ROLEX MIDDLE SEA RACE 2011

La Rolex Middle Sea Race è oramai una tappa importante nel panorama delle regate di vela d'altura nel Mediterraneo. Ma non solo, visto che i partecipanti arrivano da tutta Europa agguerrittissimi. Soprattutto dopo l'edizione del 2007 dove un fortunale a oltre 55 nodi ha colto in flagrante la flotta mettendola quasi del tutto ko. Dopo le celebri e illustri "Rolex Sidney to Hobart" e la "Rolex Fastnet Race" la Rolex Middle Sea Race è divenuta un appuntamento importante nel panorama delle regate d'altura a livello internazionale; è oramai considerata la 3a regata d'altura più importante dopo le strafamose "Rolex Sidney to Hobart" e "Rolex Fastnet Race".

Quest'anno io, Antonio Concu, e Mirco Babini, abbiamo avuto la fortuna e l'occasione di partecipare a questa regata, e vedere e vivere da vicino un'avventura veramente emozionante.



Antonio Concu, prima esperienza alla Rolex Middle Sea Race,tayler sul Grand Soleil 50N ONE



Mirco Babini, anche lui alla sua prima esperienza, tattico sul Grand Soleil 50n ONE

La barca su cui eravamo era un Grand Soleil 50N del 2010, per cui nuovissima, armata e pensata oltre che per la crociera soprattutto per queste regate. Albero in carbonio maggiorato a due ordini di crocette, sartiame in tondino, boma in carbonio, vele North Sails 3DL; insomma un armo di base per niente male. A bordo l'equipaggio, sebbene si sia incontrato per la prima volta proprio per questa regata, non mancava certo di esperienza, soprattutto in fatto di Middle Sea Race.

Uno dei timonieri, Roberto Casadei, in arte Gegè, contava al suo attivo 7 partecipazioni, di cui 1 sola conclusa, ma con all'attivo anche l'edizione epica del 2007; Camillo, l'altro timoniere, 73 anni portati con estrema leggerezza "scalza", ha dalla sua parte 3 vittorie alla Rolex Giraglia Race; Guido, il prodiere 1, anche lui già con diverse partecipazioni alla Middle Sea Race, tra cui quella del 2007; Michele Malandra, velaio di North Sails Italia, uno dei tayler, alla sua prima esperienza in questa regata ma con all'attivo diverse "lunghe" italiane. Insomma, nonostante tutto un equipaggio molto agguerrito e con tanta esperienza dalla sua.

I primi giorni a Malta prima della partenza della regata sono stati dedicati completamente alla preparazione della barca, partendo dallo svuotamento della stessa dalle cose superflue a bordo e passando alla regolazione di tutta l'attrezzatura, compreso albero e sartie come fosse un J24; non sono mancati ovviamenti gli allenamenti in mare per cercare di prendere le giuste misure con vele e equipaggio.



La ruota del timone del Grand Soleil 50N ONE


I colori della Sardegna ovviamente non potevano mancare


Durante un allenamento prima della regata


In fase di regolazione: albero, sartie e stralli sono stati tutti verificati e regolati prima della partenza in base alle previsioni meteo





In banchina la fibrillazione era palpabile: il massimo sforzo era rivolto esclusivamente a preparare le barche nel miglior modo possibile; in una regata lunga le condizioni meteo possono variare sensibilmente di ora in ora, e le previsioni almeno per i primi due giorni offrivano tempo molto instabile.

C'è da dire che il tempo aveva giocato già un brutto scherzo alla regata; infatti il mare lungo da Grecale ha completamente sradicato i pontili di fronte al Royal Malta Yacth Club una settimana prima della regata; a farne le spese è stata soprattutto la barca di Luna Rossa, l'STP 65, che ha dovuto rinunciare alla regata a causa dei danni al bulbo e al timone quando si è schiantata sugli scogli; anche la nostra barca, attraccata nello stesso pontile, ha rischiato tantissimo, se non fosse stato per la prontezza del suo skipper Paolo Podestà, accorto nel mollare gli ormeggi e cercare un attracco più sicuro appena in tempo.





Alcune foto fatte durante i preparativi alla regata



L'interno della barca prima della partenza



Le polari con l'inventario delle vele per il loro utilizzo durante la regata

THE RACE

Il giorno della partenza è finalmente arrivato anche se il tempo non è certo dei migliori: cielo grigio, pioggerellina e i groppi che si fanno sempre più vicini!

La partenza avviene in 4 gruppi a seconda del tipo di barca, noi siamo nel secondo gruppo. La prima partenza è fissata per le 11, poi a scaglioni di 10 minuti. Lo start è decretato da una cannonata come da tradizione! Lungo le mura e lungo i moli si accalca la gente per assistere alla partenza della regata! Tra tutte le barche spicca sicuramente Esimit Europe 2: 100 piedi non passano certamente inosservati!



Esimit Europe 2 e Ericsoon 1 a fianco prima della partenza

Il vento è molto rafficato e partire all'interno del Porto di Malta non aiuta per niente!!! Gli incroci con i maxi si susseguono, ma questi 80 70 60 piedi sembrano più delle derive che dei maxi per la facilità e la rapidità con cui manovrano. Il primo gruppo parte regolare, ma il vento è veramente debole. Quando siamo in procinto di partire noi loro sono ancora dentro il porto! Ma l'arrivo di un groppo da Sud porta subito un vento più fresco e ci consente di partire più agevolmente! La linea di partenza è obbligata, per cui l'obiettivo primario è quello di riuscire a prendere più vento e fuggire più velocemente possibile fuori dal porto. Ovviamente districarsi con altre diverse decine di barche non è certo semplice, ma riusciamo comunque a venirne fuori abbastanza bene; prima con il Code Zero e poi subito con il Gennaker riusciamo a partire e uscire dal porto; da qui ci aspetta un bordo verso nord ovest perchè dobbiamo lasciare alla nostra destra la boa di disimpegno posta a ridosso della costa; durante il bordo cambiamo 2 fiocchi, prima il leggero e poi il medio, in quanto il vento



Sotto randa e gennaker

continua a rinforzare e la pioggia inizia a cadere sempre più abbondante. Nel frattempo girandoci alle nostre spalle per controllare la flotta vediamo che diversi spinnaker e gennaker sono già esplosi a causa del vento che ha rinforzato ancora ma che continua a essere sempre molto instabile come direzione. Lasciata la boa di disimpegno alla nostra destra strambiamo e subito su lo spi, puntando decisi verso Capo Passero, rotta Nord-Nord-Est verso la Sicilia. Il vento ha continuato a rinforzare fino a 30 nodi non creandoci particolari problemi fino a quando un improvviso salto di vento di circa 30° a sinistra ci ha fatto straorzare all'improvviso; riportare dritta una barca di 50 piedi non è sempre molto semplice, soprattutto quando fuori hai uno spi di oltre 200 mq; una frustata, due frustate e lo spi esplode inesorabilmente. Dopo 2 ore di regata avevamo già fatto il giro di tutte le vele, a meno del fiocco 3.5, e avevamo già perso lo spi. La Middle Sea Race si era presentata in questo modo, e ci aveva cortesemente offerto il suo biglietto da visita.



La gente sulle mura di La Valletta durante la partenza





Nonostante il velaio si fosse raccomandato tanto…



…l'equipaggio non è stato sufficientemente attento!!! Ecco quel che ne è rimasto dello spinnaker

Perso lo spi abbiamo dato su subito gennaker in modo da perdere il meno terreno possibile, la regata è molto lunga per cui bisognava assolutamente essere fiduciosi. Durante tutto il pomeriggio la pioggia non ci ha mai abbandonato, dopo 6 ore eravamo già fradici e abbastanza provati. L'unica barca che in tutto ciò comunque è riuscita a prendere il largo e fare il suo passo è stata Esimit Europe 2; tutte le altre sono rimaste bene o male raggruppate.

Dalle 21:00 in poi sono partiti i turni di riposo per l'equipaggio, ON OFF e STAND BY, in modo da iniziare subito a prendere il ritmo: 3 ore di turno, poi 3 ore di stand by pronti a intervenire e 3 ore off per poter dormire.



La flotta durante il prepartenza



Il gruppo dietro di noi insegue già



Un groppo a ridosso della Calabria domenica mattina

La prima notte trascorre abbastanza tranquilla, una leggera brezza ci accompagna e ci consente di navigare spediti verso lo stretto di Messina. Intorno a noi si notano le luci delle altre barche, c'è chi preferisce passare sotto la Sicilia e chi invece sotto la Calabria, dove sono presenti ancora diversi temporali; la speranza è sempre quella di trovare vento più fresco. Il vento cala man mano che si avvicina il giorno, il problema sarà riuscire a sfruttare la corrente dello stretto per entrare nel Tirreno. Quando verso l'una siamo in procinto di passare lo stretto alla nostra sinistra vediamo chiara la silhouette di E1: è ancora lì! Il che ci porta subito a pensare che forse non eravamo messi male in classifica se un VOR era ancora li; e infatti era così, siamo passati a Messina 4i assoluti. Ma si sa, in queste regate così lunghe tutto può cambiare, in bene o in male, con la stessa facilità! E infatti così fu!



Passaggio nello stretto: davanti a a noi Frà Diavolo e E1



Passaggio nello stretto: dopo 24 ore di regata il passaggio nello stretto sembra un passaggio in boa di una regata a bastone!

La domenica pomeriggio rimaniamo praticamente con una bava di vento, in una calda giornata estiva/autunnale al largo della Sicilia, direzione Stromboli. Man mano che passano le ore tutta la flotta arriva e ci raggiunge; ovviamente di tutta questa situazione sono le barche più piccole e più leggere che se ne avvantaggiano. Anche la notte purtroppo prosegue sulla falsariga del giorno, per cui mentre le altre barche riescono a navigare più agevolmente noi fatichiamo non poco a far camminare la barca. Quando le vele poi sbattono è segno che la bonaccia è arrivata inesorabile!



Durante la giornata di domenica il vento si è fatto desiderare per tutto il giorno e poi la notte

Il lunedì mattina riusciamo a ripartire grazie a una leggera brezza da sud est, che ci consente di navigare a 5 nodi costanti; ci fanno compagnia per diverse ore due remore, che navigano attaccate alla nostra poppa! Mentre navighiamo verso Favignana il vento inizia a crescere e a ruotare verso sud-ovest, a causa del temporale e della perturbazione che ci lambisce da nord-ovest; per un po'



piove anche, ma siamo proprio al limite del fronte per cui veniamo solo sfiorati. Man mano che ci avviciniamo di nuovo alla costa il vento cala nuovamente, fino a morire quasi del tutto in prossimità di Favignana e Marettimo. Ma sono le ultime miglia di bonaccia, perchè oltre queste due isole ci attende un vento fresco di scirocco!!!



Tramonto con sullo sfondo Capo San Vito

Infatti, una volta superato il cancello naturale il vento si fa subito sentire. L'anemometro segna costanti 22-23 nodi, ma non mancano le punte fino a 30 nodi. La rotta per Pantelleria è una bolina larga e la barca naviga spedita a 9 nodi abbondanti. Siamo circa a metà regata, restano ancora 300 miglia da percorrere, ma almeno pare che il vento non ci dovrebbe più lasciare!

Viste le condizioni meteo i turni di riposo quasi saltano, dormiamo tutti fuori in falchetta per cercare di tenere dritta la barca e non perdere angolo, anche se non mancano le secchiate d'acqua a causa dei marosi: il fondale è molto irregolare ed è pieno di secche, per cui le onde "anomale" non mancano, anzi, le prendiamo tutte!



Molti turni off sono saltati per poter tenere la barca dritta

Col passare delle ore il vento è calato un po', ma comunque rimane sui 16-18 nodi, per cui continuiamo ad avere un ottimo passo.

Durante la notte abbiamo raggiunto e superato molte barche sfruttando le potenzialità della nostra con i venti sostenuti. Verso mezzogiorno ci lasciamo Pantelleria alla nostra sinistra, ora il nostro obiettivo è Lampedusa.



Mirco, in falchetta a fare peso

Di questo passo ci arriveremo durante la notte, sperando che il vento ci continui ad assistere. Il vento cala ancora, nel pomeriggio si attesta sui 13-15 nodi, ma riusciamo ancora a navigare bene e a riprendere altre barche. Non male come rimonta!!!

Sicuramente il tratto tra Favignana e Pantelleria è stato tra i più duri, visto il vento fresco e soprattutto il mare che in queste zone per via delle numerose secche è molto agitato e irregolare. Inoltre la navigazione di bolina larga per raggiungere Pantelleria non è stata assolutamente d'aiuto.



Antonio, con Paolo e Federico, provano a dormire al peso!

Viste le condizioni meteo favorevoli il nostro Skipper/Chef Paolo ci prepara un bel piatto di pasta...alla BOTTARGA!!! Rigorosamente originale e portata da noi! Inutile dire che è stata letteralmente sbranata! D'altronde, ci attende la seconda notte di falchetta, per cui le energie sono indispensabili. Al tramonto iniziamo a intravedere la sagoma di Lampedusa, nella notte riusciremo a doppiarla. A mezzanotte passiamo di fronte al porto di Lampedusa

tirando un bordo di bolina incredibile, con una precisione chirurgica: passiamo a ridosso della costa proprio a raso, nemmeno fossimo in un canale; ma questo ci consente di continuare a guadagnare posizioni perché tutte le altre barche passano molto al largo.

Passata Lampedusa possiamo poggiare e dare su di nuovo il Code Zero, da qui puntiamo direttamente verso Malta. L'ultimo passaggio obbligato è il cancello tra Malta e Gozo, dove il vento ci fa un po' ammattire perché gira da tutte le parti e soprattutto è molto rafficato; anche qui non ci facciamo mancare un passaggio radente lungo la costa nord orientale di malta, ma oramai ci siamo, l'imboccatura del porto è a sole 2 miglia; di fronte al porto troviamo 3 barche che sono finite in una mollana incredibile e non riescono ad avanzare nemmeno di un metro verso il porto: la regata non è ancora finita! Stando a ridosso della costa riusciamo a sfruttare le raffiche di libeccio che arrivano e riusciamo ad avvicinarci al porto dove troviamo una risacca di oltre 2 metri, ma oramai ci siamo, uno due tre virate dentro il porto e riusciamo a tagliare il traguardo!



Passaggio tra Malta e Gozo: a causa del vento ballerino non è stato sicuramente semplice



Un ultimo sforzo, il cancello d'arrivo è oramai vicinissimo!

Dopo quasi 100 ore, 99h e 50 min, la regata, la mitica Rolex Middle Sea Race, è terminata.



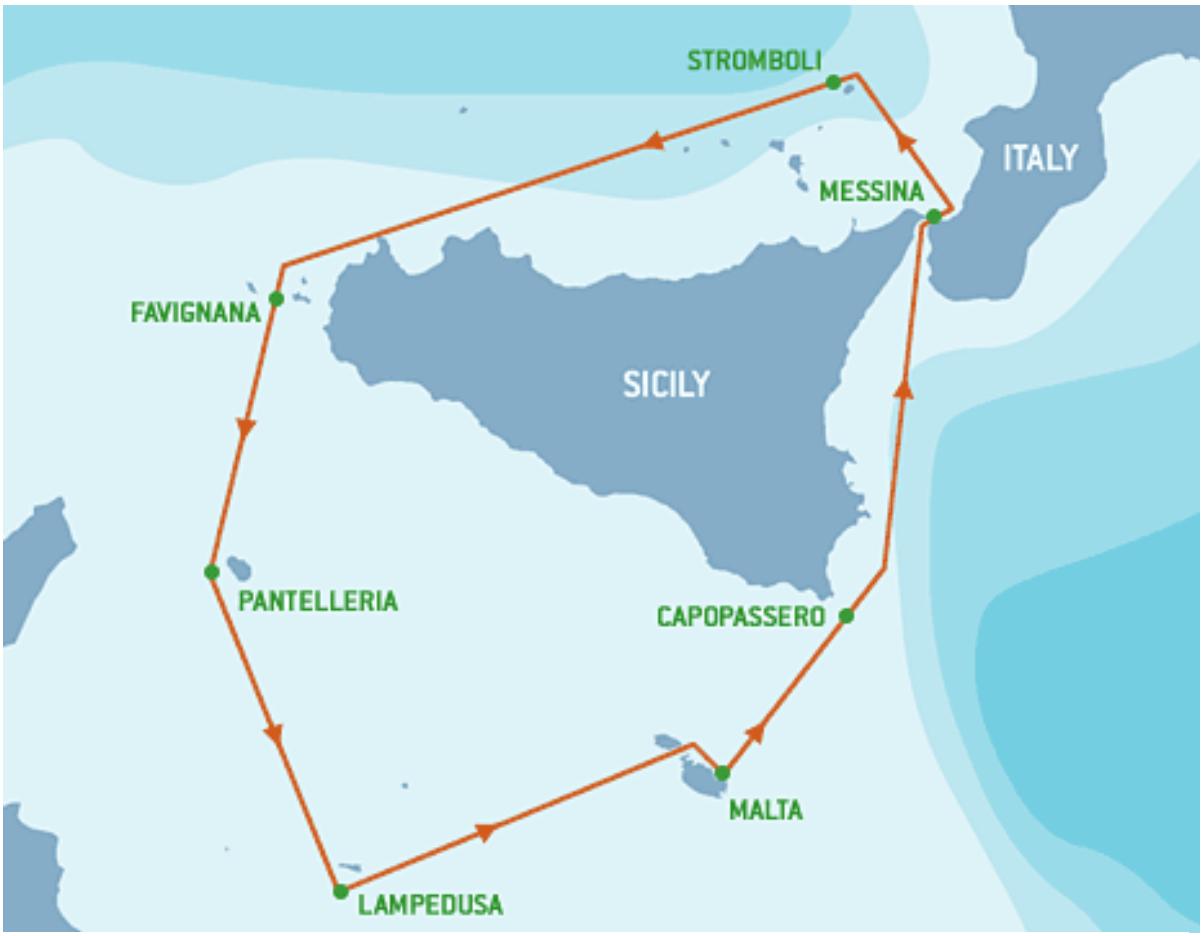
Finalmente possiamo festeggiare

È stata una grande avventura, dura ma veramente affascinante. Le condizioni meteo sono sempre state in continua evoluzione, e sempre molto diverse tra loro, temporali, groppi, bonacce, pioggia, marosi, vento forte...un po' di tutto. In questi giorni in mare abbiamo sempre dato la massima importanza al nostro obiettivo principale, ossia la regata e il nostro arrivo. L'affiatamento tra di noi è cresciuto man mano e così anche il rapporto umano; queste prove favoriscono l'instaurarsi di nuove amicizie basate su una

grande passione comune.

Alla fine in classifica siamo riusciti a piazzarci bene nonostante la giornata di bonaccia totale dopo il passaggio dello stretto di Messina.

Nella graduatoria degli IRC ci siamo classificati 18esimi assoluti su 68 barche. In quella ORC invece 17esimi su 45. Considerando che è stata la prima esperienza e che tante barche presenti sono delle barche da regata nel senso più stretto il risultato ottenuto è stato sicuramente ottimo.



La rotta della regata, 608 miglia marine



Mirco Babini e Antonio Concu dopo la regata



Berenice, Swan 80



Lot 66, altro Swan sulla linea di partenza



Pogo 40



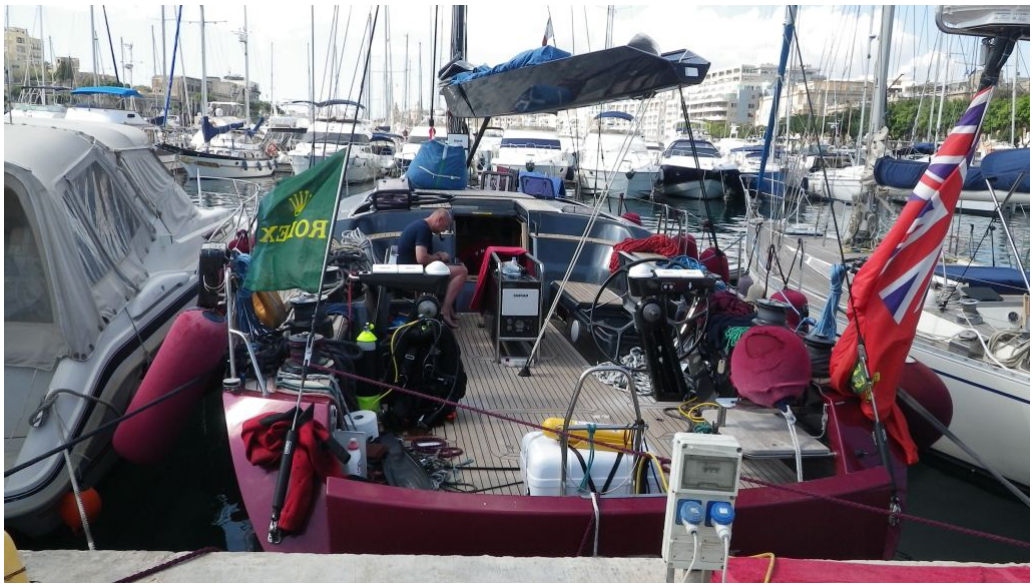
Vismara 62



VOR 70, Ericsson 1



REICHEL/PUGH CUSTOM 60



Shipman 63



X-65 Performance



Azuree 33, la barca più piccola della flotta

Buon Vento a Tutti!!!!