



Il Vendée ci costringe a navigare. Ma con i nostri computer.

Il Vendée Globe, il giro del mondo in solitario senza scalo partito il 6 Novembre è tuttora in corso e come sempre ci sta regalando grandi emozioni. Il giro del mondo ha sempre appassionato milioni di persone, ma forse mai come quest'anno sta entrando nelle case di tutti noi. Complice il lockdown che ci ha avvicinato al mondo digitale riuscendo a vivere più da vicino una regata che si svolge dall'altra parte del mondo, al Polo Sud, e che ci ha spinto anche a ricercare quel bisogno di libertà che si esprime così bene in un giro del mondo senza scalo. Visto che ormai questa regata è così seguita bisogna cercare di raccontarla il più possibile, andando a scovare e a spiegare le cose che dalla terra ferma non possiamo capire. Guardo ogni giorno il Vendée Live, il telegiornale della regata. Le interviste in diretta degli skipper mi hanno colpito molto, soprattutto sembra che il vento non vada mai bene, o ce n'è troppo o troppo poco come dice Jean Le Cam. In realtà è un racconto distorto perché se alle telecamere dici che va tutto bene non sei molto interessante. La regata vista sul sito sembra facile, facciamo tutti molte simulazioni di quale dovrebbe essere la rotta migliore in funzione della barca, delle onde e del vento. Ma cer-

CONSIGLI | STORIE | RIFLESSIONI ... IN COLLABORAZIONE CON I PROFESSIONISTI DI PHI!NUMBER

La vita a bordo. Decide il Vendée Globe.

Le condizioni di vita in navigazione durante le regate lunghe in solitario. Dipende dal vento.

a cura di Ambrogio Beccaria

chiamo di vedere un po' quali sono i punti chiave della vita di bordo durante una regata oceanica. Io non ho mai partecipato a un giro del mondo, quindi forse peccherò di esperienza ma ho comunque fatto qualche esperienza che mi permette di provare ad analizzare il problema.

La vita a bordo con vento medio

Partiamo dalla situazione che sembra la più facile ma che presenta innumerevoli trabocchetti, il vento medio. Quando in Oceano si parla di vento medio si intende tra i 12 e i 20 nodi. La barca inizia a planare bene, per chi può, invece, i foil iniziano a far sollevare la barca dall'acqua. Insomma è il momento in cui si ha una buona velocità ma la regolazione di qualsiasi attrezzatura è fondamentale per ottenere tutto il potenziale possibile della barca. Quindi è vero che è il momento in cui ci si può rilassare di più, ma senza esagerare. Infatti quando siamo in queste condizioni, 1 nodo di vento in più può fare quasi 1,5 nodi di velocità. Va da sé che se non siamo sul pezzo quei piccoli surplus di velocità non li guadagniamo. Ma la regata dura comunque 80 giorni, quindi in un modo o nell'altro bisogna trovare i momenti dove rilassare, anche se brevemente, la nostra testa. Il dottor Claudio Stampi, esperto dello studio del sonno che ha studiato come cavie il sonno dei navigatori solitari sostiene che l'“effetto domenica” sia fondamentale per un'attività di stress prolungata come può essere un Vendée. L'effetto Domenica non è



© MAXIME HORLAVILLE-POLARYSE

Phi!Number® nasce dall'esperienza maturata in campo sportivo e imprenditoriale dei suoi fondatori. Nel corso di un decennio di attività il nucleo principale si è evoluto in ciò che sono ora, ma l'obiettivo principale è rimasto invariato: raggiungere il massimo del potenziale e delle performance di equipaggio e barca, ottimizzando gli aspetti dei progetti agonistici (e non solo) di chi sceglie di affidarsi alla loro realtà. Per farlo, si avvalgono di collaboratori fidati, al top del professionismo internazionale, con i quali hanno formato una vera e propria squadra. Dalla gestione della barca al reclutamento e training dell'equipaggio, dalla logistica alla comunicazione, fino arrivare a veri e propri corsi di formazione, Phi!Number organizza e gestisce al meglio intere stagioni di regate. www.phi-number.com

L'esperienza di Ambrogio nella navigazione in solitario è straordinaria, non poteva quindi esserci figura migliore per collaborare con Phi!Number alla stesura di questo primo articolo della loro rubrica su Vela d'Altura Magazine, incentrato sulla strettissima relazione tra la vita dell'uomo e le condizioni climatiche in una regata come la Vendée Globe.



altro che un giorno in cui ci si sforza di mettere in primo piano la cura del corpo e della mente invece che la regata. Io non ho mai fatto una regata tanto lunga da ricercare l'effetto domenica, ma immagino che possa essere veramente complicato non avere mai un momento di sfogo, d'altronde però immagino che sia altrettanto complicato obbligarsi a rilassarsi quando l'unico nostro pensiero è la competizione. In ogni caso è nel vento medio e stabile in cui ci si rilassa di più. Ma la stabilità del vento può cambiare completamente le carte in tavola, eccone un esempio: se avete dato un occhio alle carte satellitari che riguardano la flotta del Vendée Globe in questi giorni, vi sarete accorti che nella parte dietro il fronte della depressione, ci sono delle nuvolette piccole e sparse ovunque. Quella parte della depressione si chiama "coda" ed è la più antipatica. L'aria fredda in quota porta una forte instabilità, questo significa che anche se avete un vento medio di 15 nodi ogni volta che passate sotto una di queste nuvolette il vento gira di 20/30 gradi con una variazione di intensità che può arrivare anche a +10kn. Quindi la navigazione che vi eravate immaginati dietro il vostro schermo è appena andata in frantumi.

La vita a bordo con vento forte

Non tutti i navigatori saranno d'accordo con quello che sto per dire. In molti pensano che la condizione più dura sia quando non c'è vento. Io penso che quando il vento è forte la qualità della vita a bordo degrada notevolmente. Il problema principale per quanto mi riguarda è la durata del cattivo tempo. Se sai che dura due giorni non c'è problema, insomma farai qualche sacrificio ma sopravvivi. Quando invece il vento forte, 25kn+, durerà per più tempo, allora li inizia la gara del maratoneta. Il mio allenatore, Tanguy Le Glatin, mi ha dato un consiglio fondamentale per questo genere di momenti: "Devi essere il primo a ridurre la tela ma il primo a reissarla". Significa che devi essere agile e non subire la barca che impazzisce tra le onde e il vento forte, ma devi cercare di essere sempre in padronanza del mezzo. La miglior strategia per farlo è quella di non spaventarsi mai e quindi di ridurre prima degli altri. Anche se sono in anticipo di un'ora sull'arrivo del cattivo tempo questa strategia sarà vincente soprattutto per un motivo, La paura. È inutile negarlo ma surfare a 30 nodi nelle onde nere di notte in solitario provoca un bello stress, e se ne accumuli troppo rischi di prendere delle scelte troppo conservative, per questo motivo se navighi con una velatura ridotta sarai più a tuo agio mentalmente e ti permetterà di fare scelte tattiche più intelligenti e lungimiranti. Per quanto riguarda la vita a bordo invece è una gara a chi sopporta meglio il dolore. Anche in questo caso è una lotta psicologica tra i concorrenti, quello che si sentirà meglio in questo momento sarà quello che ne uscirà meglio. E' proprio per questo motivo che gli Imoca 60 hanno ormai dei pozzetti completamente chiusi. Il comfort dello skipper è uno dei fattori chiave con vento forte. Per il sonno invece bisogna aver studiato bene a terra un modo per riuscire a riposarsi. Queste barche sbattono come quando lanci i sassi piatti sull'acqua. La configurazione ideale per dormire è con i piedi verso prua,

La vita a bordo. Decide il Vendée Globe. A cura di Ambrogio Beccaria

un materasso che assorba gli shock e con una buona visuale sul computer di bordo sul quale visualizzare alcuni parametri importanti. I piedi verso prua sono molto importanti per un fatto di sicurezza, quando la barca ingavona la decelerazione può essere brusca e scaraventare lo skipper verso avanti. Mi è capitato sul Mini e non è divertente, su una barca che fa tre volte le velocità deve esserlo ancora meno. Per quanto riguarda i dati importanti da visualizzare sul computer sono: La percentuale della polare, la Sailect e l'Ais per controllare possibili incroci. Ma anche mangiare può diventare complicato in queste situazioni. È per questo che la pentola a pressione viene utilizzata così tanto, ne abbiamo sentite tante di storie di pranzi finite in sentina perché la pentola si è ribaltata al momento sbagliato. In ogni caso non si può pensare di andare oltre il proprio limite quando siamo nella tempesta. Ancora una volta la capacità di ascolto delle proprie energie, del proprio corpo e delle necessità della barca sono il fulcro su cui si basa la regata oceanica. Il rischio di andare fuori giri è troppo alto, e recuperare da un testacoda in solitario è veramente difficile e il prezzo da pagare molto salato.





© GRAHAM SNOOK

Vivere in bonaccia

Non ci resta che analizzare il momento di calma, la famosa bonaccia. Io penso sinceramente che i rumori che fa una barca in questa situazione, quindi le vele che sbattono e lo sciacquettio della barca nell'acqua, sono simili ai lamenti di un bambino, sono fatti per farti soffrire e attirare la tua attenzione. Come non potete ignorare un bambino che piange disperato così non potete ignorare la vostra barca che galleggia inerme senza muoversi. Questi sono momenti molto delicati, dove perdere la pazienza è un attimo. A me ha aiutato questo pensiero molto semplice ma non meno efficace: se riesci a stare bene quando gli altri soffrono allora vincerai. E visto che in me la motivazione di vincere una regata è uno dei motori più importanti che ho, questo pensiero mi è piaciuto subito. Solo la consapevolezza che gli altri stanno navigando peggio di me mi dà la motivazione per dare il massimo in quel momento e scappare via da quella zona di bonaccia. In ogni caso una vecchia legge del navigatore dice che non si può fare strategia a velocità nulla. Quindi la priorità numero uno è cercare di uscire dalla zona senza vento anche a costo di dover fare tante manovre e non essere veloci. Chi arriverà nella zona con più vento se ne andrà bello contento. Spero di avervi fatto immergere un po' di più in questa regata Oceanica incredibile e che questi piccoli consigli di navigazione in solitario possano servirvi anche nelle vostre navigazioni in equipaggio o in doppio.



Ambrogio Beccaria (Milano, 1991) naviga da quando ha 14 anni. Unico italiano ad aver vinto una Mini Transat.

Da ragazzo frequenta i corsi di vela del Velamare Club, in Sardegna, dove viene "parcheggiato" come molti ragazzini milanesi per cinque estati di fila, imparando così a navigare tra gli scogli e gli isolotti dell'Arcipelago della Maddalena e le Bocche di Bonifacio. Per il suo diciottesimo compleanno Ambrogio si fa regalare dai genitori un relitto di un Laser 4000, che assieme a due compagni di classe rimette in sesto. A bordo del Laser si aggiudica un Campionato Italiano e il terzo posto al Campionato Europeo sul Lago di Garda. A bordo del 16 metri Shambala, una barca progettata da Umberto Felci, partecipa a numerose regate come la Giraglia, la Middle Sea Race, la 151 Miglia, la Tre Golfi di Napoli e le regate del Campionato ORC in Liguria. Ma è nel 2013 che Bogi sale per la prima volta su un Mini 6.50, quello di Stefano Paltrinieri, massimo esperto di queste barche lunghe appena 6 metri e mezzo. Sarà l'inizio di una lunga storia d'amore.

Nel 2014 Ambrogio parte per il Portogallo deciso ad acquistare il Mini Kalonig, un modello Pogo2 con cui Ian Lipinski aveva scuffiato in Atlantico l'anno prima in occasione della Mini-Transat. Trasferisce la barca via terra fino a La Spezia, dove in cinque mesi di duro lavoro completa praticamente da solo la ristrutturazione della barca danneggiata, che viene ribattezzata Alla Grande Ambeco.

Ambrogio, dopo aver vinto tante regate del Campionato italiano Mini 6.50, è pronto per andare a confrontarsi con i cugini d'Oltralpe, dove il livello degli skipper è molto alto e il numero di barche partecipanti alle regate pure. Pur non avendo una barca competitiva perché il suo Pogo2 è di vecchia generazione, si fa notare durante la stagione 2016, in particolare vincendo una



tappa della regata Les Sables - Azzorre - Les Sables che conclude in seconda posizione assoluta: nessun navigatore fino ad adesso è riuscito a vincere una regata del genere con una barca così vecchia.

Nel Febbraio 2017 Ambrogio si laurea in Ingegneria nautica con una tesi su un monotipo per rilanciare una regata che non esiste più, il Giro d'Italia.

Pochi giorni prima di partire per la sua prima Mini-Transat, nel 2017, la prestigiosa testata francese "Course au Large" lo definisce "Beccaria l'extra-terrestre". Nonostante una prima tappa conclusa in sesta posizione, il sogno della Mini-Transat s'infrange per Ambrogio a causa di una rottura a bordo. Tuttavia Bogi non si perde d'animo e porta a termine la traversata. Qualche mese dopo Beccaria acquista finalmente un Pogo3, una barca nuova e veloce che chiamerà Geomag. Dopo essere arrivato secondo (poi sesto per una penalità) alla Pornichet Select, Ambrogio vince la sua prima regata atlantica, la Mini en Mai. Poi è primo anche al M.A.P., al MiniFastnet, alla SAS (Le Sables-Azzorre-Le Sables) e infine alla Duo Concarneau.

Il 2018 è una stagione da record per Ambrogio che è in testa alla classifica del «Championnat de Course au Large en Solitaire» e primo nel ranking internazionale Mini 6.50.

Il 2019 è di nuovo una stagione vincente: Ambrogio è ormai affezionato al podio e vince la Pornichet Select, il M.A.P. e il Mini Fastnet ed è di nuovo in testa alle classifiche. Mai nessuno skipper, italiano o francese, ha raggiunto risultati simili.

Nel maggio 2019 per i suoi successi ottenuti Oltralpe in classe mini 6.50, Ambrogio viene eletto "Velista dell'anno TAG Heuer 2019", titolo vinto in passato dai più grandi velisti italiani.

A Dicembre 2019 Ambrogio taglia il traguardo della Mini Transat in prima posizione nella categoria barche di Serie, dopo aver dominato entrambe le tappe. Nessun italiano aveva mai conquistato il gradino più alto del podio in questa regata.