

Susanne Beyer sulla rotta di Amerigo Vespucci

La traversata atlantica

Prima di salpare per la traversata atlantica chi non si domanda se riuscirà a sopravvivere: almeno questa è la domanda che si pone la gente comune!

Che senso ha farla se ci si può lasciare le penne? Questa semplice domanda non si liquida facilmente. Qualche filosofo potrebbe obiettare che è la paura dell'ignoto a caratterizzare il genere umano, ma probabilmente caratterizza anche ogni altra forma di vita e, sicuramente, coloro che vanno per mare con una barchetta, se hanno un briciolo di senno e di sensibilità.

Il timore dell'ignoto è assolutamente ragionevole, ma non va disprezzata neppure la paura del noto. Neppure chi ha attraversato un braccio di mare o di oceano centinaia di volte può dire senza esitazione di conoscere il mare al punto di non averne paura.

Ai tempi di Amerigo Vespucci era ancor più evidente il senso dell'ignoto, anche perché mancavano le carte nautiche. Lo stesso Cristoforo Colombo aveva promesso di farne, ma nessuno dei due esploratori sembra aver mantenuto la parola non avendone lasciato traccia. Certo hanno navigato seguendo rotte talvolta misteriose¹. Miglia e miglia di solitudine liquida, di orizzonti dove l'azzurro del mare va a confondersi con quello del cielo, con gli occhi ridotti a fessure nel tentativo di mettere meglio a fuoco, e per primi, una possibile striscia di terra. Bellissimi pensieri su altrettanto bellissimi esempi di come l'uomo, temerario avventuriero, possa con il suo coraggio, veramente "fare" la sua storia e decidere il proprio destino.



1 Del Meglio A., *Amerigo Vespucci, celebre navigatore e perito cosmografo*, in *i Navigatori Toscani*, n. 1, 2010. Giacinti R., Zaccagni E., *Le navi di Amerigo Vespucci*, in *i Navigatori Toscani*, n. 3, 2011. Carpani P., *Galee e galeoni, carache e caravelle*, in *i Navigatori Toscani*, n. 3, 2011.

I viaggi di Amerigo

Sembra che il primo viaggio vespucciano, nel 1497, sia durato solo 37 giorni per raggiungere l'agognata meta, facendo ritorno a Cadice solo nell'ottobre 1498.

Nel 1499 intraprese un secondo viaggio, che lo avrebbe condotto dopo 44 giorni più a sud del precedente, al di sotto della "linea aequinoctialis"; virando poi verso nord, fece sosta ad Ispaniola con il proposito di proseguire la navigazione ancor più a settentrione.

Nel 1501, con l'incarico di continuare l'esplorazione compiuta l'anno prima da Pedro Alvarez Cabral e di definire la posizione di Vera Cruz, come era stata ribattezzata dal Cabral la costa del Brasile, per stabilire se il possesso spettasse alla Spagna o al Portogallo secondo il Trattato di Tordesillas, Vespucci salpò su imbarcazioni che portavano la bandiera portoghese e con queste si spinse fin quasi alla Terra del Fuoco ... viaggio durante il quale tenne a battesimo la "Baia di tutti i Santi", ove oggi si affaccia la città brasiliana di San Salvador de Bahia, e la foce di "Rio de Janeiro", che poi si rivelò essere semplicemente un'ampia insenatura.

Le coste del Brasile furono avvistate dopo sessantaquattro giorni, ma il primo approdo venne abbandonato dopo poco, perché inospitale e si continuò l'esplorazione del litorale, approdando a Capo Santa Maria, Capo San Giorgio, Capo Santa Croce, Rio di San Francesco, toccando la Baia di Tutti i Santi e sostando a Porto Seguro.

Nel 1503 partì da Lisbona per la quarta spedizione, secondo la tradizione, ma era destinata all'insuccesso: due delle sei navi della flotta, armate da mercanti fiorentini, che erano sotto il controllo di Vespucci. La missione portoghese avvenne in totale segretezza e i documenti di bordo indicavano come meta l'Oceano Indiano, anche se la flotta, appena uscita dal Mediterraneo, fece rotta in direzione opposta.

Le traversate di oggi

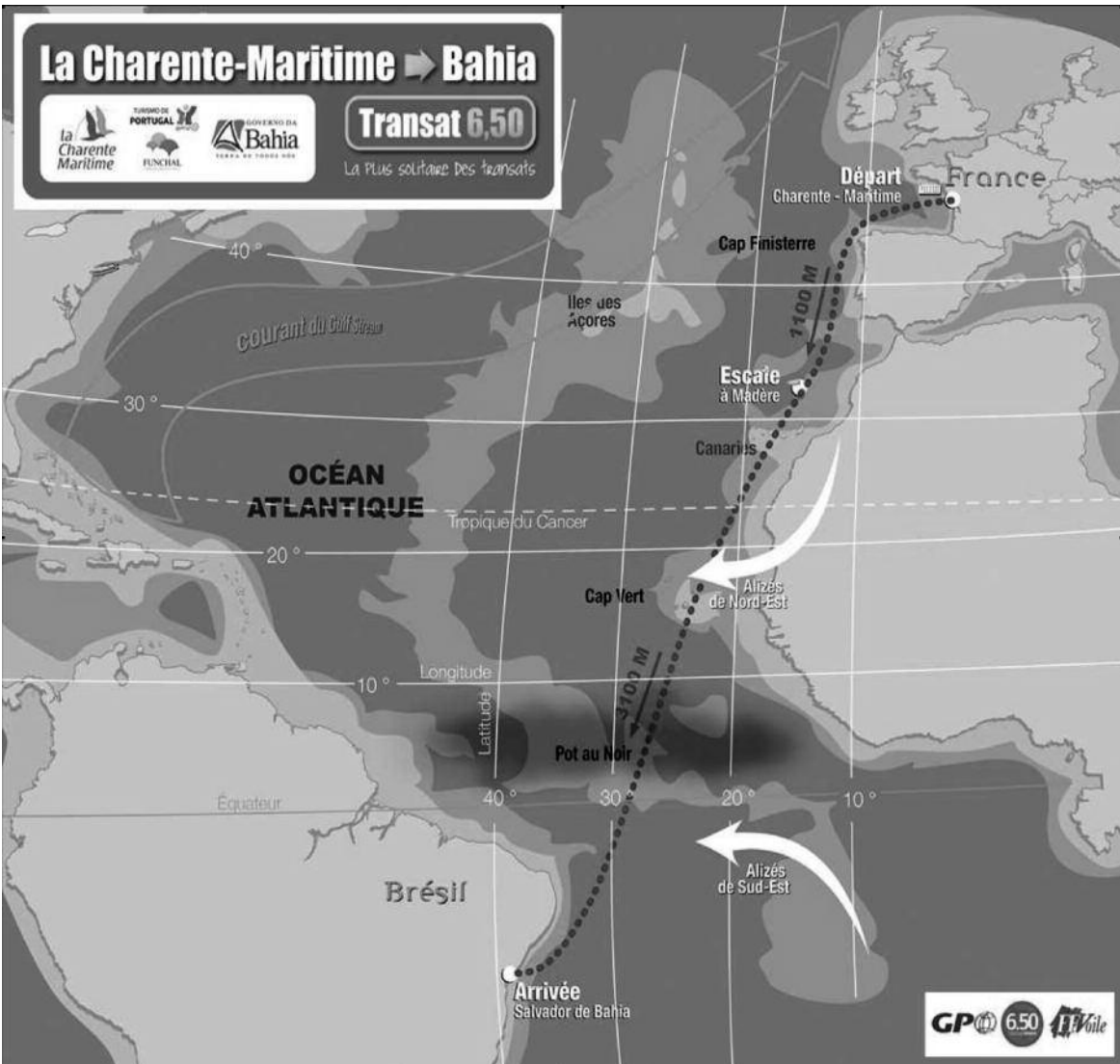
Quello che contraddistingue i personaggi sopra citati è la loro "unicità" o, per meglio dire, il loro essere "la prima volta", in pratica coloro che hanno profanato l'ignoto di allora.

La Charente-Maritime → Bahia



Transat 6.50

La plus solitaire des transats



Per questo oggi, quando si legge di un record battuto in una traversata atlantica in vela, la notizia non ci scompone più di tanto: dalla storia e dall'ardire di quei primi intrepidi marinai, siamo, oramai, abituati a considerare le piste oceaniche nient'altro che semplici autostrade marine.

Ben diverso lo scopo che spinge oggi i navigatori ad arrischiare le loro vite e quelle dei loro equipaggi. Sete di ricchezza, ma anche impareggiabile voglia di conoscenza.



Impossibile dare una risposta immediata tanto per i naviganti di ieri quanto per quelli di oggi. Certo non basta la voglia di tornare ricchi o quantomeno famosi!

Sulla rotta di Amerigo

“Un premio speciale all’Impresa Velica dell’Anno 2012”: così il prestigioso mensile specializzato *Il Giornale della Vela* ha voluto rendere omaggio a Susanne Beyer, ribattezzata “La Regina dei Mari”².

Alla sua prima partecipazione alla Mini Transat 6.50, la traversata atlantica in solitario lunga oltre 4200 miglia (dalla Francia al Brasile con un’unica tappa a Madeira), Susanne Beyer ha tagliato il traguardo di Salvador de Bahia, prima fra gli italiani.

La velista di Zoagli, genovese, con la sua imbarcazione Penelope, a 33 anni, ha coronato il sogno di una vita: prima di lei, solo un’altra donna italiana aveva partecipato alla Transat, Daniela Klein nel 2009.

2 Incontro di studio su *Amerigo Vespucci: dal fiume all’oceano – Trofeo dell’Accademia navale TAN – Tuttovela*, Livorno, 29 aprile 2012, Accademia Navale, Porto Mediceo di Livorno.



L'edizione 2011 della regata "più folle" si è rivelata particolarmente dura e, a maggior ragione, è da sottolineare il grande risultato ottenuto: ventitreesima su cinquanta barche, prima tra i navigatori "nostrani" e seconda donna in assoluto, dietro all'inglese Pip Hare, giunta quindicesima.

Tutto questo senza dimenticare i tanti problemi al timone automatico che l'hanno accompagnata per quasi tutte le 3200 miglia della seconda tappa, costringendola a timonare manualmente e riducendo drasticamente i tempi di riposo.

Stregata dai "Mini"

Come Vespucci, Susanne parte da zero e nel 2006 inizia la ricerca degli sponsor: ci vogliono quasi tre anni. Ad ottobre del 2008, finita la stagione sul "Tirrenia II", si trasferisce in Bretagna per seguire da vicino la costruzione della barca "Penelope".

Poco prima di partire per la Mini Transat, il 10 agosto (la regata è iniziata il 25 settembre), sul diario di bordo Susy scrive:

Sono curiosa. Di tutto. Di tutta l'acqua che dovrò far scivolare sotto lo scafo di questo piccolo guscio che è la mia casa. Sono come l'esserino che vive dentro la sua conchiglia. Mi muovo, dormo, mangio, leggo. Vivo. Tutto dentro il mio guscio di 6 metri e mezzo.

E ancora:

Non ci sarà nessuno con cui chiacchierare, condividere ansie, gioie o paure. Niente Internet, niente telefoni. Questo è l'aspetto che più mi intriga. Le regate sul Mini mi emozionano perché permettono di "riattaccare" i pensieri al corpo, di giocare a pensare e pensare e ancora pensare, a ruota libera, senza interferenze da parte di nessuno. Si cercano altri ritmi: riposare, mangiare, ripulirsi, sempre facendo camminare la barca. Non mi sono mai annoiata; a volte mi mancano le persone, ma è una malinconia dolce. Mi è capitato di sentirmi sola in città piene di gente, mai in mare.

Sarà stato così anche per Vespucci? Cosa l'avrebbe annoiato a parte il cellulare??

La nascita della Mini Transat

Dobbiamo ritornare al 1977 ed esattamente sulle banchine di Penzance, sperone sudoccidentale della Cornovaglia, ma anche del Regno Unito, dove ventiquattro navigatori, guidati da Bob Salmon, salgono a bordo di ventiquattro barche lunghe appena 6 metri e mezzo. Destinazione? Antigua, con breve tappa alle Canarie!

Come per Vespucci, anche nel 1977 non si dispone di GPS, ma solo di sestante (strumento che misura l'altezza degli astri sull'orizzonte), effemeridi (tabelle con dati astronomici) e orologio, per determinare la posizione. I piloti automatici elettrici non sono applicati e tanto-

meno i sistemi di comunicazione satellitare, quindi, come allora solo vento e mare.

Con il corso degli anni la Mini Transat ha modificato il suo percorso, preferendo per molte edizioni la rotta da La Rochelle (Francia) a Salvador Bahia (Brasile). Sono 4200 miglia, circa 8000 km, tutte da percorrere a rotta di collo: l'intera traversata dura, con le medie attuali, circa 30 giorni; più o meno come allora, ma su un guscio di noce!³

La Mini Transat rappresenta un sogno ed è per questo che i partecipanti aumentano di edizione in edizione, sempre di più, raggiungendo gli 86 iscritti da 13 nazionalità differenti dell'edizione 2011. Per parteciparvi è necessario un periodo di qualifica minimo di due anni, nei quali si deve partecipare ad alcune regate obbligatorie per dimostrare di essere idonei all'impresa. Il percorso di qualifica prevede di navigare per 1000 miglia in solitario e altrettante in regata, tutte sulla stessa barca, per dimostrare che oltre allo skipper, anche la barca è in grado di reggere il mare oceanico.

Considerati i bassi costi dell'imbarcazione, della logistica e delle spese, rispetto al grande impatto mediatico che tale manifestazione offre, il sogno è doppio, sia per lo skipper sia per gli sponsor! Ma anche oggi occorrono i Re o i mercanti per sostenere le ingenti spese.

Roberto Giacinti, Enrico Zaccagni

3 Sul percorso attuale, i tempi di riferimento sono tutti stati stabiliti nel 2007.

Su imbarcazioni di serie:

La Rochelle-Funchal: 6 giorni, 10 ore e 18 minuti (Stéphane Le Diraison)

Funchal-Salvador de Bahia: 19 giorni, 14 ore e 39 minuti (Hervé Piveteau)

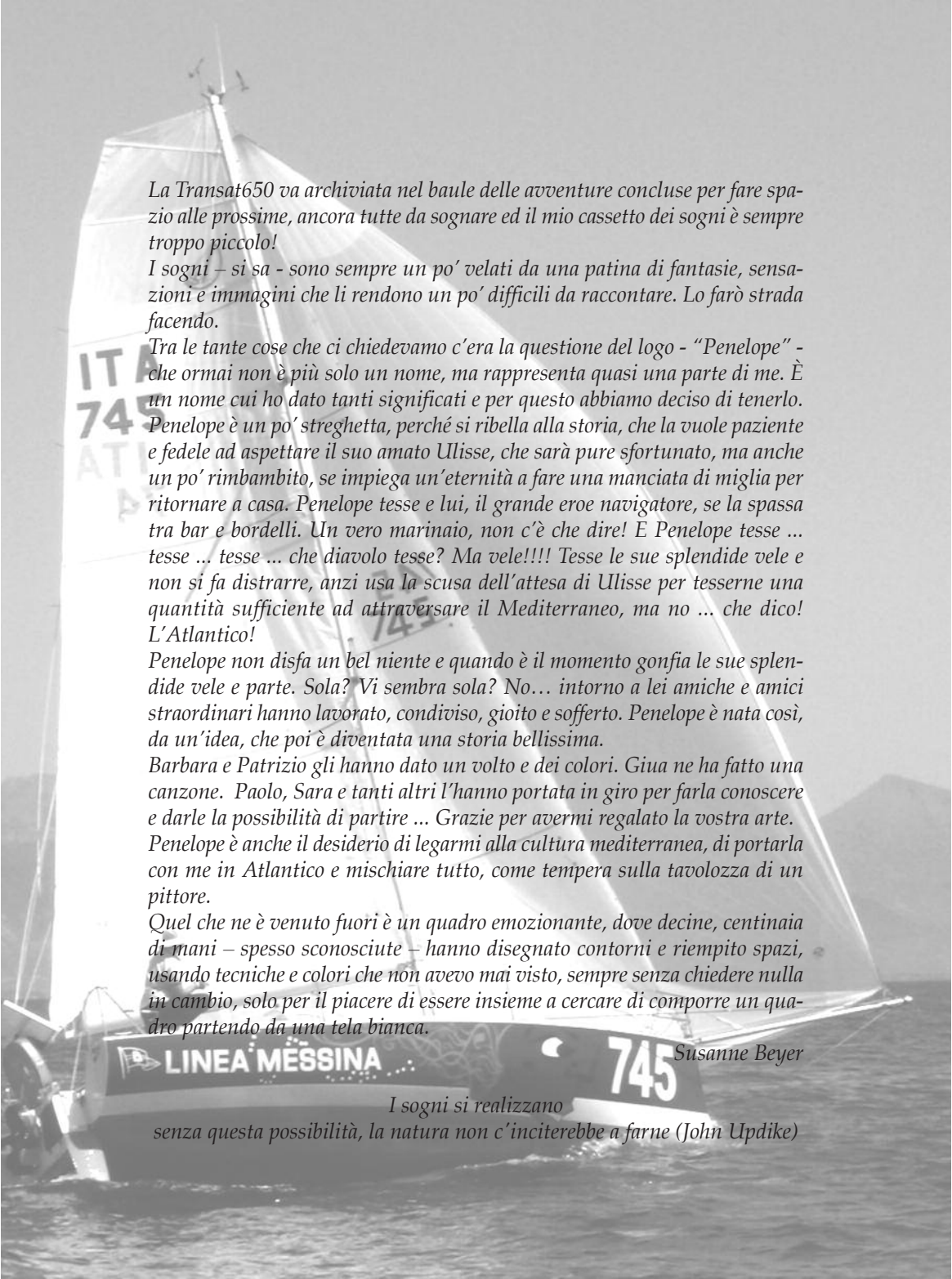
La Rochelle- Salvador de Bahia: 26 giorni, 4 ore e 31 minuti (Hervé Piveteau)

Su prototipi:

La Rochelle-Funchal: 5 giorni, 15 ore e 33 minuti (Isabelle Joschke)

Funchal-Salvador de Bahia: 17 giorni, 6 ore e 36 minuti (Yves Le Blevec)

La Rochelle- Salvador de Bahia: 23 giorni, 3 ore e 51 minuti (Yves Le Blevec)



La Transat650 va archiviata nel baule delle avventure concluse per fare spazio alle prossime, ancora tutte da sognare ed il mio cassetto dei sogni è sempre troppo piccolo!

I sogni – si sa – sono sempre un po' velati da una patina di fantasie, sensazioni e immagini che li rendono un po' difficili da raccontare. Lo farò strada facendo.

Tra le tante cose che ci chiedevamo c'era la questione del logo - "Penelope" - che ormai non è più solo un nome, ma rappresenta quasi una parte di me. È un nome cui ho dato tanti significati e per questo abbiamo deciso di tenerlo. Penelope è un po' stregghetta, perché si ribella alla storia, che la vuole paziente e fedele ad aspettare il suo amato Ulisse, che sarà pure sfortunato, ma anche un po' rimbambito, se impiega un'eternità a fare una manciata di miglia per ritornare a casa. Penelope tesse e lui, il grande eroe navigatore, se la spassa tra bar e bordelli. Un vero marinaio, non c'è che dire! E Penelope tesse ... tesse ... tesse ... che diavolo tesse? Ma vele!!!! Tesse le sue splendide vele e non si fa distrarre, anzi usa la scusa dell'attesa di Ulisse per tesserne una quantità sufficiente ad attraversare il Mediterraneo, ma no ... che dico! L'Atlantico!

Penelope non disfa un bel niente e quando è il momento gonfia le sue splendide vele e parte. Sola? Vi sembra sola? No... intorno a lei amiche e amici straordinari hanno lavorato, condiviso, gioito e sofferto. Penelope è nata così, da un'idea, che poi è diventata una storia bellissima.

Barbara e Patrizio gli hanno dato un volto e dei colori. Giua ne ha fatto una canzone. Paolo, Sara e tanti altri l'hanno portata in giro per farla conoscere e darle la possibilità di partire ... Grazie per avermi regalato la vostra arte. Penelope è anche il desiderio di legarmi alla cultura mediterranea, di portarla con me in Atlantico e mischiare tutto, come tempera sulla tavolozza di un pittore.

Quel che ne è venuto fuori è un quadro emozionante, dove decine, centinaia di mani – spesso sconosciute – hanno disegnato contorni e riempito spazi, usando tecniche e colori che non avevo mai visto, sempre senza chiedere nulla in cambio, solo per il piacere di essere insieme a cercare di comporre un quadro partendo da una tela bianca.

Susanne Beyer

*I sogni si realizzano
senza questa possibilità, la natura non c'inciterebbe a farne (John Updike)*