

&gt;&gt;

fronte  
del porto

## LA ROLEX MIDDLE SEA RACE DA BORDO DI CIPPA LIPPA

**Le previsioni meteo per la regata d'altura della Rolex Middle Sea Race (Malta-circumnavigazione della Sicilia-Malta, 607 miglia) ci preannunciano perturbazione ciclonica intorno alla Sicilia con punte fino a quasi 60 nodi per la sera di domenica 21 ottobre.**

Lo scontro di arie calde e fredde ci porterà perturbazioni violente, che da tempo non battevano la nostra penisola.

Calcoliamo la media per sperare di poter avere la fase peggiore della perturbazione con i venti ciclonici in poppa: sono circa 300 miglia da percorrere in 30 ore per scapolare le Egadi prima del momento più duro dell'arrivo del maestrale... Difficile, ma non impossibile per un 50 piedi planante con bulbo basculante qual è **Cippa Lippa**, costruito in carbonio da Cookson in Nuova Zelanda. Misure di sicurezza sotto rigoroso controllo, scelta di alimenti secchi per la cambusa: pan forte, cracker, parmigiano, torrone, cioccolata. E messaggi tranquillizzanti alle famiglie nonostante la richiesta degli organizzatori di annotare numero telefonico e relazione con il parente più vicino!!!

Sabato si parte di bolina con circa 20 nodi e dopo il disimpegno ci manteniamo più bassi di 10-20 gradi rispetto alla flotta, in attesa del previsto vento da est in prossimità di capo Passero.

Alle 17 circa si rompe la drizza della randa con mare già formato e oltre 20 nodi di vento. Sale un uomo in testa d'albero e lega con la cima di Spectra una pastecca a cravatta sulla penna dell'albero. La drizza recuperata viene ripassata, e si riprende. Il protagonista è Stefano Moretti, pilota Alitalia, 31 anni, che viene giù bianco in volto e pieno di lividi, ma felice dell'impresa. Gianluca Lamaro ha portato la barca in poppa per stabilizzarla e aiutare la difficile riparazione di Stefano, issato a riva di bolina a oltre 20 metri d'altezza. Tutto bene ciò che finisce bene, la paura di un prematuro ritiro svanisce.

**Siamo 11, divisi in 3 turni da 4 ore: un gruppo al lavoro, un altro in stand-by (ma lavora anche questo!) e il terzo a riposo (ma nessuno riesce a dormire, causa mare, vento e adrenalina).**

Mi impongo il riposo dalle 20 alle 24 e risalgo in coperta con 24 nodi da nord-est. Nien- >>





**UNA REGATA CHE PASSERÀ  
ALLA STORIA PER FORZA DEL MARE  
E DEL VENTO, RACCONTATA  
DA CHI L'HA VISSUTA DA DENTRO**

Il Cippa Lipka con 45 nodi di vento alla  
28ª Middle Sea Race, una delle regate  
d'altura più prestigiose del  
Mediterraneo. Il percorso è di 607  
miglia, partenza e arrivo a Malta con  
circumnavigazione della Sicilia.

Carlo Bortoluzzi/Rolux

>>  
fronte  
del porto

**LA COSTA SCORRE  
COME DAL FINESTRINO  
DI UN TRENO: IL TRATTO  
MESSINA-STROMBOLI  
A 22 NODI DI MEDIA!**

L'equipaggio di Cippa Lipa alla Rolex Middle Sea Race: Gianluca Lamaro, 50 anni, consulente finanziario UBS, 1° timoniere; Agostino Randazzo, 53 anni, imprenditore commerciale, timoniere; Aurelio Dalla Vecchia, 48 anni, imprenditore commerciale, 2° timoniere e pozzetto; Ugo Giordano, architetto, 47 anni, timoniere e pozzetto; Riccardo Giordano, fotografo, 43 anni, pozzetto e albero; Stefano Moretti, 30 anni, pilota Alitalia, prua; Vittorio Papa, studente ingegneria navale, 20 anni, prua; Michele Ungaro, 45 anni, dirigente d'azienda ramo assicurativo, jolly; Alfredo Capodanno, 20 anni, studente ingegneria navale, pozzetto; Roberto Perrone Capano, 47 anni, pozzetto e albero; Maurizio Pavesi, 49 anni, libero professionista, skipper.

## ROLEX MIDDLE SEA



<< te sonno, ma almeno un po' di distensione all'asciutto. Ancora vento a scarso, come previsto, e virata quando il vento gira ancora a destra. Si punta su Siracusa di bolina larga, tentando di mantenere rotta alta per sicurezza ma anche perché sappiamo che a est c'è più aria. Un sms ci dice che il nostro diretto avversario di classe, più veloce di noi in bolina, è dietro. La rotta iniziale "bassa" da Malta ha pagato, nonostante la riparazione della drizza randa. Di notte molte luci di barche più grandi sono a poppa. Il vento rinforza fino a punte di 30 nodi, mare grosso e incrociato e coperta molto bagnata; l'incrocio più duro è con una petroliera che ci illumina a giorno e sfila a non più di 100 metri a poppa. Un'onda sradica una delle boette autogonfiabili. Si prosegue tranquilli, con randa intera e genoa pesante. Appena si mollano poche dita di scotta Cippa Lippa vola via leggera, anche se molto bagnata in coperta!

**Alle 2 di notte il vento rinforza ancora e sotto continui piovaschi prendiamo la prima mano di terzaroli:** il solo sventare della randa stacca la fettuccia di rinforzo della balumina fra la seconda e la terza stecca. Il vento è stabile sui 25/30 nodi, ma lentamente viene a tondo. Augusta, Catania e Messina scorrono sottovento, sembra di essere al finestrino di un treno, e non scendiamo mai sotto i 12 nodi di velocità. A Villa San Giovanni il vento cala e si alza il code zero, un genoa con taglio da gennaker murato sul bompresso e munito di rollafiocco. Siamo sui 10 nodi. Poi si passa al gennaker vmg e all'alba siamo oltre lo Stretto. Il vento rinforza da est. Si prosegue con randa e genoa.

**Si viaggia al gran lasco verso Stromboli con vento oltre 40 nodi da est, tutta randa e jib: Messina-Stromboli in 2 ore a 22 nodi di media!!!** Sotto Stromboli si vira di prua al largo di Strombolicchio per evitare la strambata e spostare il bulbo basculante con dolcezza. Ma in virata il solo sbattere del genoa provoca la rottura della balumina. Si prosegue con randa terzarolata e genoa 3 pur essendo danneggiati. Fra trombe d'aria e piovaschi sorraggiunge l'elicottero del fotografo Carlo Borlenghi: il mare è bianco, come fa a volare tranquillo con 45 nodi da est! Salutiamo per dare un cenno di tranquilla navigazione: rotta sui 265 gradi verso Ustica, per mantenerci alti in attesa del NW a 55 nodi.

**Tutti con cintura di sicurezza e salvagente, punta massima a 32 nodi di velocità! Siamo tesi ma eccitatissimi. Nessuno di noi pensava di poter mai planare a 30 nodi a vela >>**

>>  
fronte  
del porto

Il Cippa Lipa è un Cookson 50, lungo 15,24 m, largo 4,33, con dislocamento 7000 kg, pescaggio 3,0 m e deriva basculante. Alla Rolex Middle Sea Race ha toccato i 32 nodi.



**UN BOTTO  
IN COPERTA,  
SI È SRADICATA  
LA RUOTA  
DEL TIMONE.  
DOBBIAMO  
RITIRARCI**

**<< con una barca di 15 metri.** Equipaggio in coperta e all'estrema poppa. Il carbonio dello scafo rigidissimo sbatte con violenza inaudita sull'acqua; i paglioli in carbonio sono scivolosi come un campo di ghiaccio. È facilissimo cadere, c'è molta umidità con condensa.

Finalmente intorno all'ora del teorico pranzo il vento cala e inizia a girare verso nord: ci stiamo forse avvicinando al centro della perturbazione, il barometro segna 999, contro i 1015 del giorno prima, alla partenza!

**Passato l'occhio del ciclone, si stabilizza sui 330 gradi e riprende a rinforzare fino a 50 nodi. Mano di terzaroli e salta la pasticca della borosa a piede d'albero, come se fosse di legno; poi si passa al genoa 4, ancora alla randa di cappa murata con la scotta del genaker interna alla battagliola. Ed infine si procede con sola randa di cappa e tormentina: la rotta scende sui 260 gradi, la velocità oscilla fra 12 e 15 nodi con punte a 22 nonostante abbiamo a riva due fazzoletti!!!**

Ci preoccupiamo di tenere in sicurezza i più giovani di noi: 3 ragazzi dei 470 del Circolo Italia che sono alla prima esperienza in una regata così lunga. A prua solo i più grandi, ma servono quattro persone per tirare giù il genoa 4. È rigido come un telo di acciaio, solo la balumina concede qualche centimetro alle dita e immaginiamo che le vele del futuro potranno diventare magre, rigide come metallo e con feritoie, per permettere maggiore scarico, in luogo degli attuali terzaroli. Il genoa 4 dava l'impressione di voler scoppiare! Ma questa barca di Farr non straorza né strapoggia. Il timone è sempre efficace: anche quando la barca sembra "persa", pronta a partire in straorza, si riporta in rotta senza problemi. Miracoli della chiglia basculante.

La temperatura scende, il mare rinforza, ma Alfredo Capodanno, n.1 nella ranking list italiana dei 470, a 21 anni trova il piacere di mettere a poppa una canna da pesca. Un tonno abbocca, ma probabilmente ci rimette la mascella per l'alta velocità, ed è perso. La successiva planata a 30 nodi dà l'illusione del pesce ma è solo la frizione del verricello che non regge l'attrito con l'acqua! Vittorio Papa, altro enfant prodige dei 470, soffre di stomaco ed è stremato. Rifiuta di indossare le scarpe e lo teniamo in pozzetto, un po' impauriti, ma non molla ed è sempre pronto per la prossima manovra. La temperatura scende, si resiste asciutti pochissimi minuti, e vere cascate di acqua spazzano la coperta. Da oltre 30 ore siamo tutti spugnati dall'acqua di mare e di cielo; io ho tre ricambi, due sono ko ed il terzo mi prefiggo di conservarlo asciutto. Ci sono almeno due notti ancora davanti a noi. Nessuno ha dormito più di 2 ore, ci rendiamo conto che le attrezzature sono inadeguate.

Stivali alti e spray top con neoprene al collo non bastano con forza 8 e a 30 nodi di velocità. Serve la tuta stagna, forse anche il casco con la visiera! È la vela oceanica, o quella del futuro, che in poche ore si mostra a noi in tutto il suo fascino da vero sport estremo. L'uni-

co preparato sotto questo profilo è Michele Ungaro, dotato di stagna, che può vantare una seduta con successo sul trono di sottocoperta con mare forza 8, a oltre 20 nodi di velocità!

Alle 19 un'onda mi porta dalla cuccetta sinistra del quadrato a quella destra a folle velocità mentre tentavo un cambio panni. Atterraggio di testa su parte liscia, ridendo per lo scampato pericolo mi dicono che ho misurato la larghezza massima della barca. Anche Aurelio Dalla Vecchia, autentico marinaio di 100 kg per 1,90 m di altezza, soffre il freddo e chiede il cambio al timone! Chi è sottocoperta controlla al Gps che il timoniere non perda gradi sulla rotta. San Vito lo Capo è vicino, con 50 nodi da NW, non si dice ma fa un po' di paura. Aurelio guadagna 2 gradi e la rotta passa da 241 a 243. Ognuno di noi è guardiano della propria vita e di quella dell'equipaggio!

**Alle 21 si sente un botto in coperta. Un frangente ha colpito il timoniere Ugo Giordano scaraventandolo sulla battagliola di poppa: nell'impatto si è sradicata la ruota del timone e sia lui che il tarallo della ruota sono alle corde del ring, a terra, con le 3 razze aguzze e taglienti che minacciano l'equipaggio. Bisognerebbe timonare dalla ruota di sottovento ma servirebbe la tuta da palombaro e le bombole d'ossigeno. Il timone di riserva in presa diretta si rivelerebbe durissimo. L'equipaggio è provato. Maurizio Pavesi, lo skipper, chiama tutti in coperta e si rientra a Palermo sotto la guida del padrone di casa, Agostino Randazzo.**

L'avventura finisce a mezzanotte di domenica al Circolo Canottieri Palermo quando eravamo secondi in tempo reale dietro il favorito Rambler, il maxi neozelandese poi vincitore, con il terzo equipaggio staccato di oltre 50 miglia. La nuova rotta è verso il bar più vicino a la Cala, rada del porto di Palermo. Il transponder montato a bordo tranquillizza i familiari a casa. Apprendiamo di Loki, la splendida ma sfortunata barca australiana di 60 piedi naufragata, e sentiamo di aver perso un pezzo di noi stessi. Dicono che il Mediterraneo arrabbiato sia più duro dell'oceano. Forse è vero. Lasciamo alle spalle un'edizione della Middle Sea Race che sarà ricordata nel tempo. Ringrazio chi mi ha insegnato l'arte marinara: Carlo Rolandi, Aldo Valenzuela e Carmine Postiglione con i quali ho scampato il naufragio ad Anzio nel 1976; velisti e marinai del Circolo del Remo e della Vela Italia di Napoli; l'armatore Guido Paolo Gamucci, che ci ha affidato la sua meravigliosa barca; e questi splendidi compagni d'avventura. E poi grazie Cippa Lipa, la tua velocità e solidità ci hanno sbalorditi!!!

Questa la ricorderemo, per fortuna, con il sorriso. Ore trascorse da uomini in volo planante sulle onde del mare in burrasca, vita da albatros!

**Roberto Perrone Capano  
da bordo di Cippa Lipa**