



**RAFFAELE BRANCATI (detto LELLO)**  
Comandante di White Whales MET

# DIARIO DI UNA REGATA LUNGA

## *La Palermo-Montecarlo 2019*

Gli anni avanzano inesorabili (per fortuna! L'alternativa è decisamente peggiore) e ci si deve chiedere quali attività siano ancora ragionevolmente fattibili: perché, quindi, non provare una regata davvero lunga e impegnativa senza aspettare oltre?

Nella seconda metà di agosto si corre la Palermo-Montecarlo che taglia il Mediterraneo da sud a nord per circa 500 miglia. Il periodo è buono e compatibile con le vacanze estive, la barca è ben preparata e l'idea affascinante. E ancora non sapevo che l'organizzazione della regata sarebbe stata davvero eccezionale con un calore e un'accoglienza al di là di ogni mia più rosea aspettativa e avrebbe reso tutto più godibile.

Detto, fatto. Iscrizione, organizzazione delle vacanze e varie combinazioni per essere a Palermo due giorni prima della partenza. Non è la prima regata d'altura a cui partecipo, spesso con buoni risultati, ma non mi considero un regatante di livello; credo piuttosto di essere un marinaio part-time, uno che sa andare per mare (per gli oltre 50 anni di navigazione su tante barche diverse), che ci va troppo poco rispetto ai suoi desideri e che può contare su una buona barca.





VERSO IL TRAMONTO

© Raffaele Brancati



LA SCIA DI POPPA A 14 NODI

© Raffaele Brancati

La barca, un catamarano di 13 metri, è stata pensata e ripensata per tanto tempo in modo maniacale a partire dalla mia ormai lunga esperienza e con estrema cura dei particolari "marini", progettata con attenzione e talento da Lorenzo Bergamini (è anche l'altro membro senior dell'equipaggio) e costruita magistralmente da Latini Marine (in carbonio, ma con grande riguardo alla robustezza). Insomma, immaginavo di potermela cavare e speravo, magari, di fare una discreta figura.

#### **La banchina**

L'arrivo a Palermo è stato scoraggiante: tolte pochissime eccezioni, le 57 barche iscritte apparivano tutte agguerritissime, moltissime totalmente fuori dalla nostra portata per caratteristiche, per equipaggi e per dimensione. Mostri grandissimi come Amber, un Volvo 65', Vera, un maxi raffinatissimo ed elegante, o tanti altri ben oltre i 18/20 metri; i pochi "piccoli" si presentavano ugualmente temibilissimi con foil e altre diavolerie; persino le barche apparentemente

normali (comunque spesso di 50 piedi e oltre), guardandole con attenzione, mostravano i segni di una preparazione professionale specifica per la regata, un numero di vele impressionante e una cura estrema nell'armamento (oltre ad avere a bordo superstar della vela). Ovviamente, carbonio anche per il filo interdentale.

#### **Gli equipaggi**

Il primo giorno (ma alla fine sono arrivati anche i velisti più maturi e più impegnati) sembravano tutti giovani, belli e con fisici prestanti. Da frasi rubate si capiva che anche i ragazzini avevano partecipato a tutte le regate più importanti, moltissimi si conoscevano tra loro nella rete di "quelli bravi" e tutti erano occupatissimi negli ultimi lavori di messa a punto, di sistemazione e di smontaggio per alleggerire o perfezionare ogni parte della barca. Oltretutto, come si conviene a equipaggi seri, erano mediamente 11-15 persone per barca tra cui fior di navigatori e timonieri di grande fama e notorietà.



© Fabio Taccola

Con l'Associazione Italiana Multiscafi stiamo cercando di diffondere la partecipazione alle regate da parte della ormai numerosa flotta di multiscafi presenti sui nostri mari. Si utilizza il sistema di compensi più diffuso (l'inglese MOCRA), certo perfettibile ma almeno riconosciuto da diverse federazioni e ormai affermato come standard, per cercare di convincere barche da crociera e one-off a darsi da fare e partecipare almeno a qualcuna delle iniziative e delle regate. La flotta dei multiscafi cresce sempre, perché non divertirsi insieme? [associazioneitalianamultiscafi@gmail.com](mailto:associazioneitalianamultiscafi@gmail.com)  
<https://associazioneitalianamultiscafi.wordpress.com>

WHITE WHALES IN NAVIGAZIONE

## Noi

Noi eravamo in quattro, divisi in due turni ogni tre ore e solo due con esperienza: non conoscevamo nessuno e nessuno conosceva noi, una vera tristezza.

Insomma, la discreta figura ipotizzata nelle aspettative era precipitata in un piazzamento atteso in fondo alla classifica con l'aggravante, per me davvero deprimente, di un meteo che metteva a rischio persino l'arrivo entro il tempo limite: era concreta la possibilità di fare tanta fatica per non riuscire neppure a qualificarsi.

Solo tre multiscafi su cinque iscritti nella classe: noi, uno in odore di ritiro (che effettivamente non ci sarà) e il terzo, un ORMA di 60 piedi (classe internazionale per super regate oceaniche e velocità di punta superiori ai 30 nodi), aveva caratteristiche straordinarie con poco meno di 20 metri di lunghezza per 16 di larghezza, 7 tonnellate di peso, una sola cuccetta e completamente vuoto con equipaggio di 7 professionisti italo-francesi costretti a riposare sul telone o a turno.

## La partenza

Partenza con 10-15 nodi da nord, boa di disimpegno e quindi bolina seria in mezzo a più di 50 barche super-agguerrite. Il mio catamarano (White Whales MET 13 metri) è capace di una ottima bolina per il tipo di barca che è, ma - per navigare accettabilmente - non può scendere al di sotto dei 45 gradi rispetto al vento reale e - come diremo più avanti

- non può manovrare in continuazione; quindi, pur essendo partiti abbastanza bene, siamo stati rapidamente massacrati da chi riusciva a stringere con angoli di 5/10 gradi inferiori ai nostri e che non aveva nessuna pietà di noi poveretti.

Dopo una buona partenza, non siamo stati in grado di tenerci del tutto fuori dalla mischia e, uno via l'altro, i vari equipaggi ci passavano o ci costringevano ad andature del tutto inadeguate per noi senza che potessimo reagire. Risultato, uscita dal golfo di Mondello in una posizione che sembrava coerente con ciò che si era visto in banchina: tra gli ultimi cinque.

Potevamo recuperare, la regata sarebbe stata lunga, molto lunga. Convinto che questa navigazione fosse "oceanica", avevo acquistato un software di navigazione bellissimo, ma in versione base con un solo modello meteo che si è rivelato poco coerente con le realtà che osservavamo. Mai usato prima, quindi oggetto di moltissimi dubbi e incertezze, ma una volta impostati i parametri, il software consigliava una rotta molto larga, verso ovest evitando quella più breve; altri modelli meteorologici che avevamo consultato su internet confermavano la previsione di un vuoto di vento proprio al centro del Tirreno nel giro di 24 ore; quindi abbiamo deciso di seguire la rotta occidentale.

All'inizio, la scelta non si è rivelata originale, anche perché il vento costringeva tutti verso ovest.



© Studio Bortolenghi

ARRIVO A PORTO CERVO

Con il passare delle ore, tuttavia, il vento ha ruotato a favore e quasi tutta la flotta che ci precedeva o che ci affiancava si è orientata verso una rotta diretta, orzando progressivamente. Noi, temendo la zona di bonaccia, nonostante i dubbi, continuavamo verso il tramonto o quasi; il vento, nel frattempo, rinforzava leggermente e, grazie alla rotazione, ci ha consentito di issare il Code-0 e avere più potenza. Finalmente raggiungiamo velocità di rilievo per alcune ore, tra gli 8 e i 12 nodi, riuscendo così a recuperare molte posizioni.

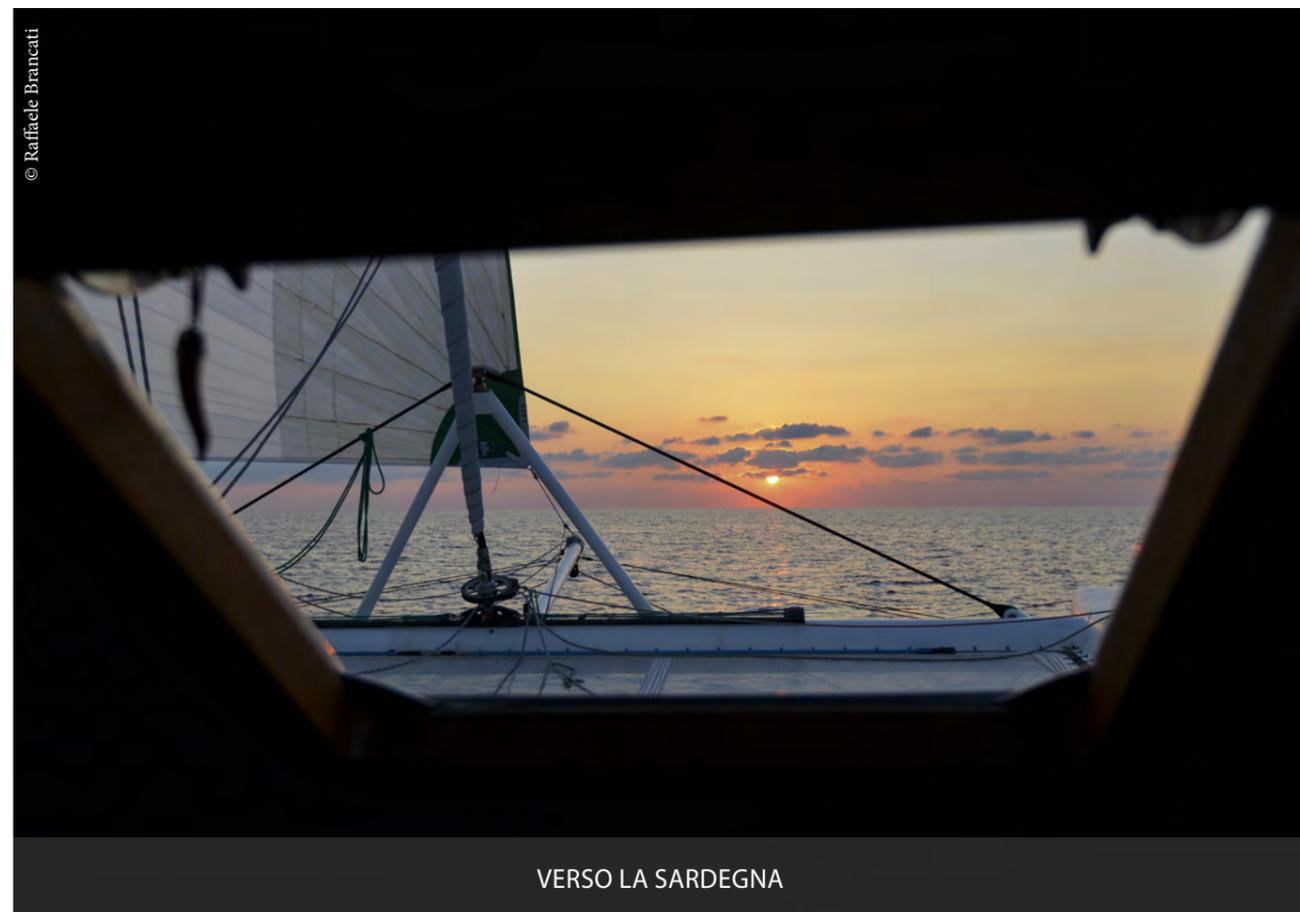
## La boa di Porto Cervo

La prima notte è passata senza particolari traumi e la mattina ci siamo trovati a una cinquantina di miglia dalla Sardegna con il vento che si è affievolito fino quasi a cessare del tutto. Decidiamo, allora, di seguire una strategia di compromesso: un po' cercare di guadagnare verso Ovest-Nord-Ovest per cercare un po' di pressione del vento, quando potevamo avere un minimo di velocità, e un po' di massimizzare i progressi verso la boa di Porto Cervo con la rotta diretta, quando la velocità diventava bassissima e la barca poco governabile.

Poche virate (il catamarano e/o il suo equipaggio impiegava molto tempo per sistemare le tante regolazioni e raggiungere la velocità critica) con il tentativo di seguire

la rotta più breve possibile. Nel frattempo, chi era a Est ha pagato pegno e tutti hanno deciso di cambiare rotta cercando di venire verso di noi: con poco vento, quelli più vicini recuperavano rapidamente (per quanto si può a 3 o 4 nodi rispetto ai nostri 2 scarsi) con velocità decisamente migliori.

Per capirsi, in ogni manovra - per esempio una virata - dopo il cambiamento di mura, comunque più lento rispetto ai monoscafi, noi dovevamo fare attenzione al profilo della vela che, con le stecche cazzate, tendeva a rimanere invertito, e correggerlo, liberare prima e regolare poi la rotazione dell'albero (operazione da effettuare sul tetto del cockpit) fino a fissarla con l'angolo appropriato, controllare le derive, regolare il bompresso portandolo prima al centro e poi sopravvento o sottovento a seconda dei casi, progressivamente regolare le scotte del code-0 o del gennaker, regolare le scotte delle vele e modificarle seguendo l'accelerazione che ripartiva quasi sempre da velocità bassissime con poco vento per aumentare sensibilmente nel corso dei primi minuti: per evitare problemi ogni manovra andava pensata con cura e con scelte da mantenere per un congruo periodo di tempo. Altrimenti, la velocità media si sarebbe quasi azzerata con poco vento.



VERSO LA SARDEGNA



PORTO CERVO



NELLE BOCHE DI BONIFACIO



IN REGATA



DI BOLINA VERSO LA FRANCIA

© Studio Borlenghi

© Studio Borlenghi

© Raffaele Brancati

© Fabio Taccola



© Raffaele Brancati

CONTROLLO DELLE REGOLAZIONI

I rapporti di forza erano abbastanza chiari: tolti i maxi, le barche da regata "cattive" erano tutte molto più veloci di noi quando il vento era ridotto e consentiva velocità fino a 4/5 nodi; tra i 6 e gli 8/9 nodi il quadro era più livellato con le barche tra i 45 e i 50 piedi che avevano ancora un vantaggio relativo; oltre i 10 nodi - quindi con un vento reale mediamente sui 12/15 nodi - pochi (e molto grandi) riuscivano a tenere il nostro passo.

La nostra strategia, insieme con l'attenta messa a punto delle vele e delle regolazioni di una barca complicata come White Whales (MET) sembrava pagare e, in avvicinamento a Porto Cervo, ci ritroviamo decimi, ma con una muta di lupi famelici, almeno 8 barche, immediatamente alle nostre spalle. Davanti a noi solo i maxi (e due barche di 16/17 metri portate magistralmente), ma con un distacco relativamente basso: dopo oltre due giorni di navigazione, Ad Maiora, il trimarano gigante, era solo otto ore davanti a noi e da lì in poi guadagnerà molto poco.

Il passaggio del cancello di Porto Cervo è stato un po' problematico: il vento rinforzato ci ha convinto ad ammainare il gennaker in vista del passaggio delle Bocche di Bonifacio con poco spazio e secche tra le isole oltre che moltissimo traffico di barche e traghetti. Inoltre abbiamo avuto proprio in quel passaggio problemi di manovra (molti i margini di miglioramento):

il gennaker non si ammainava per la drizza bloccata (tra l'altro eravamo gli unici della flotta ad usare la calza, caratteristica tipica di "tranquilli crocieristi"). Insomma, un gran casino risolto con una soluzione efficace ma goffa proprio sotto gli occhi implacabili del drone dell'organizzazione che riprendeva le prime barche a transitare. Come se non bastasse, nella concitazione, ho perso una scarpa in mare e ho pregato - con gesti ridicoli - i gentilissimi ragazzi del gommone che ci seguiva di recuperarla: è stato un po' buffo vedere il mezzo di uno dei circoli più eleganti del Mediterraneo (lo Yacht Club Costa Smeralda) con a bordo giovani "modelli" curatissimi, fotografi e addetti al drone impegnato a recuperare una vecchia scarpa mezza rosicchiata da un topo (almeno non abbiamo lasciato plastica in mare!).

#### **Seconda parte e arrivo**

Decisione delicata: il software consiglia la rotta a est della Corsica, mentre tutti stavano passando a Ovest. Cosa fare? Dopo grandi discussioni tra me e Lorenzo si decide di seguire i maxi (a ovest) con qualche aggiustamento considerando troppo rischiosa l'opzione Est, anche per via della scarsa affidabilità del modello meteo utilizzato dal software. Comunque sia, con sola randa e fiocco, passiamo a meraviglia le isole e le Bocche con un buon Grecale e una velocità sempre superiore ai 10 nodi avvicinandoci



© Studio Borlenghi

L'EQUIPAGGIO DI WHITE WHALES



IN ARRIVO A MONTECARLO



L'ARRIVO A MONTECARLO



ARRIVO A MONTECARLO BRINDANDO CON SPUMANTE SICILIANO

alle barche davanti che si destreggiano come possono in un grande buco di vento che prende tutto l'Ovest della Corsica e distanziando le barche che seguono. Rimane una scelta legata alla rotta da seguire: sotto la costa corsa o lontano a ovest? Scelta difficile, quelli davanti sono bloccati in entrambe le posizioni. Noi cerchiamo una via intermedia senza particolari vantaggi, ma anche senza perdere troppo. Forti temporali, ma in un solo caso con colpo di vento, oltretutto a favore. Dopo una notte passata con poco vento e frequenti rotazioni, finalmente arriva il nord-est atteso e si avanza con una bolina secca dalla Corsica verso Monaco. Onda formata e una ventina di nodi di vento, ma la barca va a meraviglia, tra i 10 e i 15 nodi di bolina, e finalmente possiamo far vedere la velocità di White Whales in condizioni solitamente considerate non adatte a un multiscafo: agguantiamo e superiamo in velocità pura i noni, un monoscafo di 50 piedi nuovissimo e portato da gente bravissima con un ex olimpionico di star al timone. Insomma, una goduria. La muta dei lupi che ci inseguiva a Porto Cervo si era invece impantanata e aveva ormai un buon distacco. Infine un ultimo, esteso, buco di vento a poche miglia da Montecarlo, ma negoziamo bene il tutto e arriviamo felicemente noni assoluti e molto davanti al trimarano gigante in compensato. Il distacco con quest'ultimo è stato

solo di poco più di 10 ore su 4 giorni di regata. Naturalmente, nonostante qualche alleggerimento, la nostra barca non era vuota: ci portavamo il nostro freezer, il frigorifero in acciaio inox, i due bagni con wc elettrici, il verricello dell'ancora, le otto cuccette, la cucineria interna ed esterna, la cucina, tre lavelli, fuochi, forno e tutto quello che normalmente c'è in una comoda barca da crociera di 13 metri. L'arrivo a Montecarlo è difficile da descrivere. L'aurora, la leggera brezzolina che ci spingeva (ormai sicuri che le barche dietro di noi non ci avrebbero ripreso), le luci della costa ancora accese e la soddisfazione che montava hanno dato sensazioni forti, impresse nel ricordo di noi quattro con un piacere davvero grande e profondo che si confondeva lentamente con la stanchezza. Oltretutto, l'organizzazione prevedeva per i primi un'accoglienza bellissima con un gommone che si affiancava, si complimentava in modo non formale e offriva una bottiglia di spumante siciliano (il sapore era - o sembrava - eccezionale!!) per il brindisi di rito. Infine ormeggio allo Yacht Club de Monaco: un po' di lusso non guastava e ha dato grande piacere all'arrivo!! Insomma, un cocktail di molti ingredienti per una esperienza davvero piacevole e divertente da consigliare a tanti. Francesca, Lello, Lorenzo e Stefano: siamo stati bravi, la barca era ben preparata, ma anche un po' di fortuna nelle scelte non ha certo rovinato la festa.



IN BANCHINA ALLO YACHT CLUB MONACO