

TERRA! ANZI NO: GHIACCIO!

Antartide: 64°19'S 62°57'W. Sono le coordinate delle Melchior Islands, remoto arcipelago all'estremo sud del mondo. Una barca naviga nel silenzio surreale, tra iceberg, pinguini, acque rese turchesi dal ghiaccio sommerso. Non è una rompighiaccio da spedizione, né tantomeno un super explorer in alluminio. È il primo trimarano da crociera della storia ad aver raggiunto l'Antartide: si tratta del Rapido 53 XS (16 metri) Picomôle. A bordo ci sono l'armatore Aldo Fumagalli, 66 anni da Monza, con il suo equipaggio.

come siamo arrivati al POLO SUD con un trimarano da crociera

L'impresa di Aldo Fumagalli e del suo equipaggio a bordo del Rapido 53 XS Picomole: sono stati i primi a raggiungere l'Antartide su un trimarano "normale" di 16 metri. Come ci sono riusciti? Ve lo racconta Fumagalli stesso. Tra pinguini, balene, vento a 45 nodi e quattro metri d'onda nello Stretto di Drake

di Aldo Fumagalli

"Iceberg, balene, un bianco accecante, montagne frastagliate. L'Antartide delle foto e dei video è bellissimo, ma la realtà supera ogni immaginazione"



PINGUINI, FOCHE, BALENE

Da sinistra, in senso orario: il fortissimo velista Pietro D'Alì (già randista di Luna Rossa), in esplorazione sul tender alle Melchior Islands: guardate il ghiaccio sul gommoncino! E pensare che gennaio è il mese più caldo in Antartide; Aldo Fumagalli racconta: "Alcuni iceberg che avevano parti concave con anfiteatri azzurri degni di un architetto moderno"; la notte in baia antartica, nel silenzio surreale; il Rapido 53 XS Picomole a Ushuaia, prima di affrontare il terribile Stretto di Drake; i pinguini sono stati una costante (assieme a foche e balene) del viaggio antartico di Picomole.





CAPITANI CORAGGIOSI
A Enterprise Island,
una minuscola isola
a nordest della più grande
isola di Nansen, l'equipaggio
di Picomole ha ormeggiato
lateralmente al relitto di una
piccola nave semiaffondata
nel 1915 che trasportava olio
di balena: ci fu un incendio
a bordo e il capitano,
coraggiosamente, salvò tutto
l'equipaggio schiantando
la nave sulla costa.

“Non c’era nessuna buona ragione per pensare che Picomole
fosse la barca giusta per l’Antartico, se non una sorta
di gratificazione nel vedere la grande flessibilità del progetto”

Antartide: 64°19'S 62°57'W. Sono le coordinate delle Melchior Islands, remoto arcipelago all'estremo sud del mondo. Una barca naviga nel silenzio surreale, tra iceberg, pinguini, acque rese turchesi dal ghiaccio sommerso.

Non è una rompighiaccio da spedizione, né tantomeno un super explorer in alluminio. È un trimarano da crociera di 16 metri. A bordo ci sono Aldo Fumagalli, 66 anni da Monza, con il suo equipaggio.

Il suo Rapido 53XS, Picomole, è stato il primo trimarano da diporto ad aver attraversato il Passaggio di Drake e ad aver navigato lungo la Penisola Antartica. Fumagalli, ingegnere elettronico e imprenditore di successo (è l'ex proprietario del noto marchio di elettrodomestici Candy), è uno degli armatori italiani più attivi e con più esperienza in Oceano. Ha vinto con il suo trimarano l'ultima ARC (Atlantic Rally for Cruisers, la traversata atlantica per barche da crociera di oltre 3.000 miglia dalle Canarie ai Caraibi) con tanto di record (ve ne abbiamo parlato nel numero scorso a pag. 292), e non è certo la sua prima vittoria in Atlantico. Ma Aldo non va solo a caccia di regate. Aldo è da tempo alla ricerca dell'esperienza "definitiva" in barca. Una volta arrivato a Saint Lucia dopo la ARC, la sua "pazza" idea (in realtà molto ben pianificata). Quella di raggiungere l'Antartide. Una vera avventura tra i ghiacci che sa di antica esplorazione e che meritava di essere raccontata. E da chi, se non da Aldo Fumagalli stesso?

IL SOGNO ANTARTIDE

L'idea dell'avventura antartica sul mio trimarano è nata durante l'Aegean 600 di luglio 2025 (la regata d'altura di 600 miglia tra le isole greche, ndr), con a bordo Pietrino D'Alì, Gaetano Mura, Sami Alshukily, Ugo Giordano e Luca Tausel. L'evidenza era che, anche per il tempo ridotto in cui potevo stare a bordo, finivamo per usare Picomole sostanzialmente per competere e non per navigare per piacere, nonostante la barca l'avessimo disegnata per fare entrambe le cose.

L'Antartide è uno dei pochi posti al mondo che nessuno di noi aveva visto e che tutti desideravamo visitare. Non c'è nessuna buona ragione per pensare che Picomole sia la barca giusta per l'Antartico, se non una sorta di gratificazione nel vedere la grande flessibilità del progetto.

La fattibilità comunque non è cosa per me: solo Patrick Phelipon, la persona che mi ha introdotto alla vela d'altura e che mi ha aiutato prima con Minimole (Neel 47 con cui Fumagalli ha vinto l'ARC Plus nel 2019, ndr) e adesso con Picomole, poteva dare il semaforo verde al progetto. Certamente la tempistica delle principali modifiche alla barca non era granché favorevole. Il programma già prevedeva di partecipare alla Middle Sea Race 2025 e alla ARC 2025, cercando di fare una buona prestazione dopo un 2024 non buono e molte modifiche per rendere la barca veloce.

LA PREPARAZIONE DELLA BARCA

Con l'arrivo previsto all'inizio di dicembre, Patrick aveva a disposizione non più di 30 giorni lavorativi per installare un sistema di riscaldamento "da polo" e la protezione della timoneria che potesse affrontare le tempeste delle latitudini 50 e 60. Il secondo problema da affrontare erano le difficoltà dei trasferimenti, e in particolare la tratta Martinica - Recife, che sapevamo essere complicatissima. Insomma, una pianificazione piuttosto azzardata e con molti rischi. Del tutto adatta, quindi, a persone che amano sfidarsi su piani ambiziosi e "al limite".

Abbiamo cominciato quindi ad allestire la barca al meglio alla partenza della ARC a Gran Canaria, dove abbiamo fatto le predisposizioni necessarie. La ARC ci ha dato grandi soddisfazioni con la vittoria nei

**I MARINAI
CHE FECERO L'IMPRESA**
Il temerario equipaggio che, su un trimarano da crociera, ha raggiunto l'Antartide: Aldo Fumagalli è al centro, con il berretto blu. Poi, da sinistra: Luca Tausel, Sami Alshukily, l'ice captain John, Pietro D'Alì, Marco Bolognese e Gaetano Mura. Assente, ma deus ex machina della preparazione della barca nella sua configurazione antartica, Patrick Phelipon.



La traversata dello Stretto di Drake è stata

multiscafi e il record della traversata per i multiscafi da crociera veloce; appena arrivati, Patrick con una piccola squadra di persone ha terminato la preparazione, permettendoci di partire per il Brasile alla fine di dicembre.

Con l'aiuto di Luca e Patrick e di una piccola squadra dedicata, siamo riusciti a lasciare Le Marin (Martinica) verso Recife (Brasile) con le modifiche fatte al 99%, con il programma di usare l'ultima tappa a Itajai per completare tutto. Il piano prevedeva di arrivare all'inizio di gennaio a Recife, fare una brevissima sosta e arrivare a Itajai (sempre in Brasile) a metà gennaio; poi dieci giorni di rifinitura e arrivo a Ushuaia (Argentina) per la fine di gennaio, in tempo per prendere lo slot antartico (è sconsigliato navigare in queste acque dopo il 20 di febbraio). La prima tappa fino a Recife è stata un inferno per Pietrino, Gaetano e Sami che erano a bordo. Fortissime correnti contrarie con onde ripide e una bolina stretta davvero faticosa; la navigazione sotto costa fra i pescherecci, per evitare nell'ultimo tratto la fortissima corrente, è stata davvero stressante. Sapevamo dai manuali di navigazione oceanica che sarebbe stata una tappa dura, ma non così tanto.

Il resto del trasferimento è stato meno complicato, incluse le soste a Itajai e Mar del Plata in Argentina (sosta imprevista causa rottura del sistema di timoneria), pur con le difficoltà legate al brutto tempo. Ma alla fine l'arrivo a Ushuaia è stato nei tempi massimi previsti. Davvero



complicata: raffiche a 45 nodi per tre giorni, quattro metri d'onda, vento in faccia

un grande "BRAVI!" a chi era a bordo alternandosi in queste tappe e a Pietrino, che ha comandato le operazioni di navigazione.

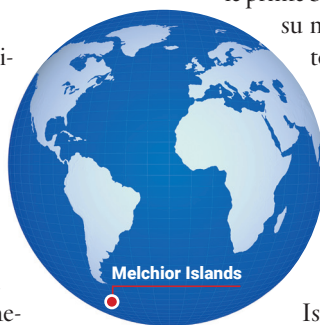
NELLO STRETTO DI DRAKE

Ultimi controlli e rifiniture, poi partenza per l'Antartico il 2 febbraio, con a bordo Gaetano, Pietrino, Luca, Sami, Marco Bolognese ed io, oltre a John, il nostro Ice Captain americano, con il compito di tenerci fuori dai guai che i ghiacci comportano.

La traversata dello Stretto di Drake (la porta dell'Antartide) è stata, come nelle aspettative, complicata. Lo slot meteo che abbiamo scelto aveva raffiche a 45 nodi per tre giorni e vento in faccia; non un granché, ma il meglio che si poteva avere in quei giorni in cui il passaggio delle perturbazioni era continuo. Dai grandi vetri apribili di prua faceva capolino qualche rivolo d'acqua e un'onda media di 4 metri per tre giorni in prua ci ha fatto dannare.

A metà traversata la trinchetta si è aperta sulla balumina e Gaetano e Pietrino hanno dovuto cucirla; la barca, appesantita da 1000 litri di carburante, non navigava come al solito e abbiamo perso la "T" del timone di destra. Picomole, però, è solidissima e non ci ha mai destato vere preoccupazioni an-

che in mari estremi come questo. Entrati nello stretto di Boyd il vento era sceso, il mare tranquillo e l'esperienza... mozzafiato. I primi iceberg, le prime balene, un tiepido sole e il bianco accecante tutto intorno su montagne altissime e frastagliate. L'Antartide delle cartoline e dei video è bellissimo, ma la realtà supera ogni immaginazione. Le striature azzurre e blu del ghiaccio vecchio compresso, che l'acqua scava, regalano dei giochi di forme e luci che scombussolano la nostra idea di ghiaccio.



A SUD DI TUTTO

Le Melchior Islands esplorate da Fumagalli in Antartide con il suo trimarano furono avvistate per la prima volta, ma lasciate senza nome, da una spedizione tedesca guidata da Eduard Dallmann nel 1873-74.

ROTTA VERSO LE MELCHIOR ISLANDS

Ci siamo riparati in una baia laterale nelle Melchior Islands, accompagnati da quattro grandi megattere curiose. Un approdo magico nella quiete e nel silenzio totale, con un grosso elefante marino e una foca a guardare l'ormeggio. Con Gaetano non abbiamo resistito neanche un attimo e con il dinghy abbiamo scorrazzato per i piccoli fiordi a ispezionare le forme dei blocchi di ghiaccio che stazionavano nei canaletti.

Ripartiti rifocillati da una cena pantagruelica a base di canneloni e dopo una grande dormita, l'indomani abbiamo navigato al sole fra gli iceberg e qualche preoccupazione



"A metà traversata la trinchetta si è aperta sulla balumina e Gaetano e Pietrino hanno

per i blocchi di ghiaccio semisommersi, non proprio amici delle nostre prue di carbonio. Pinguini che saltano dappertutto, foche, balene: un festival di incontri sulla strada e un arrivo a Enterprise Island, dove John ha deciso per un ormeggio laterale al relitto di una piccola nave semiaffondata nel 1915 che trasportava olio di balena. Storia di un incendio a bordo e di un capitano coraggioso che salvò tutti schiantando la nave sulla costa.

Ispezione alla costa in dinghy (esilarante incontro con la fauna locale), incontro preoccupante un po' al largo con megattere curiose (troppo...) e visita ad alcuni iceberg che avevano parti concave con anfiteatri azzurri degni di un architetto moderno. Cena, risate e tutti a nanna felici. Mattina alle 5:30 al risveglio della canzone "Let it snow", con la barca coperta da una spanna di neve e un tempo inclemente per temperatura e venticello. Saremmo dovuti partire, ma con John si è deciso di lasciar passare la brutta giornata e il picco negativo sul barometro. Giornata di relax, camminate in montagna con la neve e ogni tipo di incontro. A nanna presto, dopo aver assistito all'arrivo di altre due barche nella baia.

Oggi ripartenza: siamo in navigazione verso la base cilena Presidente Gabriel González Videla dove contiamo di arrivare nel pomeriggio. È stata una faticaccia arrivare fin qui, per noi e per Picomole, ma ne è valsa la pena.





dovuto cucirla; abbiamo anche perso la "T" del timone di destra". Cose che succedono



UNA FATICACCIA, MA NE È VALSA LA PENA

Da sinistra in alto, in senso orario: il Rapido 53 XS Picomole all'ancora davanti alla base antartica cilena Presidente Gabriel González Videla; un abitante dell'Antartide, uno Skua antartico (*Stercorarius maccormicki*); uno dei tanti stretti passaggi tra iceberg a Melchior Islands; l'alba in rada da bordo di Picomole; l'approdo in tender dell'equipaggio di Picomole a Enterprise Island; Aldo Fumagalli, 66 anni, armatore del Rapido 53 XS Picomole: "Abbiamo navigato fra gli iceberg e qualche preoccupazione per i blocchi di ghiaccio semisommersi, non proprio amici delle nostre prue di carbonio. È stata una faticaccia arrivare fin qui, per noi e per Picomole, ma ne è valsa la pena".