



TECHNICAL PRESENTATION

Sommario

TECHNICAL PRESENTATION.....	1
1. CENNI STORICI.....	5
2. IL PROGETTO.....	6
3. L'ATLETA.....	7
4. I PRECEDENTI.....	7
5. LA ROTTA.....	9
6. I MEZZI.....	10
6.1. Imbarcazione.....	10
6.2. Attrezzatura tecnica e di navigazione.....	10
6.3. Attrezzatura tecnica di comunicazione.....	12
6.4. Alimentazione e attrezzatura tecnica di sostentamento.....	13
6.5. Attrezzatura tecnica di sicurezza.....	14
7. TEAM.....	16
8. TEMPI.....	17
9. SICUREZZA.....	18
10. ECOSOSTENIBILITA'.....	20
11. GUINNESS.....	20

Indice delle figure salienti

Figura 1 - Spedizione di G. Harboe e G. Samuelsen.....	5
Figura 2 - Spedizione di D. Jonstone e J. Hoare.....	5
Figura 3 - Spedizione di K. Kerr.....	5
Figura 4 - Spedizione di P. Bird.....	5
Figura 5 - Spedizione di J. Fairfax.....	5
Figura 6 - Mappa delle rotte maggiormente percorse.....	6
Figura 7 - Giovanni Altavilla.....	7
Figura 8 - Ipotesi di rotta della SeaSon Trip.....	9
Figura 9 - Naufragio solo rowboat.....	18
Figura 10 - Sequenza recupero Andreas Rommel (2004).....	19

COSA È SEASON TRIP

Ciascun individuo nasce da una combinazione unica di spirito e materia; poi ognuno di noi si sente intimamente legato ad uno degli elementi della natura.



Vi è chi si ispira alla solidità della Terra, chi abbraccia la voluttuosità dell'aria, chi procede con l'impetuosità del fuoco e chi si lascia guidare dall'eterna mutabilità dell'acqua.



Ciascun individuo conduce la propria esistenza; spesso come se tutto fosse stato già scritto. A volte, però, arriva il momento in cui cresce il bisogno di liberarsi dalla morsa dello spazio e del tempo. Questi momenti, periodi, stagioni servono a guardarsi dentro per comprendere noi stessi e il senso che abbiamo deciso di dare alla nostra vita in questo mondo.



Ciascun individuo è apparentemente fermo; coinvolto in moti universali fisici e spirituali.

Istinti, sogni, passioni che troppo spesso ci fanno paura e preferiamo ignorare. Forze che plasmano la nostra anima durante il viaggio della vita. In questo viaggio, che ci appare definito ed orientato, a volte abbiamo bisogno di fermarci a ponderare la nostra rotta pur continuando a navigare.



Ecco cos'è :



1. CENNI STORICI

Il canottaggio oceanico ha avuto la sua prima espressione nel 1896 ad opera di due rematori Norvegesi che partiti da New York riuscirono ad approdare, 55 giorni dopo, sulle isole di Scilly (UK). Passarono settant'anni prima che altri due uomini riuscissero nell'impresa.



Figura 1-Spedizione di G.Harboe e G.Samuelsen



Figura 2-Spedizione di D.Jonstone e J.Hoare

Da allora grazie allo sviluppo tecnologico e ai nuovi tentativi che arricchivano la letteratura di informazioni, il canottaggio oceanico ha assunto una conformazione sempre più definita.



Figura 3-Spedizione di K.Kerr

Occorre specificare che per remare attraverso un oceano (soprattutto in solitaria) non si può prescindere dal considerare le correnti marine e i venti dominanti.



Figura 4-Spedizione di P.Bird

Per questo motivo sono state individuate delle rotte che consentono un più agevole passaggio, l'Atlantic Trade Winds I (Classic) e l'Atlantic Trade Winds II, e su queste sono state istituite competizioni (es. Woodvale Atlantic Rowing Race) con equipaggi singoli o multipli. Nel frattempo è

cresciuto l'interesse per gli altri oceani, il Pacifico prima, l'Indiano poi fino ad arrivare a tentativi di remare nell'oceano Artico.



Figura 5-Spedizione di J.Fairfax



2. IL PROGETTO

L'esperienza oggetto della presente trattazione prevede una traversata nelle acque marine in solitaria, senza scali e senza assistenza ma col solo supporto di uno staff da terra, che veda il protagonista partire dalle coste della sua terra natia e giungere al di là dell'Atlantico toccando le coste del Brasile. Generalmente esperienze simili vedono i protagonisti partire dalle coste delle isole Canarie oppure dal Senegal e sfruttare gli Alisei e la corrente Nord Equatoriale per giungere nelle isole dell'America Centrale o in Guyana Francese.



Figura 6-Mappa delle rotte maggiormente percorse

- 1 Trade Winds Route 1 – Partenza Canarie arrivo Barbados/Antigua (3000 miglia – media 80 gg)
- 2 Trade Winds Route 2 – Partenza Senegal arrivo Guyana Francese (2500 miglia – media 50 gg)

Questo progetto si arricchisce di variabili utili a darne maggiore spettacolarità ed aumentare il senso di sfida. Toccare le coste del Brasile è cosa ben più ardua, soprattutto partendo dall'Italia. Di spedizioni che avevano come rotta quella dall'Africa al Brasile se ne contano sulle punta delle dita. Per quanto attiene la partenza dal Mediterraneo, solo un precedente è annoverato in antologia, quello del valtellinese Alex Bellini nel 2005.

3. L'ATLETA

Giovanni è pugliese del Salento, nato in provincia di Taranto. È un volontario cooperatore AVIS, studente-lavoratore a Modena che ha deciso di intraprendere la sua SeaSon Trip, traversata oceanica a remi, per misurarsi con se stesso, assecondando la sua essenza e nell'ossequio delle forze della natura.

La sua decisione scaturisce dalla passione per il mare e il desiderio di placare i moti dello spirito fermandosi ad ascoltare il silenzio. Giovanni, ha 30 anni, figlio di operai, ha due sorelle: Federica, studentessa liceale e Tiziana, medico in specializzazione a Roma. È un ragazzo profondo e riflessivo, ironico e disincantato.

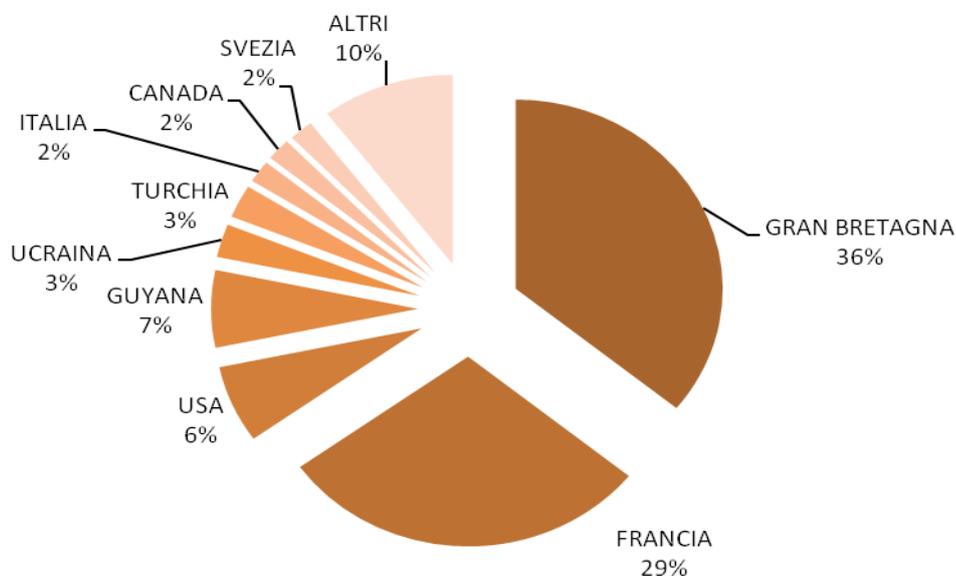


Figura 7-Giovanni Altavilla

4. I PRECEDENTI

L'esperienza di affrontare i mari per raggiungere continenti distanti molte miglia è stata svolta sin dal 1900 da diversi atleti in solitaria o in gruppo. È dagli anni '80 che questo sport estremo prende piede con pionieri francesi ed inglesi. Ad oggi si annoverano 331 traversate complete e 194 spedizioni non portate a termine con una percentuale di riuscita del 64% circa. La distinzione tra i sessi degli atleti mostra una partecipazione maggiore di uomini rispetto alle donne che hanno remato negli oceani in solitaria.

NAZIONALITA' DEGLI ATLETI DI ESPERIENZE CONCLUSE CON SUCCESSO

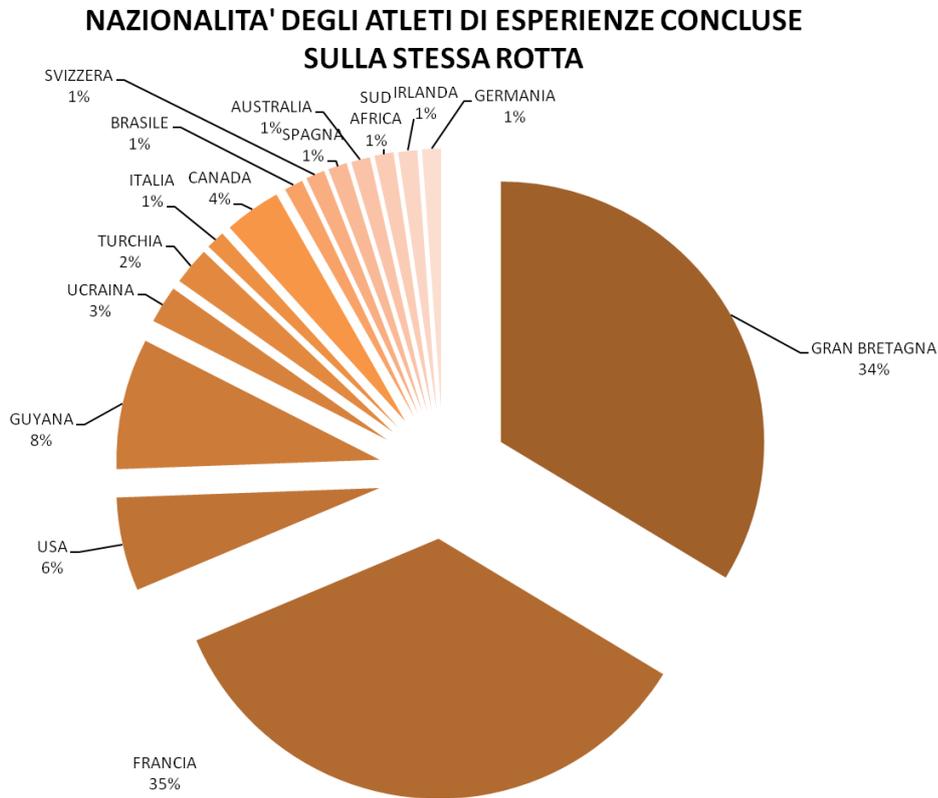


La rotta della SeaSon Trip è divisibile in due grandi tratti, quello mediterraneo e quello atlantico.

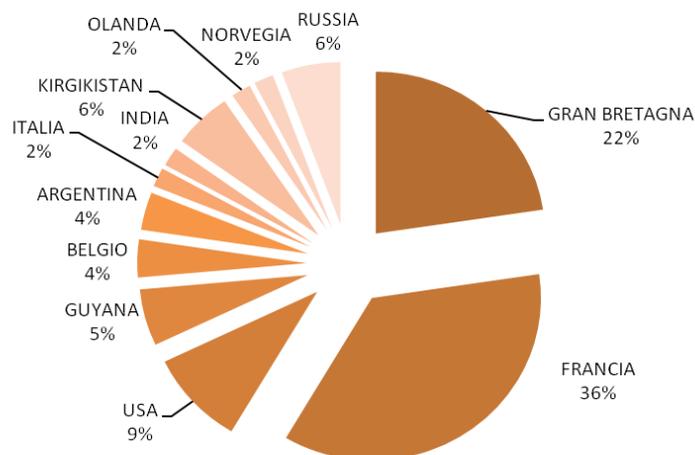
Il tratto atlantico è stato battuto 145 volte con una percentuale di riuscita del 66%.

Nello specifico la quasi totalità degli atleti ha privilegiato una tratta che dalle coste dell'Africa o comunque

delle isole ricadenti davanti alle coste di quel continente porta alle isole dell'America Centrale, o dell'America Latina equatoriale. Solo due atleti hanno toccato le coste del Brasile: Roger Montandon, svizzero, nel 1996 (59 giorni, 2760 miglia), partendo dalle Canarie ed Alex Bellini, italiano nel 2005 (225 giorni, 5000 miglia di cui nel Mediterraneo, 950) partendo da Genova.



NAZIONALITA' DEGLI ATLETI DI ESPERIENZE NON CONCLUSE SULLA STESSA ROTTA



Pertanto Giovanni Altavilla è il terzo atleta ad aver deciso di percorrere questa rotta atlantica; il secondo a partire da uno specchio d'acqua che non sia lo stesso oceano, il secondo italiano in assoluto, il primo a sfidare le correnti del Mediterraneo meridionale.

5. LA ROTTA

Il nostro atleta partirà dal golfo di Taranto nel mare Jonio e passando per lo Stretto di Sicilia punterà verso Gibilterra, da lì remerà per mesi sino all'arrivo oltreoceano.



Figura 8-Ipotesi di rotta della SeaSeason Trip

Le condizioni meteo climatiche caratterizzeranno gli aggiustamenti in itinere della rotta pianificata nell'ottica della sicurezza dell'atleta e della salvaguardia della riuscita dell'esperienza.

A tali modifiche lavorerà costantemente il team da terra che interfacciandosi con l'atleta gli permetterà di prendere, di volta in volta, le decisioni strategiche considerate ottimali.

6. I MEZZI

Per la traversata l'atleta ha bisogno di mezzi e strumentazione accessoria come di seguito descritto.

6.1. Imbarcazione

BARCA

La barca sarà il mezzo di trasporto, la casa e l'unico spazio per la sicurezza dell'atleta.

E' prodotta in Inghilterra da un cantiere specializzato, in fibra di vetro con rinforzi in kevlar.

E' autoraddrizzante in caso di capovolgimento, grazie al baricentro basso costituito da gavoni appesantiti con acqua (in caso di necessità sono anche un' utile scorta da bere). E' presente anche un timone collegato con un sistema di leveraggi al piede del rematore.

REMI

I remi sono in carbonio, di circa 3 metri con pala simmetrica (Macon). Questa particolarità, seppure meno efficace nella remata, consente di avere remi di ricambio adatti sia a destra che a sinistra in caso di rottura o perdita.

ANCORA GALLEGGIANTE

L'ancora galleggiante è un generatore di resistenza fluidodinamica.

È a forma di paracadute e viene immersa in acqua e filata con molti metri di cima (50/70 metri). Ha una doppia funzione quella frenante e quella stabilizzante. La prima rappresenta l'unico modo per limitare lo scarroccio durante i momenti di inattività dell'atleta. La seconda funzione è strategica durante le tempeste poiché, se legata alla prua della barca, permette che questa si disponga in modo da ricevere le onde anteriormente e non sui lati.



6.2. Attrezzatura tecnica e di navigazione

Orientarsi nella vastità dell'oceano richiede alcune strumentazioni, dalle più tradizionali analogiche alle elettroniche digitali, come di seguito illustrato.

LOCALIZZATORE GPS

Questo strumento utilizza la connessione con un sistema di satelliti per stabilire la posizione in termini di coordinate geografiche.





CHARTPLOTTER

È un apparecchio che integra la funzione del gps fornendo la posizione su di una cartina elettronica, in modo da facilitare il rispetto della rotta stabilita.

BUSSOLA:

L'intramontabile ago magnetico sempre utile nello stabilire i punti cardinali.



Tuttavia anche nell'immensità dell'oceano esiste il rischio concreto di collisioni con altre navi. Per limitare al minimo questo pericolo sono queste le apparecchiature indispensabili:



AIS

È un sistema di identificazione automatica, moderno strumento obbligatorio su navi di grossa stazza che, appoggiandosi sulle frequenze VHF, invia un messaggio ad altri apparati analoghi presenti nel suo raggio d'azione. Questo messaggio è particolarmente ricco di informazioni utili, quali: rotta, velocità, luogo di partenza e destinazione, dimensioni, nome e numero identificativo dell'imbarcazione.

RIFLETTORE RADAR ATTIVO

È uno strumento che oltre a riflettere passivamente le onde radar, le amplifica e le riemette con maggiore intensità. Ciò è necessario in quanto una barca a remi a causa delle sue dimensioni e del materiale di cui è costituita potrebbe risultare invisibile ai sistemi radar.



Sono molte le apparecchiature che richiedono elettricità, perciò nasce il problema di produrre e immagazzinare tale energia.

Dopo aver analizzato situazioni precedenti si è deciso di non installare dei generatori eolici poiché potrebbero, in caso di rovesciamento della barca, rendere più difficile il suo raddrizzamento.

Ci si affida quindi esclusivamente al sole. E pertanto è da installarsi il seguente apparato tecnologico.

PANNELLI FOTOVOLTAICI

Sono dispositivi optoelettronici. I principali sono più grandi e rigidi, gli altri sono flessibili, per adattarsi alla curvatura della tuga della barca, ma producono meno energia.

Una barca a remi ha bisogno di una media di 150W di potenza nominale installata.



BATTERIE

Sono accumulatori e servono ad immagazzinare l'energia elettrica prodotta dai pannelli fotovoltaici (che ovviamente di notte o in giornate con sole coperto perdono di efficienza) e ad alimentare tutte le strumentazioni. Ne vengono montate due e sono del tipo al gel. Questa caratteristica le rende particolarmente adatte all'uso in una barca a remi soggetta al rovesciamento. Infatti dal momento che il liquido interno è bloccato in un gel non si rischia che fuoriesca rendendo inutilizzabili le batterie e contaminando l'ambiente che le contiene.

6.3. *Attrezzatura tecnica di comunicazione*

Quando comunicare diventa di vitale importanza o quando basta solo sentire una voce umana, è indispensabile premunirsi con dotazioni come indicato appresso.

RADIO VHF

È la radio ad altissima frequenza per le comunicazioni con gli equipaggi di navi vicine. La sua portata dipende dall'antenna e soprattutto dalla sua altezza sul livello del mare, che in questo caso è piuttosto scarsa. Per comodità e sicurezza si dispone di un apparecchio principale fisso e di uno secondario portatile.



TELEFONO SATELLITARE

È uno strumento di comunicazione altamente tecnologico che a differenza dei comuni apparecchi mobili impiega canali satellitari. Non necessitando, quindi, di copertura attraverso ripetitori per onde GSM o UMTS, garantisce comunicazione da ogni angolo del globo. È utile non solo in caso di emergenza o per le comunicazioni di servizio, ma

anche per stabilire un contatto coi propri affetti e superare i peggiori momenti di sconforto e di solitudine. È indispensabile, altresì, come piattaforma per l'invio di dati.

NOTEBOOK:

Non è un tradizionale PC portatile, ha livelli di protezione e impermeabilità elevati. Se collegato al telefono satellitare permette l'aggiornamento delle pagine web da bordo; interfacciato all'altra strumentazione permetterebbe l'invio di tutti i dati telemetrici allo staff da terra. È utile, inoltre, per gestire altri dispositivi elettronici quali fotocamera, videocamera e lettore musicale.



FOTOCAMERA SUBACQUEA

È un dispositivo che attraverso l'acquisizione di immagini e video sopra e sotto il livello del mare potrà offrire al grande pubblico le emozioni vissute a bordo dall'atleta.

TELECAMERE WATERPROOF

Sono dispositivi resistenti alle intemperie meteo-marine che, interfacciate attraverso un sistema di cablaggio al notebook di bordo, raccoglieranno le immagini durante la traversata.

Esse saranno utili per produrre il documentario nel post-experience.

6.4. Alimentazione e attrezzatura tecnica di sostentamento

L'alimentazione e l'idratazione non possono essere trascurate in una traversata in cui si rema anche per 12 ore al giorno per mesi. Per tale scopo sono utili i seguenti strumenti e sostentamenti.

DISSALATORI

Sono attrezzature a filtri che rendono potabile l'acqua marina. Il loro funzionamento si basa sul principio dell'osmosi inversa, sono dotati di membrana semipermeabile che permette solo il passaggio del liquido privo dei sali.



A bordo è necessario avere un dissalatore elettrico e un secondo manuale in caso di avaria del primo.



E' generalmente presente un terzo dissalatore manuale più piccolo del primo, come dotazione di sicurezza della zattera di salvataggio.

CIBO LIOFILIZZATO

È costituito da alimenti disidratati confezionati, con indicazione dell'apporto energetico. È ottimo perché bilanciato nei nutrienti e nelle calorie, perché occupa poco spazio ed è facilmente conservabile. Per la preparazione è sufficiente reidratarlo.



KIT PESCA



È un armamentario indispensabile, composto da: lenze in nylon di vario diametro, ami in acciaio, piombi, esche artificiali, retino, fucile da pesca. Tutto questo per poter integrare del cibo fresco in una dieta altrimenti solo a base di prodotti conservati e perché no, per un po' di sano divertimento a bordo.

FORNELLO BASCULANTE

È il classico fornello da campeggio, montato su di un supporto che permette di limitare le oscillazioni dovute al moto ondoso. Da utilizzare per la cottura del pesce, per scaldare l'acqua durante la preparazione dei liofilizzati o per preparare del the o del caffè.



6.5. *Attrezzatura tecnica di sicurezza*

Una traversata oceanica in solitaria a bordo di una piccola barca a remi presenta notevoli fattori di rischio. Si lavora in ogni direzione per cercare di ridurli al minimo ma escluderli del tutto è impossibile. Qualora la situazione sia priva di soluzione non resta altro da fare che lanciare un SOS e attendere i soccorsi, quindi è utile avere a bordo la seguente attrezzatura.



EPIRB

Tecnicamente definito come: "Emergency Position Indicating Radiobeacon", cioè Radiofaro Indicatore di Posizione d'Emergenza; esso viene attivato o si attiva automaticamente inviando un segnale satellitare che riporta una situazione critica, generalmente l'abbandono della barca.

PLB

Letteralmente definito: Personal locator beacon è un analogo dell' EPIRB, ma personale in quanto più piccolo può essere tenuto in uno zaino o in tasca.



AIS SART

È uno strumento che come il PLB è personale, ma non invia un segnale satellitare, bensì cerca di rendersi visibile ai rilevatori AIS. Ha quindi un raggio d'azione molto più ristretto utile per richiamare velocemente l'attenzione di barche vicine.



ZATTERA DI SALVATAGGIO

È una sorta di canotto, è l'unico modo per sopravvivere all'affondamento della barca. È autogonfiabile, provvista di un kit di sopravvivenza e di indicatori di posizione d'emergenza satellitari. A noi italiani riporta alla memoria il naufragio di Ambrogio Fogar e Mauro Mancini nel sud Atlantico che, grazie ad essa, riuscirono a sopravvivere alla deriva per 74 giorni.



DISPOSITIVI DI SEGNALAZIONE LUMINOSA

Le luci di navigazione sono segnalatori luminosi a LED posizionati in particolari punti della superficie dello scafo, secondo il Codice Internazionale della Navigazione. Servono per indicare l'ingombro, la posizione e la direzione dell'imbarcazione agli altri natanti in mare. Poi vi sono i dispositivi da impiegare in caso di situazioni critiche che sono rappresentati da razzi di emergenza o torce laser che permettono l'individuazione dell'imbarcazione in mare ad ampia portata, di notte o in condizioni di scarsa visibilità.

ABBIGLIAMENTO TECNICO

L'atleta ha bisogno di abbigliamento per tutte le evenienze, in materiale traspirante, leggero ed idrorepellente. Esso servirà per proteggersi dai raggi del sole nei periodi caldi, per non subire l'assideramento nelle giornate invernali più dure, per resistere all'aggressione dell'umidità dell'acqua marina e all'insolenza del vento pungente. Poi, egli ha necessità di attrezzatura altamente ricercata dal punto di vista tecnico prestazionale, al fine di ottimizzare le performance, evitando decubito delle parti in continua frizione, come pantaloncini rinforzati sui glutei per la remata e guanti per la protezione delle mani.



7. TEAM

Il sogno di un solo uomo è la base di partenza, ma per realizzarlo occorrono persone che oltre a credere in quell'idea posseggano competenze specifiche. Il team che segue la spedizione dalla terraferma può fare la differenza tra un insuccesso e una traversata completa, compiuta per quanto possibile in sicurezza e con buona visibilità per i partner.



Per la buona riuscita dell'intera missione, l'atleta è supportato da un Responsabile di Progetto che coordina e sovrintende le attività e da una segreteria organizzativa. Quindi è stato necessario allestire un organigramma suddiviso in cinque macroaree cui sono affidati compiti strategici:

- Area Acquisti;
- Area Legale e Commerciale;
- Area Marketing;
- Area Tecnica.

L'**Area acquisti** si interfaccia tra l'atleta e il settore tecnico. È centro nevralgico di tutti gli approvvigionamenti utili per allestire l'imbarcazione e reperire materiali e servizi per una buona riuscita di ciascuna fase di avvicinamento. Gestisce l'acquisto di tutto il necessario per la partenza, le evenienze durante la traversata e per le cerimonie di arrivo.

L'**Area legale e commerciale** è la sezione del team che gestisce le pratiche burocratiche in ogni fase, dal rilascio del "visto turistico" da ciascuno degli Stati toccati dall'atleta nella traversata, al disbrigo delle pratiche amministrative, al pagamento degli oneri contratti e gestione contabile delle spese sostenute.

L'**Area marketing** è il settore dell'équipe che cerca e reperisce partner, organizza le campagne mediatiche e pubblicitarie e veicola la comunicazione istituzionale. È composta dalla sezione Pubblicità e dell'addetto stampa.

L'**Area tecnica** è il cuore pulsante dell'intera squadra, è divisa tra **staff di preparazione**, composto da **Medico** e **Preparatore Atletico** e **staff da terra**, composto da **Responsabile della Navigazione** e **Responsabile dell'Assistenza**.

Il Responsabile della Navigazione coordina e cura la gestione del percorso da far seguire all'atleta.

È supportato da un **Meteorologo** che analizza i dati di previsione meteo-climatica, un **Router** che gestisce la rotta ed un **Tecnico della Sicurezza** che cura la valutazione di potenziali rischi e aggiorna il piano di salvataggio.

Il Responsabile dell'Assistenza supervisiona le attività di raccolta dati coadiuvato da un **Tecnico Elettronico e Comunicazione** esperto dei sistemi di trasmissione tra bordo e terra e un **Analista** che rende fruibili tutte le informazioni telemetriche ricevute.

Tra i diversi componenti c'è una totale collaborazione, ma ognuno assume una maggiore importanza in relazione ai momenti e alle fasi del progetto.

Progettazione/preparazione: reperimento fondi, studio delle rotte, preparazione fisico-atletica, allestimento barca, comunicazione e pubblicità.

Traversata: controllo rotta in relazione alle condizioni del momento, consigli tecnici su eventuali problemi, consigli medici, contatti con i Paesi per via libera alla navigazione in determinate zone, gestione soccorsi in caso di SOS.

Rientro/fase post-experience: accoglienza all'arrivo, relazioni con le istituzioni e autorità locali, rientro dello staff e dei mezzi, comunicazione e pubblicizzazione post traversata.

8. TEMPI



La preparazione della spedizione porta via più di un intero anno, tra reperimento degli sponsor, acquisto imbarcazione e attrezzature, allestimento della barca e manifestazioni di avvicinamento.

I tempi stimati per la traversata sono di circa tre-quattro mesi per attraversare il Mediterraneo (non esistono precedenti) e dai quattro ai sei mesi per la traversata oceanica.

Sulla base dell'antologia in materia di traversate a remi, è auspicabile trovarsi nei pressi delle Canarie nei mesi tra novembre e dicembre; quindi con una partenza in agosto da Taranto si potrebbe giungere a Gibilterra in tempo utile per sfruttare al meglio le favorevoli forze della natura.

Durante la traversata le variabili che incidono sulla rotta ottimale sono i venti e le correnti avverse. Queste limitano il rispetto delle tabelle di marcia teoriche. Altri aspetti che influenzano negativamente una traversata sono le intemperie, queste limitano la possibilità di remare all'atleta.

Altro fattore che incide sulle prestazioni è la stanchezza e quanto possa pregiudicare lo stato di buona salute dell'atleta.

9. SICUREZZA

La sicurezza dell'atleta è il punto su cui si concentrano le maggiori attenzioni. Si parte dallo studio delle statistiche alla pianificazione della rotta, dalla scelta del momento migliore per la partenza alla ricerca dei mezzi più adatti, dal monitoraggio continuo delle condizioni meteo-marine fino ad arrivare alla preparazione del piano d'emergenza in caso di recupero del rematore.



Figura 9-Naufragio solo rowboat

Interrompere la traversata e procedere alla messa in sicurezza dell'atleta è una decisione presa di comune accordo tra questi ed il team da terra o autonomamente dallo sportivo.

Generalmente la prima condizione è frutto di un'emergenza reale ma non immediata, le situazioni di pericolo maggiormente frequenti sono:

- Il sopraggiungere di un violento, quanto inatteso, evento meteorologico (uragani);
- L'insorgere di un problema fisico come un infortunio ad un arto;
- L'accadimento di inconvenienti di natura tecnica come ad esempio danni all'imbarcazione o alle strumentazioni, che impediscono il prosieguo della navigazione;
- La fine delle scorte di cibo per consumo, avaria o irrecuperabilità.

In questi casi, se possibile si procede ad un'assistenza meno drastica, in genere chiedendo supporto alla nave la cui rotta incrocerà nei giorni seguenti quella dell'uomo da assistere.

La seconda invece è spesso sintomo di una situazione che richiede immediata assistenza, quale:

- Gravi problemi alla salute dell'atleta;
- Danni all'imbarcazione che ne compromettono il galleggiamento dovuti ad eventi imprevisti (speronamento da parte di altri naviganti o da animali marini) e che culminano con l'abbandono della barca.

Grazie a tecnologie sviluppate negli ultimi anni il rischio di perdersi in mare è sempre più limitato. Esistono strumentazioni in grado di lanciare un SOS tramite segnali satellitari, comunicando la propria posizione a centri di controllo dislocati sulla terraferma. Alcune di esse si attivano automaticamente in seguito ad un affondamento(EPIRB), altre sono attivate dalle persone interessate (PLB), altre ancora lanciano un SOS

recepibile da eventuali navi nei dintorni (AIS SART).

In questo caso si cerca di effettuare il recupero dell'uomo in pericolo nel più breve tempo possibile. I soccorsi in questi frangenti sono spesso coordinati dalle marine degli Stati interessati che si occupano di verificare la presenza eventuale di navi nel raggio di poche miglia e di dirottarle sul luogo. In caso negativo, tenendo ben presente che non si può rischiare la vita di un uomo per salvarne un altro, si cerca di raggiungere l'atleta via aerea o via mare.

Le perdite in termini di vite umane sono 7, concentrate negli anni '60 (2), '80 (2) e '90(2).

L'ultimo disperso in mare è il dottor Nenad Belic partito da Cape Cod (USA) nel maggio del 2001 e scomparso dopo 151 giorni di traversata. Anche lui come 5 degli altri dispersi paga la violenza e l'irrequietezza del Nord Atlantico. Un solo uomo ha perso la vita nel Pacifico (1996), il leggendario Peter Bird attualmente l'uomo che detiene il record di giorni trascorsi in mare (937) mentre tentava per la quarta volta di attraversare quel tratto di oceano in direzione W-E, dopo averlo già attraversato nel senso inverso e dopo due traversate atlantiche.



Figura 10-Sequenza recupero Andreas Rommel (2004)

10. ECOSOSTENIBILITA'



Durante la traversata, come nella quotidianità, l'atleta produrrà rifiuti, che necessariamente dovrà eliminare, ma nel rispetto dell'ecosistema che lo circonda. Però, intorno, non avrà altro che mare, le coste sono distanti e nessuno sarà vicino a dare assistenza.

Pertanto per assicurare la totale ecosostenibilità dell'esperienza viene posta grande attenzione alla scelta dei materiali da impiegare e alle tecnologie di conservazione e smaltimento dei rifiuti prodotti.

In pratica, tutto quanto di origine biologica e quindi organico è possibile conferirlo al mare, come ad esempio rifiuti di eviscerazione del pesce pescato e avanzi di cibo e bevande.

Gli imballaggi, così come materiale pubblicitario legato a manifestazioni collaterali, saranno di natura biodegradabile, ove possibile, al fine di garantire un ciclo di vita biosostenibile al rifiuto dopo eventuale perdita accidentale.

I prodotti per l'igiene personale saranno tutti compatibili con l'ecosistema marino e biodegradabili.

Tutto quanto non rispettoso del mare e del suo ecosistema, sarà bonificato ove necessario, segregato e stivato per un successivo conferimento una volta a terra.

11. GUINNESS

Pur non essendo la SeaSon Trip un'esperienza agonistica e non essendo l'atleta alla ricerca di record da battere, la traversata si presta ad essere paragonata con precedenti simili e pertanto sarà possibile valutare in cosa essa possa essere prestazionalmente migliore di altre.

Dopo l'analisi preliminare di mezzi, rotte e dati di navigazione, prima della partenza, ci si premunirà di comunicare all'organizzazione mondiale del Guinness dei primati, quali record la SeaSon Trip vorrà stabilire e quali provare a battere.



Si ringrazia:

per i dati:	lo staff della organizzazione "Ocenrowing society"	www.oceanrowingsociety.com
per le immagini:	Janice Jakait Sarah Outen Alex Bellini Ocenrowing society	www.rowforsilence.it www.sarahouten.com www.alexbellini.it www.oceanrowingsociety.com

Più di una barca, più di una casa nell'oceano...

... la sua dimora per oltre 7 mesi !

ORB3 LOA=24', B=5', Δ=600 lbs light
LOA = 1800 lbs Loaded

EWS Dec 98
23 Dec 98

