

magazine GIU'15

Curriculum

Mario Cudia, 47 anni, skipper di Marsala. Naviga da una vita tra Mediterraneo, Caraibi e Oceano Indiano. Ha vinto la ARC del 2014 sul suo Jeanneau Sun Odyssey 49i Hiera.

Ha 50.000 miglia sul groppone, si è vinto la ARC con un equipaggio di charteristi: chi meglio dello skipper siciliano potrebbe aiutarvi e darvi consigli se amate la crociera vera, quella dove si naviga davvero?

MARIO CUDIA

I miei consigli per navigare a "lungo"

Avete in programma una lunga crociera quest'estate? Allora continuate a leggere: i consigli di Mario Cudia, skipper marsalese con oltre 50 mila miglia sul groppone tra Mediterraneo, Atlantico e Indiano (e la vittoria alla ultima ARC, la transatlantica in equipaggio più affollata del mondo, da Las Palmas di Gran Canaria a Rodney Bay, a Saint Lucia) faranno per voi.

LA PASSIONE CHE DIVENTA LAVORO

Cudia, 47 anni, inizia a veleggiare fin da bambino e si innamora presto dei racconti di Bernard Moitessier, desiderando diventare uno skipper avvezzo alle lunghe navigazioni. Dovrà aspettare fino al 2004 quando, assieme al cugino Michele, fonda

la società di charter Navigaio (www.navigaio.it). La sua esperienza spazia dalle crociere al comando di monoscafi e catamarani (soprattutto ai Caraibi) al team building per regate aziendali in qualità di skipper e organizzatore fino alla partecipazione a regate d'altura come la Rolex Middle Sea Race e la ARC (vinta nella divisione Cruising C, a bordo del suo Hiera, uno Jeanneau Sun Odyssey 49i del 2009, con un equipaggio di charteristi).

PRIMO COMANDAMENTO: SICUREZZA

"Preparare una barca da crociera in vista di una lunga navigazione", esordisce Cudia, "richiede a mio avviso grande esperienza. Vorrei partire innanzitutto dalla sicurezza, un tema fondamentale.

Non lesinate sulle dotazioni, anche se stiamo parlando di navigazioni costiere e mediterranee (molti esperti navigatori indicano il Mediterraneo come il mare più pericoloso, ndr). Immane saranno quindi zattera, giubbotti gonfiabili con cintura, EPIRB, radio SSB o satellitari, l'attrezzatura di riserva (ancore, cime) e tutto quanto occorra per riparazioni d'emergenza e far fronte eventuali falle". Non basta avere le dotazioni a bordo, sostiene Mario, bisogna saperle usare. "Dovete chiedervi sempre se sareste effettivamente in grado di utilizzare le dotazioni. Io ho partecipato a un corso ISAF (la Federvela Internazionale) sulla sicurezza in mare e consiglio a tutti di fare lo stesso, anche se avete in programma di navigare da Piombino >>

<< all'Isola d'Elba. Cosa me ne faccio della zattera se, alla fine, non so nemmeno come si apre e magari l'ho posizionata in un punto difficilmente raggiungibile in situazioni critiche?".

ATTENZIONE AL RIGGING

Una volta passate in rassegna le dotazioni (e controllata la data di scadenza dei fuochi e di revisione della zattera), Cudia consiglia un approfondito controllo di alberatura e vele. "Verificate lo stato di albero, crocette, sarie, srallo e paterazzo, predisponendo anche in questo caso l'attrezzatura giusta per operare sul rigging. Le vele che ritengo indispensabili per una lunga navigazione sono, oltre ovviamente a randa e genoa (a proposito, non dimenticate il tangone da approntare per non avere problemi durante l'andatura "a farfalla" in poppa a filo), la trinchetta, meglio se avvolgibile e possibilmente gennaker o spinnaker per venti leggeri e andature portanee".

DAL FRENOBOMA AL TERZO SERBATOIO

"Sono felice", prosegue lo skipper siciliano, "di aver montato su Hiera (il suo Jeanneau 49, ndr) il Walder, la ritenuta a frizione del boma: è una grande sicurezza soprattutto in condizioni di vento forte alle portanti. Secondo me è poi indispensabile, per le barche a linea d'asse, l'elica orientabile o

"Cosa me ne faccio della zattera se, alla fine, non so nemmeno come si apre e magari l'ho posizionata in un punto irraggiungibile?"

abbainabile, non solo per le prestazioni, ma per evitare danni e inutile usura dell'asse. Pensate che il costruttore del motore, la Yanmar, invita gli armatori di non inserire la marcia con l'invertitore durante la navigazione a vela per non danneggiare l'asse o lo stesso invertitore! Inoltre, durante le lunghe navigazioni, pur non essendo indispensabile, risulterà molto gradito all'equipaggio il dissalatore, potreste decidere di acquistarne uno. In alternativa aumentate le capacità dei vostri serbatoi, io nel dubbio ho fatto entrambe le cose. Ho dotato la barca di un terzo serbatoio, portando la riserva d'acqua da 630 a 850 litri. Il serbatoio, in inox, è stato installato di traverso sotto le cuccette di prua, sfruttando la curvatura della pancia della barca. Non dimenticate di collegarlo con un filo di rame alla massa della barca per evitare che le correnti galvaniche lo buchino". Per quanto riguarda il dissalatore, Cudia ne ha scelto uno dei suoi concettranei di Osmosea: "Il mio modello produce cento litri d'acqua dolce all'ora, stesso modello è stato montato da Andrea Mura su Venso di Sardegna durante la Route du Rhum! È azionato meccanicamente dal motore, che tramite una puleggia innesta la pompa dell'acqua di mare. Ad oggi i dissalatori che funzionano in questo modo sono, a mio avviso, i più affidabili ed efficienti nella produzione di acqua, rispetto al modello elettrico che funziona



1. Fondamentale, secondo Mario Cudia, avere sempre a bordo il tangone non bato per lo spi, questo per il bocco, da lanciare per non avere problemi durante l'andatura "a farfalla" in poppa a filo. Inoltre, con vento forte e mare formato permette di navigare comodamente tra il gran lasco e la poppa, dopo avere ammainato la randa.



2. Un'altra soluzione a vantaggio della sicurezza dell'equipaggio, a bordo di Hiera, è la ritenuta a frizione del boma della Walder: soprattutto se si naviga in compagnia di persone poco esperte, il rischio di bottate in testa è ridotto davvero ai minimi termini.



3. Il dissalatore scelto da Cudia è un Osmosea da 100 l/h. Una delle particolarità di questo modello, azionato meccanicamente dal motore, è la possibilità di installare i vari componenti separatamente, sfruttando al millimetro gli spazi esigui della barca.



4. Mario ha sostituito l'elica tradizionale a pale fisse della barca con una a tre pale orientabili Dowl E3. Secondo lui, i vantaggi sono minor attrito, più velocità a vela, facilità di manovra e minor usura della boccoia dell'asse che potrà essere avvertita al contrario di un'elica fissa.



5. A bordo del Sun Odyssey 49i c'è anche un piccolo idrogenatore ad elica, in grado di produrre circa cinque ampère a unavvolgimento di 8-9 nodi. L'attrito causa una perdita di velocità di 0,4 nodi l'ora. In dieci ore di navigazione si perdono all'incirca quattro miglia.



Mario Cudia, marsalese, classe 1967, possiede uno Jeanneau Sun Odyssey 49i Hiera, progetto del 2009 di Philippe Briand.

con le batterie di bordo".

ENERGIA A BORDO

L'esperienza di Mario lo ha portato, negli anni, a dedicare una particolare attenzione alle riserve energetiche di bordo: "Nel corso dell'ultima ARC, ad esempio, le note dolenti le abbiamo avute con l'antenna gps e con le batterie, tra l'altro indispensabili per la trasmissione

radio e quindi la ricezione dei dati meteo. Prima di intraprendere una crociera long-range, quindi, sarebbe opportuno cambiare il pacco batterie. Se avete in programma di macinare un bel po' di miglia senza fermarvi in porto, consiglio vivamente di misurare quanto carica il vostro alternatore, e se non vi sembra che possa garantire energia sufficiente, sostituitelo con un alternatore di

potenza". A bordo di Hiera, la barca di Cudia (così si chiamava una volta l'isola di Marettimo, alle Egadi, una delle mete da vedere una volta nella vita secondo il marsalese), sono installati i pannelli solari ma, se si naviga al di fuori del Mediterraneo, o comunque in periodi di brutto tempo e pioggia, è meglio non farsi troppo affidamento: "L'idrogenatore invece funziona

sempre, soprattutto quando a vela si tengono velocità medie di 8-9 nodi. L'attrito che ho registrato in navigazione mi vuole circa 0,40 nodi all'ora". Il che vuol dire che, se si naviga per dieci ore, si perderanno all'incirca quattro miglia. Una distanza trascurabile se non avete fretta: "Il mio modello è piccolo e ad elica, in grado di produrre circa cinque ampère". *Enigma Ruoco*

I "MUST" DI MARIO. I LUOGHI DOVE APPRODARE ALMENO UNA VOLTA NELLA VITA

MARETTIMO - EGADI

"Anche se ho navigato in gran parte del Mediterraneo, le mie isole preferite rimangono le Egadi (dove navigo abitualmente da 30 anni), Marettimo in particolare.



SEYCHELLES

"In Oceano Indiano sono rimasto particolarmente impressionato dal colore vivido turchese delle acque che si possono ammirare sulle coste delle 115 tra isole e isolelle delle Seychelles".



BEQUIA - GRENADINE

"Bequia, nell'arcipelago delle Grenadine, è uno dei posti da visitare se si stanno cercando i veri Caraibi, dove l'interazione con le popolazioni locali porta tutt'ora emozioni molto forti".



**IL TRIONFO ALLA ARC DI HIERA
CRONACA DI UNA VITTORIA (NON DEL TUTTO) INSUPERATA**

Rotta a nord, fiocco tangonato, buon cibo. Così si vince una traversata oceanica

Per festeggiare i 10 anni dalla nascita della sua società di charter Navigatio, Mario Cudia ha deciso di prendere parte nel 2014 alla ARC (Atlantic Rally for Cruisers, da Las Palmas di Gran Canaria a Rodney Bay, nell'isola caraibica di Saint Lucia, per un totale di 27.000 miglia) a bordo del suo Jeanneau 49i Hiera. Con un equipaggio di charteristi (nella foto a lato con Mario: Pier lo studente, Alberto guida alpina, Christina la casalinga, l'amico podiere Gaetano e la compagna Federica, architetto) ha vin-

to nella categoria Cruising C, che comprendeva tante barche corsaiole. I segreti del successo? Una mita molto settentrionale, la navigazione per molte miglia con fiocco tangonato a farfalla, l'equipaggio affiatato e che non ha mai sofferto il mal di mare ("quanto abbiamo mangiato! Abbiamo cucinato di tutto, dalla pizza allo spezzatino, passando per pesce fresco e paste di ogni genere!"), gli amici radioamatori che hanno fatto da supporto meteo e, ovviamente, la grande esperienza di Mario!