un dispositivo che intercetta i radar, segnalando la presenza nei dintorni di grosse imbarcazioni dalle quali è consigliabile tenersi alla larga. Nulla è lasciato al caso: l'affidabilità e il funzionamento degli strumenti di bordo sono decisivi. «La barca non deve avere punti deboli. Se tutto funziona come si deve, si può affrontare qualsiasi situazione, anche estrema. Rotture o guasti delle parti critiche – l'albero, il timone, la chiglia, il pilota automatico, i dispositivi elettrici – comportano inevitabilmente guai e difficoltà».

Insomma, lo scafo deve essere efficiente in ogni suo aspetto. Le regate effettuate nei mesi scorsi sul Mediterraneo hanno permesso ad Andrea di testare la tenuta dell'imbarcazione. La partecipazione a queste competizioni è servita a conoscere il carattere della barca e a migliorare le prestazioni nelle diverse condizioni di vento. Il giovane skipper ha acquistato fiducia nei propri mezzi e fatto preziose esperienze. Nel giugno del 2007 ha percorso 1.500 miglia in solitaria su un traghetto di qualificazione stabilito da una speciale Commissione. Ha



trascorso 17 giorni ininterrotti in mare.

«L'ambiente della classe Mini650 è eccezionale. Non esistono quella rivalità e quell'invidia che in genere imperano nelle altre categorie. Lo spirito di gruppo è molto forte. Ci sono disponibilità, collaborazione e uno straordinario affiatamento. Lo scorso aprile, durante una regata in Sardegna, è stato annunciato un "forza 7" da nord. Gli organizzatori hanno pensato bene di mettersi al riparo nei porti, ma non hanno sospeso la gara. Gli equipaggi si sono consultati via radio pianificando rotte comuni su possibili ridossi per trovare riparo in caso di un ulteriore peggioramento delle condizioni. In realtà, poi, le condizioni meteo-marine sono state meno proibitive del previsto e la regata è terminata senza incidenti. Il fatto di poter contare sulla solidarietà del gruppo, quando ci troveremo nel cuore dell'Atlantico, è confortante. In un mese di navigazione solitaria potersi scambiare qualche consiglio o sentire una voce amica in un momento di debolezza può essere di aiuto».

Non meno importanti sono la preparazione fisica e l'organizzazione della vita a bordo. Il 29enne di Pura si reca regolarmente in palestra per allenare la muscolatura. Il semplice fatto di doversi tenere in equilibrio sulla barca sottopone il corpo a uno sforzo prolungato non indifferente. E poi, con un'adeguata preparazione fisica, si riesce a superare con maggiore facilità sia le difficoltà di ambientamento che insorgono nei primi giorni di mare, sia lo stress che potrebbe subentrare in determinate circostanze, per esempio in caso di maltempo. Altro aspetto importante è l'alimentazione. Su consiglio del Centro

medico sportivo di Locarno, Andrea preparerà delle razioni di alimenti liofilizzati, che dovrà assumere quotidianamente affinché il fabbisogno energetico sia costantemente garantito. Per l'acqua, ogni imbarcazione deve avere una quantità minima stabilita dal regolamento. «Sulla sicurezza non si transige. Prima della partenza ogni partecipante è ispezionato singolarmente da uno stazzatore. Inoltre, dobbiamo essere in grado di estrarre la zattera di soccorso dalla nicchia che la alloggia in 15 secondi e con una mano sola».

Andrea ha allenato la gestione del sonno. «Si dormirà non più di 20 minuti consecutivi, per cui bisogna abituarsi ad assicurare al corpo e alla mente il necessario riposo con sonnellini intercalati da continui risvegli. Periodi prolungati di assopimento sono sconsigliati: nonostante il pilota automatico assicuri il mantenimento della rotta prestabilita, occorre una sorveglianza continua. Sul mare non sono mai completamente tranquillo. L'imprevisto è dietro l'angolo e una negligenza o una risposta tardiva possono avere conseguenze. E poi le condizioni del tempo possono mutare rapidamente».

Al via alla Rochelle ci saranno altri 70 velisti determinati a raggiungere il traguardo di Bahia. «Non ho ambizioni da podio - afferma il 29enne di Pura - e considero un successo un piazzamento a metà classifica nella categoria delle imbarcazioni di serie. Per me è come scalare l'Everest. Da quattro anni ogni sforzo è stato pianificato in funzione di questo obiettivo». Sorride Andrea quando gli chiedo di raccontare la circostanza in cui è balenata l'idea di sfidare l'Atlantico. «Tor-

navo dal lavoro al termine di una tetra giornata di pioggia. Alla rotonda di Bioggio, in preda all'angoscia, ho deciso che avrei partecipato». In realtà, già qualche tempo prima il fascino della maratona atlantica l'aveva folgorato. «È successo ai Caraibi. In mezzo a barche imponenti sono stato incuriosito da un barchino apparentemente insignificante. Era uno scafo della classe Mini650. Da lì ho cominciato ad informarmi e a guardarmi in giro».

Andrea Rossi si è avvicinato piuttosto tardi al mondo della vela. In famiglia nessuno la pratica: il papà Marco, titolare di un'officina meccanica a Pregassona, e la mamma Lucrezia, casalinga, condividono le emozioni del figlio attraverso i suoi racconti. «Fino all'età di 12-13 anni il mio contatto con l'acqua si limitava a qualche uscita di pesca. Poi un cugino che aveva frequentato un corso per ragazzi mi ha convinto a iscrivermi alla scuola del Circolo velico di Lugano. Dalla prima volta che ho messo un piede sulla barca e ho impugnato il timone, mi sono trovato subito a mio agio. Mi sono letteralmente innamorato di questa disciplina. Al Circolo mi sento a casa, trovo un ambiente familiare, persone disponibili ed entusiaste, veri amici». Ogni occasione era buona per uscire sul lago. Siccome Andrea non aveva una propria barca, si univa ad altri equipaggi. «Il mio primo scafo è stato un vecchio e derelitto Sunfish, con il quale scorazzavo in lungo e in largo sul Ceresio. A vent'anni ho conseguito la patente nautica d'altura e nel 2003 ho vissuto di vela nei Caraibi, imbarcandomi alla pari su varie imbarcazioni come aiuto in trasferimenti e charter. Il rientro in Europa è stato con un'imbarcazione italiana di 75" su cui ho lavorato per il resto dell'anno come secondo». L'avventura Andrea l'ha scritta nel Dna. Gli auguriamo che fortuna e successo siano pari al coraggio, alla tenacia e all'impegno con cui si appresta ad affrontare questa straordinaria impresa.

«Jrata» è un concentrato di tecnologia.

