

INCONTRI

Verso la solitudine atlantica

Andrea Rossi alla vigilia della partenza per la traversata dalle coste francesi a quelle del Brasile

Matilde Fontana

Quella che sta disegnando seduto a un tavolino del Circolo Velico Lago di Lugano è una specie di conchiglia, un letto-rifugio per affrontare l'incognita del riposo fra le onde dell'Oceano Atlantico.

«Dormire sotto coperta è troppo pericoloso - spiega Andrea Rossi, ventinovenne grafico con la passione per la vela, alla vigilia della partenza per le coste francesi, da dove il 13 settembre s'imbarcherà per la traversata atlantica solitaria mirando il Brasile. - Devo fare in modo di poter riprendere in mano le redini della barca con un solo movimento, il più veloce possibile. Per questo voglio costruire una specie di amaca in vetroresina con coperchio, spesa tra il dentro e il fuori».

L'amaca-conchiglia sarà probabilmente l'ultimo di una serie d'interventi di personalizzazione che Andrea ha apportato alla sua barca, classe velica «Mini», un Ginto 544 nato in un cantiere della Normandia nel giugno 2005, battezzato con il nome di Jrata e accudito per quattro anni, cresciuto tra affettuose mani di vernice e abbondante attrezzatura tecnologica, week-end

dopo week-end, sacrificando ogni attimo libero.

Jrata è rimasta a Brest, dove lo scorso mese di giugno ha potuto assaggiare per la prima volta le onde e i venti tempestosi dell'Atlantico che l'attende, sulla rotta Douarnenez-Fastnet Rock e ritorno: 600 miglia dalle coste della Bretagna al leggendario faro irlandese di Fastnet Rock, una specie di Capo Horn dell'emisfero Nord, «dove tutte le depressioni te le becchi», commenta Andrea. Lui la burrasca se l'è beccata proprio in avvicinamento al gigantesco faro, quando il vento, accompagnato da una bella pioggia battente, è montato fino a raggiungere i 35-40 nodi. «La burrasca era tanto intensa - racconta il navigatore - che l'imponente fascio di luce ci è apparso solo all'ultimo momento...».

Una regata di oltre 4 giorni, la Mini Fastnet, che Andrea si sarebbe potuto anche risparmiare, perché già in primavera aveva ormai superato le prove di qualificazione richieste per partecipare alla solitaria traversata atlantica edizione numero 17. Ma, un po' per non arrivare sulle coste francesi proprio a ridosso della partenza e un po' per sperimentare la sua barca in un



pezzo di oceano ancora sconosciuto, ha deciso di partecipare all'impegnativa competizione, confortato dalla rassicurante esperienza di un compagno d'avventura come lo skipper Stefano Paltrinieri, «un decano della classe "Mini650" - lo descrive Andrea - un reduce della disastrosa edizione della transatlantica solitaria del 1999, quando venne recuperato, con altri nove naufraghi, al largo delle coste portoghesi».

L'altro Atlantico, quello più meridionale, il navigatore luganese lo conosce già, per averlo attraversato tre volte, nel 2001, nel 2003 e nel 2005, dai Caraibi al Mediterraneo. Ed è proprio nei Caraibi sei anni fa, durante il trasferimento di un yacht, che gli si è accesa la passione per la Mini Transat, la corsa solitaria senza assistenza su scafi di sei metri e mezzo per tre, creata nel 1977 dall'inglese Bob Salomon per rendere accessibile a tutti un'impresa fino ad allora riservata ad ambienti esclusivi dalle grandi tasche.

«Alla Mini Transat - ride Andrea - si vede proprio di tutto: dallo skipper professionista con il prototipo studiato per vincere al ventenne impavido che attrezza la barca fortunosamente, confidando sull'aiuto degli amici e sulla soluzione dell'ultima ora».

In realtà, malgrado le nobili

intenzioni del suo ideatore, proprio accessibile a tutti la Transat non lo è! Lo testimoniano i sacrifici finanziari e la dedizione assoluta di un «dilettante» come Andrea, che non avrebbe comunque potuto avverare il suo sogno senza la fiducia concessagli dal titolare (anche lui velista) dell'agenzia pubblicitaria Fulldesign in cui lavora e la benevolenza degli sponsor.

Lui che professionista non lo è, dopo aver portato la barca in Normandia e averla provata nella tempesta irlandese, ha quindi dovuto rientrare in ufficio. Ripartirà solo il 2 agosto con un denso programma di preparazione concentrato in poco più di un mese. Praticamente un rapporto uno a uno: un mese di preparazione per un mese di regata!

«Prima di tutto - annuncia il navigatore solitario - occorrerà rimettere in sesto la barca provata dalla burrasca al Fastnet. Poi la trasferirò a La Rochelle, da dove partirà la Transat650 e dove ritroverò i compagni d'avventura, soprattutto gli italiani con cui ho fraternizzato di regata in regata. Con loro inizierò il conto alla rovescia tra i minuziosi preparativi della dotazione di sicurezza o di sopravvivenza, la preparazione fisica e quella psicologica».

Fuori dal porto antico de La Rochelle, vestito a festa per la

sfilata degli 84 equipaggi qualificati (una trentina quelli in lista d'attesa), il via alla 17esima edizione della Mini Transat sarà dato domenica 13 settembre alle 14.17. Il percorso prevede una prima tappa di 1000 miglia fino a Madeira: una decina di giorni di meditazione per decidere se si è proprio convinti a spiccare il grande balzo fino al Brasile. E poi via, 3200 miglia in un mesetto fra acqua e vento, accompagnati solo dalle voci di qualche compagno di viaggio raggiungibile via radio (entro 50 miglia).

In tutto 7800 chilometri dal porto francese de La Rochelle a quello brasiliano di Salvador de Bahia: arrivo previsto attorno al 20 ottobre.

E dopo? Cioè dopo un mese in uno scomodo e solitario monolocale di 4 metri quadrati arredato con il più piccolo degli i-pod e la più grande fra le bandiere del Circolo Velico Lago di Lugano, dormendo a spizzichi e bocconi (sonnellini di 20 minuti al massimo) e mangiando sempre la solita minestra (liofilizzati, barrette energetiche, bevande isotoniche, integratori vari oltre alla famosa «dieta» del favorito per la vittoria, che consiglia bresaola, grana e frutta secca)?

Il dopo per Andrea è vuoto. Il tempo per pensarci non gli manca.

Dominare Morfeo

Per chi si lancia per la prima volta in un'avventura solitaria estrema come quella scelta da Andrea Rossi, le incognite sono innumerevoli, ma il vero grande salto nel vuoto è il sonno. «I veterani mi hanno parlato di allucinazioni - racconta Andrea - di manovre improvvisate per evitare ostacoli inesistenti...».

Dominare Morfeo è già impegnativo nella vita di tutti i giorni, immaginiamoci sotto la pressione della prestazione fisica sottomessa ai capricci della meteorologia!

Perciò a Francesco Jost, cineasta locarnese, autore di fiction e di documentari, anche lui grafico e velista per passione, non par vero di es-

sersi trovato tra le mani la storia di Andrea, navigatore solitario alla prima esperienza con la gestione del sonno.

«Quando, per caso, ho saputo del progetto transatlantico di Andrea - spiega Jost - avevo appena iniziato un documentario di taglio scientifico sulle strategie di addomesticamento del sonno. Avevo già individuato casi emblematici per cui l'organizzazione personalizzata del sonno è ormai una "professione", come camionisti o lavoratori notturni, ma anche come il famoso navigatore Giovanni Soldini. Mi mancava però "l'apprendista", l'interessante "terre-

no vergine" di chi inizia a confrontarsi con la ricerca di un equilibrio fra sonno e veglia costruito sulle proprie esigenze. Andrea mi offriva la storia perfetta».

Così l'avventura atlantica del navigatore luganese finirà nel documentario di Jost, supervisionato dal medico Claudio Stampi, specialista nelle terapie legate al sonno. E sarà proprio lui, «dotto sleep», a preparare con il regista Francesco Jost le 5-6 domande quotidiane alle quali Andrea dovrà rispondere durante la traversata davanti ad una piccola videocamera attrezzata a resistere anche nelle peggiori condizioni.

MODE E MODI

Luciana Caglio

Le rischiose derive dell'orgoglio nazionale

Effetto G8, all'indomani della riunione dei grandi all'Aquila, dove l'ospitalità italiana ha saputo sorprendere dimostrando efficienza e organizzazione, la Penisola è stata pervasa da un'ondata di orgoglio nazionale: giustificato e in pari tempo rischioso. Superando le divergenze politiche, il paese si è ricompattato nella condivisa soddisfazione per una prova superata: su un palcoscenico mondiale e sotto gli sguardi di un'opinione pubblica internazionale poco tenera nei confronti dell'era berlusconiana, e quindi da riconvertire. Dunque, una providenziale iniezione di ottimismo e di fiducia nelle proprie forze. Proprio questi sentimenti, spontanei e di per sé positivi, dovevano ispirare i commenti dedicati, da destra e da

sinistra, al summit in Abruzzo. Con uno strascico, però, che ne avrebbe poi rivelato il risvolto negativo, una possibile esasperazione. Il passo, infatti, è breve. L'orgoglio nazionale può facilmente trasformarsi in vanagloria e alimentare un senso di superiorità e di disprezzo verso gli altri.

E addirittura sfociare in un'aperta ostilità che, guarda un po', ha preso di mira l'Inghilterra. Come è avvenuto su due pagine del «Giornale» di lunedì scorso, dove, sotto il titolo «E la Bretagna che non è più Gran», si proponeva un raffronto fra «Loro» e «Noi», da cui gli inglesi uscivano sconfitti su tutta la linea. Dalla politica, con il «tracollo di Brown», alla finanza, con il crac della City bancaria, alla criminalità che imperversa facendo della Gran Bretagna «il paese più violento d'Europa», tutto lassù sta andando a rotoli. Non si salvano neppure la qualità dell'informazione. «Times» compreso, per non parlare della moda, con «le sartorie di Savile Road ridotta a un bazar», e del calcio, che sopravvive unicamente grazie al «miracoloso Fabio Capello». Per concludere quest'elenco di magagne e fallimenti, ecco che persino Londra sta perdendo potere d'attrazione: i cittadini britannici preferiscono andare

all'estero, soprattutto in Italia. Per contro, nella finca «Noi», si allineano i vantaggi e i primati di un'Italia, «di cui cresce l'autorevolezza», sul piano politico, dove «i delitti sono in calo», mentre alla voce «informazione» ci s'imbatte in un'autentica chicca: «E noi, almeno, non siamo travolti dagli scandali». Si finisce, naturalmente, in gloria con l'argomento calcio: «Siamo i campioni del mondo».

Un terreno minato

Ho avuto, lo confesso, un soprassalto d'incredulità e poi di sgomento, davanti a queste due paginate. Le ho lette, ovviamente, con stizza; da decenni, coltivo una dichiarata passione culturale e politica per il mondo anglosassone. Ricavandone, però, un'utile lezione sul piano professionale e morale. Questo, infatti, è un esempio giornalistico da non seguire: balordo, grossolano, impreciso. C'è da chiedersi come mai un importante quotidiano milanese si sia prestato a una simile operazione: a che pro la contrapposizione fra vizi anglosassoni e virtù italiane? Che, oltretutto, risveglia negli anziani, e non solo in loro, ricordi lontani, e da

non dimenticare: quando, la Gran Bretagna veniva definita «perfida Albione». Sul piano morale, infine, questa pubblicazione conferma come, appunto, un sentimento naturale, quale l'orgoglio nazionale, di cui oggi spesso si denuncia la mancanza, possa prestare il fianco a interpretazioni insidiose. E oggi anacronistiche. Che non concernono, ovviamente, soltanto l'Italia euforica del dopo G8. Ne siamo tutti, ugualmente, protagonisti e vittime, in termini diversi a seconda delle situazioni. Persino, elogiando giustamente le imprese di Roger Federer, campione di tennis e di bon ton, capita, a volte, di travalicare la barriera fra orgoglio nazionale e nazionalismo. E qui ci si addentra su un terreno minato, il patriottismo, l'appartenenza alla patria, che, nell'era della globalizzazione, ha suscitato per reazione la piccola patria, il localismo, un altro «ismo» rischioso. Come trovare la giusta misura? Scrive in proposito Edgar Morin: «Siamo tutti legati all'idea di terrapatria, non si possono negare solidarietà nazionali ed etniche. Non si tratta di sradicare, ma di aggiungere un radicamento più profondo: l'appartenenza alla nostra comunità di destino planetario».