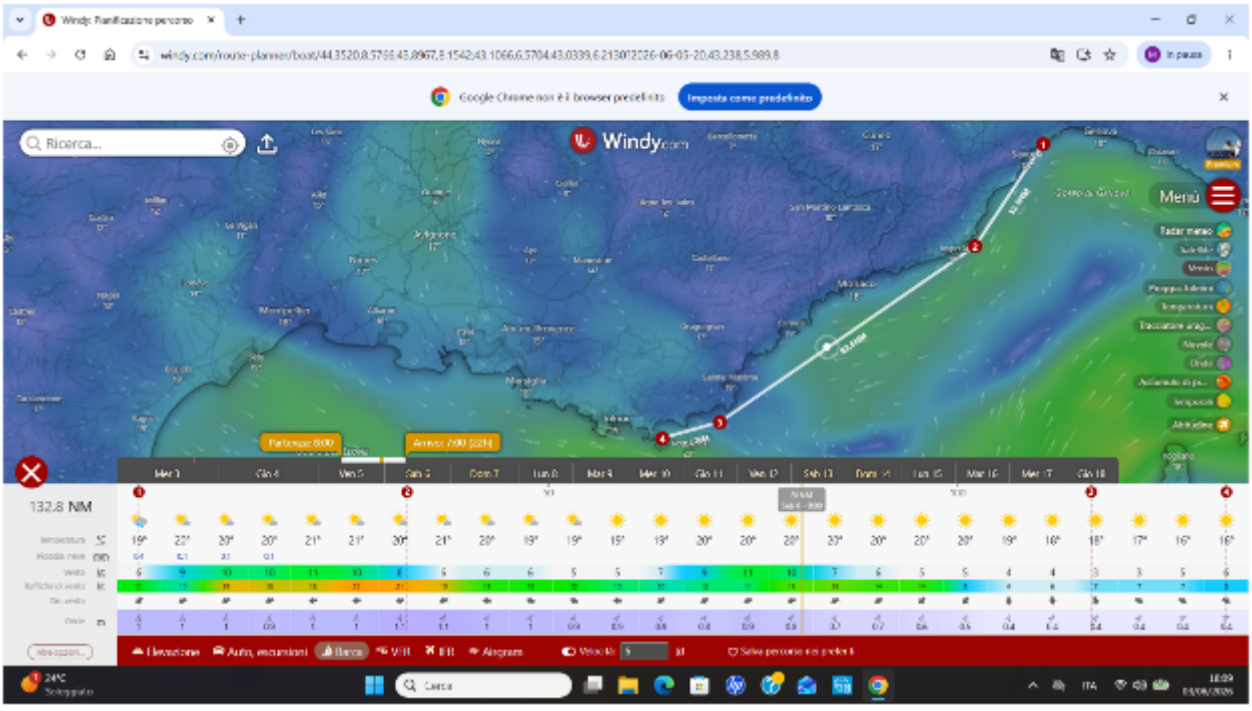
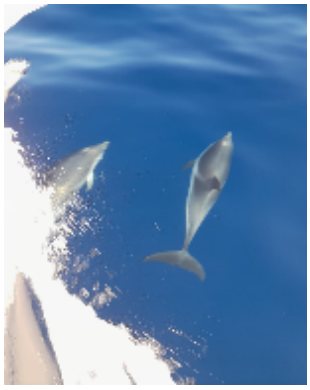
# LE MILLE MIGLIA DEL NOSTRO GUIDONE

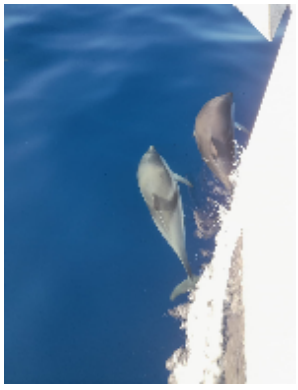
Un forte temporale notturno sulla Liguria di Ponente e temperature non certo adeguate al mese di giugno erano il prologo per nulla invitante che il **5 giugno** i nostri associati trovarono in quel di Varazze. Matteo, Nico e Mariano avevano già da tempo programmato il viaggio a Palma di Maiorca, in occasione della **X-Cup Internazionale** alla quale eravamo stati invitati come associazione italiana dei proprietari di X-Yachts. **Torben Kornum**, dalla sede X-Yachts di Haderslev aveva caldeggiato la nostra presenza e **Silvia e Daniel (i dealer X-Yachts in Spagna)** ci avevano assistito molto amichevolmente per favorire la nostra partecipazione. Così, il nostro Consiglio aveva programmato, come sapete, questa iniziativa, invitando i soci che eventualmente avessero potuto partecipare. Certo però i giorni da dedicare erano tanti, ma alla fine una barca in nostra rappresentanza era stata organizzata. Matteo e Mariano avevano lasciato un po' a malincuore la propria barca, ma, come si dice, “l’unione fa la forza”. Dovendo percorrere tante miglia, e prevedendo un periodo di un paio di settimane, era necessario scegliere una sola imbarcazione e unirsi in equipaggio per rendere fattibile questo progetto. Così era stata scelta **Mymeddue, X46 di Nico**, con equipaggio completato da Carla, che già era stata presente con Nico a Cala de Medici. Il mattino del 5 si lasciano gli ormeggi con prima tappa prevista su Porquerolles. Il meteo non era tranquillissimo, ma neppure proibitivo, e soprattutto era previsto in miglioramento nei giorni seguenti. L’incognita principale era ovviamente il Golfo del Leone, con più di 200 miglia da percorrere per arrivare a Minorca, la tappa che nel nostro piano di navigazione seguiva Porquerolles. Alla partenza sul Golfo vi erano le consuete condizioni proibitive, con maestrale forte e onda alta. Ma noi avevamo prima ca 135 miglia da percorrere, e nel frattempo le previsioni davano tempo in miglioramento su Golfo, con una finestra proprio di un paio di giorni che sembrava adeguata. Decidevamo perciò di andare, per fare poi il punto una volta a Porqerolle in funzione degli aggiornamenti meteo. Le previsioni meteo su rotta da Varazze a Porquerolles, che qui vedete, si sono poi perfettamente avverate. In partenza solo un po' più di onda rispetto a quanto previsto, ma per il resto le previsioni sono state molto precise ed attendibili e questo in tutto il corso della nostra navigazione.



Arrivati di buon mattino a Porquerolles, trovavamo un buon ormeggio, nonostante proprio in quel fine settimana fosse prevista una regata di barche d'epoca, che ci hanno offerto uno spettacolo davvero degno di nota. Nel frattempo le previsioni di miglioramento trovavano piena conferma, così **alle 05.45 del 7 giugno** Mymeddue, il suo equipaggio e il guidone della nostra associazione salpavano per Mahon, Minorca. La navigazione era tranquilla, a volte a vela, a volte vela/motore, con un rate finale di ca 40% solo a vela e il rimanente 60% in modalità vela/motore o solo randa/motore. In questa navigazione il code0 è stato particolarmente efficace: i venti moderati lo rendevano utilissimo, e anche in modalità vela/motore sono state molte le miglia dove ci ha aiutato, grazie a venti deboli portanti, ma che con un po' di motore si potevano appruare e rendevano l'angolo ottimale per il suo utilizzo, con possibilità di ridurre molto i giri motore…sempre pronti a spegnerlo quando il vento rinforzava. Dopo 214 miglia percorse senza problemi, anzi molto piacevolmente e con ben 3 incontri con stenelle che giocavano con la nostra prua, in poco più di 31 ore atterravamo a Mahon, giorno **8 giugno**. Bel posto, un canale naturale tranquillo, con marina di ottimo livello e a tariffe molto convenienti rispetto ai prezzi italiani (questo anche in Francia, come sappiamo…purtroppo).



*i delfini incontrati sulla nostra rotta tra Porquerolles e Mahon*



Ci mancavano ormai circa 100 miglia da Mahon a Palma di Maiorca, le condizioni meteo erano in miglioramento nella zona, che nei giorni precedenti aveva visto alcuni passaggi perturbati. La previsione era l'arrivo di un'alta pressione stabile, più tipica del periodo, che avrebbe garantito buon tempo per molti giorni. Rimaneva solo il movimento generato proprio da questo innalzamento della pressione atmosferica, ma nulla di preoccupante. Salpavamo così da Mahon alla volta di Palma **il 9 giugno** alle 14.00. Navigazione un po' faticosa questa volta, dato che avevamo venti sui 20 nodi molto appoppati e onda formata e viva molto fastidiosa. Dovevamo lavorare un po' per gestire randa con vento così appoppato e onda, dovevamo spesso stare più orzati sulla rotta per non avere polare troppo a poppa (ci eravamo dati un limite di 160 gradi polari) e così abbiamo proseguito fino circa a mezzanotte, quando, lungo la costa orientale dell'isola di Maiorca finalmente l'onda cominciava a diminuire. Ma soprattutto, una volta doppiata punta Salinas, a sud dell'isola, col faro che ci "tirava", tutto cambiava: avevamo il ridosso dell'isola, l'onda era neutralizzata, la nuova rotta per NW ci consentiva una buona navigazione a vela, con le ultime 25 miglia veloci, in ottimo assetto a vela. Alle 0730 del 10 giugno eccoci a Maiorca, dopo 452 miglia di navigazione e un totale di 71 ore di navigazione.

L'accoglienza e la sistemazione sono ottime. Il **Real Club Nautico di Palma** è un club di primo livello, i servizi sono eccellenti, sia in ormeggio, con assistenza impeccabile, sia a terra con bagni e docce perfetti, ristorante, bar, sala per conferenze, palestra e perfino ampia piscina a disposizione. Purtroppo il confronto con le situazioni italiane è impietoso: pensate che la tariffa per il nostro 46

piedi era di poco più di 90 euro a notte. Come se non bastasse, se avete bisogno di fare bunkeraggio, il distributore fa servizio (con personale) 24 ore al giorno, tutti i giorni nel periodo estivo. Palma di Maiorca è diventata una delle località dove il turismo internazionale ha avuto la massima espansione: i marina sono tutti di alto livello, tutto è molto curato, i posti barca totali sono oltre 2000 e si vedono barche di ogni nazionalità.



*Le bandiere con le nazioni partecipanti all'evento x-cup a Palma di Maiorca*



*Piscina a disposizione*

Essendo arrivati il 10 giugno abbiamo avuto modo anche di visitare Palma di Maiorca, ormai diventata una città da oltre 400.000 abitanti. La parte nuova non offre particolari attrattive, anzi, pur se molti palazzi sono di recente costruzione e certamente ben costruiti, non vi è uno sviluppo armonico e l'impatto visivo non è dei migliori, per così dire. La parte più antica, con le vie attorno alla grande cattedrale, è molto più caratteristica, anche se ormai affollata da negozi di grandi catene internazionali, che purtroppo danno l'impressione di una certa standardizzazione, rispecchiata anche in soluzioni di architettura urbana "deja vu". Tutto comunque è gradevole, ben curato, e la qualità dei servizi è ovunque alta.

Un esempio per tutti: avevamo un problema di connessione con Starlink, recentemente installato da Nico. Il gentilissimo dealer spagnolo, David, un australiano trasferitosi da tempo in Spagna, ci ha mandato in poche ore un elettricista, il quale ha fatto un check, poi è tornato la mattina seguente e ha risolto completamente il problema. Può essere per tutti interessante: la connessione si attivava, ma continuava a saltare e non reggeva. La causa alla fine era che nonostante il ricevitore sia dato compatibile con lavoro a 12 volt, in realtà può avere il problema che vi abbiamo esposto. La soluzione è inserire un piccolo booster che rende tutto a 24 volt, e il problema scompare. Tutto risolto rapidamente, con velocità, gentilezza e professionalità.

Dal giorno **11 giugno** abbiamo poi cominciato il briefing e la preparazione per le regate, la prima delle quali è stata il 12 giugno. Il livello delle barche partecipanti, in totale 27, era altissimo. Ovviamente tutti X-Yachts, ma a parte 3 o 4 "storici" come un X-382 e…… , tutte le altre erano nuove, con attrezzatura e vele da regata.



*X-Yachts lanciati, nella baia di Palma di Maiorca*



*Bordo a salire*

Anche la dimensione era mediamente ragguardevole, con molti X-49, poi X-50, X56 e un X-64. Il nostro obiettivo non era stato certo quello di andare fino a Palma per la regata in sé…e direi…per fortuna, perché con il nostro assetto e le nostre vele potevamo solo, come abbiamo fatto, cercare regatare al meglio. Sulle **3 regate** effettuate (una venerdì 12, una sabato 13 e l'ultima domenica 14) purtroppo la seconda non siamo riusciti a effettuarla, dato che mentre provavamo le vele prima della partenza, abbiamo avuto un problema con il circuito della calza del gennaker, che è andato ad incattivarsi ovviamente proprio in testa d'albero. Eravamo così costretti nostro malgrado a rientrare al marina, armarci di bansigo, salire in testa d'albero e liberare la cima che manovra lo snuffer della calza. Ma i tempi per far tutto ovviamente ci hanno condannato ad un triste DNS.

Sulle regate un altro commento: siamo restati impressionati dall'organizzazione semplicemente perfetta. Silvia e David, ai quali abbiamo fatto i complimenti, ci hanno detto che tutta l'organizzazione delle regate era in carico al team RCNP (Real Club Nautico di Palma), team che si occupa dell'organizzazione della coppa del re spagnola, dove spesso partecipano anche i reali di Spagna! Infatti tutto era semplicemente perfetto…un trattamento da veri re! Pensate che nelle istruzioni di regata venivano definite una dozzina di boe, con relative coordinate. Circa mezzora prima delle procedure di partenza, il comitato comunicava le boe di riferimento della regata del giorno, che ovviamente venivano da loro decise in funzione del vento. In tal modo avevano sempre la possibilità di regolare il percorso in funzione del vento, della direzione, della lunghezza, del coefficiente di difficoltà che volevano dare, con moltissime combinazioni possibili. Gli avvisi (via vhf e in un gruppo whatsapp appositamente costituito) erano tempestivi, molto chiari, e addirittura scanditi al secondo in termini di puntualità. Davvero notevole.





*Le boe e le loro diverse combinazioni per il campo di regata ottimale*

Per ciò che riguarda poi l'organizzazione a terra, anche lì tutto era perfetto: colazione prima delle regate offerta dal club, aperitivi, una ottima cena la sera di sabato, e dunque occasioni per socializzare con altri armatori ed equipaggi.



*Un piattino per la cena di sabato*



*Il nostro guidone a Silvia, Rodrigo e David*

Socializzazione che abbiamo volentieri fatto, tanto che uno di loro, un serbo di nome **Momir** (nickname Monti, per tutti) si è iscritto alla nostra associazione! E' una persona molto particolare, serbo che vive in Germania, ma sempre in giro con la sua compagna bosniaca Tamara e la sua barca, un X-43 che tiene proprio al RCNP di Palma). Monti ha partecipato con un suo amico (solo loro due) alla **ARC nel 2021**, arrivando secondi! Lo abbiamo invitato in Italia (lui parla un più che discreto italiano) per raccontarci un po' di cose sulla sua esperienza (magari questo autunno, vedremo) e naturalmente lo abbiamo invitato al nostro prossimo raduno, che probabilmente sarà ancora nell'ambito della VelaCup del Giornale della vela. Visto il personaggio, credo proprio che ci sarà, se possibile con la sua barca, altrimenti a bordo con noi. Monti attualmente è infortunato e non poteva partecipare con la sua barca alle regate, così lo abbiamo ospitato nella terza regata, a bordo con noi lui e Tamara. Il nostro nuovo socio era felicissimo, ed anche per noi è stata una giornata molto positiva, dopo la delusione per il DNS del giorno precedente. La terza siamo partiti benissimo, moderatamente aggressivi (non è il caso di fare stupidaggini!) e sulle boline eravamo molto competitivi, Sui bordi a scendere invece pagavamo moltissimo, non potendo utilizzare il gennaker e dovendo supplire con il code 0. Ma la giornata era stupenda, le barche perfette e vedere 27 X-Yachts tutti di notevole dimensione, nuovi, attrezzati benissimo era davvero uno spettacolo.



*Tamara e Momir, i nostri nuovi Soci*



*Daje!*



*Alla boa. Poggia, poggia, poggia….*

Parlando con Torben, che ovviamente era presente, e con Silvia e David, ipotizzano di ripetere questa organizzazione tra due anni. Torben ovviamente premeva per l'anno prossimo, ma certo lo sforzo organizzativo è notevole, e così si ipotizza al momento di ripetere questa riuscitissima esperienza nel 2028. **Cari Soci, tenete presente questa possibilità: vi assicuriamo ne vale la pena, anche perché diventa l'occasione per fare un po' di crociera e visitare posti interessanti.** Torneremo sul tema e vi informeremo, ovviamente.

Proprio con riguardo all'occasione di unire questo evento ad un po' di crociera, ripartivamo da Palma il **15 giugno**, decidendo di fare una sosta a Ciutadela, sulla costa occidentale di Minorca. L'equipaggio nel frattempo era cambiato: il nostro Matteo era rientrato, come previsto, in aereo, e un altro amico, Gian Carlo, ci aveva raggiunto per fare con noi il rientro. Atteso il suo arrivo, alle 21.00 salutavamo l'ospitale RNCP, facevamo una sosta per carburante (non so se in Italia alle 21.00

ci sia un marina che ti fa rifornimento….) e poi navigavamo in una notte tranquilla verso Ciutadela. Venti deboli sui 6-7 nodi, ma con buon angolo per utilizzare le vele, anche code0, a volte con aiuto del motore a bassi regimi, a volte anche senza motore. Dopo poco più di 14 ore avevamo percorso le 88 miglia che separano Palma da Ciutadela, atterrando al Club Nautico locale, l'unico con ormeggi per barche più lunghe di 12 metri. Ciutadela molto interessante, come ora vi descriveremo, ma attenzione: da sapere con riguardo al marina: è caro, se confrontato con il RCNP di Palma, soprattutto in termini di price for value, dato che i servizi non sono certo all'altezza di quelli di Palma e il costo per Mymeddue per una notte è stato di 200 euro.

La cittadina è affascinante, curatissima, elegante ma non artificiale. Ha ancora una sua evidente personalità, con il suo centro curatissimo, la bella chiese, le costruzioni di tufo dal colore rossastro molto gradevole, abbinato alle case più nuove e alle ville bianche molto bel costruite lungo il canale che entra verso la cittadina. Unico pugno in un occhio un orribile hotel sul promontorio nella parte sinistra entrando nel canale, ricordo forse della "urbanisation" spagnola che tanti danni architettonici ha fatto in passato. Ma la cittadina merita davvero una visita, con i suoi vicoli, le pavimentazioni a specchio, i porticati rinfrescanti, le piazzette che incrociano vicoli con case ordinate e ben tenute. Un mercato arabeggiante, con pescheria prospicente in una piccola piazzetta, tutto realizzato con le colorate piastrelle tipiche di questa architettura. Ciutadela dà l'impressione di aver conservato molto più di altri posti una sua personalità. Si vedono ancora signore sedute fuori della porta di casa, con la porta aperta, intente a chiacchierare con le vicine, a pelare patate, pulire verdure o a lavorare a maglia. Oppure si incontrano a passeggiare, armate di ombrellino per proteggersi dal sole. Ciutadela era in particolare forma, con vessilli della municipalità alle finestre e per ogni dove, dato che nei giorni seguenti vi era la loro festa patronale, San Jouan, con 3 giorni di feste e celebrazioni, per cui forse siamo stati particolarmente fortunati e la cittadina era stata tirata a lucido, ma comunque merita senza dubbio una visita.

Dopo la piacevole sosta ripartivamo, questa volta con più di 200 miglia da percorrere per attraversare il Golfo del Leone e tornare alle isole Porquerolles. Alle 06.00 del **17 giugno**, Mymeddue lasciava gli ormeggi, con previsioni meteo tranquillissime, come raramente si vede nel Golfo del Leone. L'inizio era incoraggiante e piacevole: riuscivamo a navigare a vela, filando 7,5-8kn con venti ESE di circa 7-10kn. Dovevamo anche lavorare per adeguare velatura a AWA dato che eravamo al limite di utilizzo del code 0. Cercavamo di tenere rotta a appena AWA era adeguato, toglievamo fiocco e utilizzavamo code 0, con immediati benefici sulla SOG. Tutto lavoro piacevole, per chi ama la navigazione a vela. Meno piacevole invece si presentavano le ore successive. Il vento calava, non si riusciva neppure a tenere navigazione vela + motore ed eravamo costretti di fatto a risalire solo a motore. Come se non bastasse, una notte umidissima faceva calare una nebbia fitta che rendeva la navigazione certo non piacevole. Purtroppo anche al mattino, col sorgere del sole la situazione migliorava molto lentamente, con nebbia che a volte sembra diradarsi, ma poi tornava pervicacemente a togliere visibilità e inzuppare le superfici di Mymeddue. Solo verso le 10 del mattino si riusciva ad avere una discreta visibilità. Non credo di aver mai visto il Golfo del Leone con venti di 1 o 2 kn da SE e con il mare che non presentava neppure una minima increspatura. Il classico lago, come si dice.



*Versione nebbiosa e senza vento del Golfo del Leone*



*Aurora a Porquerolles*

Comunque, per rendere più interessante la nostra navigazione, due splendide balenottere hanno incrociato la nostra rotta. A dovuta distanza, per fortuna, ma comunque ben visibili dalla barca. Un incontro sempre molto emozionante come credo ognuno di noi sa bene. Così, dopo altre 215 miglia percorse in 33 ore, tornavamo nella bella Porquerolles, ultima tappa in porto prima del nostro rientro alla base. Per il giorno seguente avevamo infatti deciso di fare uno stop per una rada molto nota, quella delle isole Lerins, prospicenti Cannes. Ci godevamo così la tranquilla serata a Porquerolles, la quale durante il giorno si affolla con i turisti che arrivano con i numerosi traghetti dalla costa francese, ma la sera rimane con i pochi abitanti e gli equipaggi delle barche nel porto. L'isola infatti è protetta, molto poco costruita, per cui la ricezione turistica è limitata e concentrata durante il giorno.

Il mattino dopo ripartivamo, purtroppo sempre con condizioni meteo anche troppo placide, dato che i venti rimanevano troppo deboli per consentire navigazione a vela, e dovevamo procedere con vela motore fino ad arrenderci per alcuni tratti a solo motore, ma sempre pronti al minimo rinforzino di vento e riprendere perlomeno la navigazione con vele e motore, che comunque in queste giornate rappresentava la maggior parte del tempo, visti i regimi di vento. In compenso la rada era di una tranquillità assoluta, e neppure troppo affollata. Una sosta che consigliamo a chi non la conoscesse già, dando fondo tra le due isole con fondali ottimali…facendo solo attenzione alla posidonia che popola i fondali sabbiosi, ma dando ampia possibilità di evitarla con l'ancora.

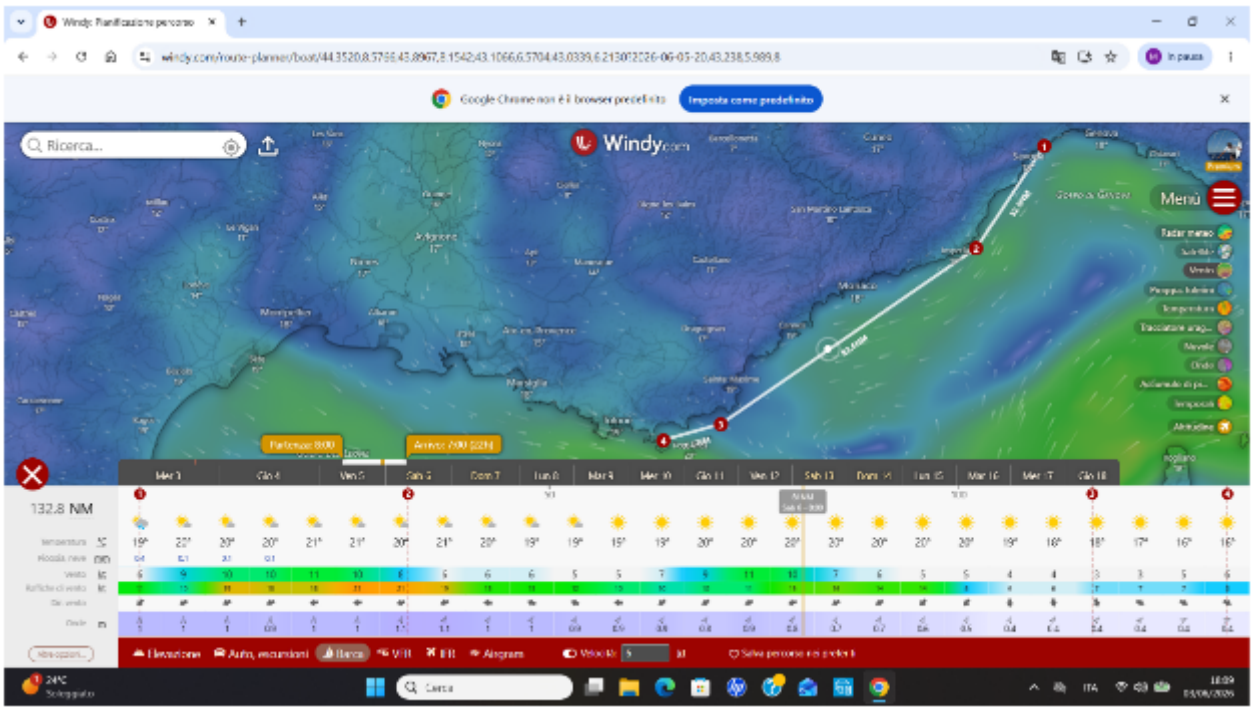
Il giorno seguente era per il definitivo rientro, sempre con mare tranquillissimo e venti quasi assenti, e purtroppo il moderato rinforzino previsto per le ore centrali della giornata era quasi perfettamente sulla nostra poppa, ed anche cercando di tenere la barca un po' più all'orza riuscivamo solo a tratti a sfruttare le vele. Giornata caldissima, che concludevamo alle 20 circa con l'arrivo finale a Varazze il **20 giugno**, dopo 970 miglia totali percorse. Tutto era filato liscio, e certo non potevamo lamentarci di nulla, se non del poco vento trovato, soprattutto sulla via del rientro, ma complessivamente gli aspetti positivi sono stati di gran lunga superiori. Chiudiamo questa positiva esperienza con un auspicio, che è quello di riuscire, nell'edizione che probabilmente sarà tra due anni, a portare più barche della nostra associazione a questo evento. Avendolo provato, vi possiamo assicurare che ne vale la pena, per i tanti aspetti che speriamo di essere riusciti a trasmettervi con questo resoconto. Un'occasione unica per fare un paio di settimane di navigazione unendo crociera, regate, socializzazione e valida rappresentanza della nostra associazione. Pensateci, nel frattempo….a presto a tutti con nuove iniziative!

*Vi alleghiamo qui sotto il riepilogo sommario dei principali dati della nostra navigazione.*

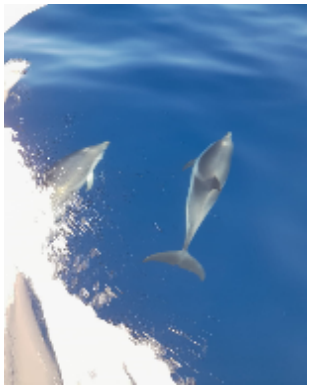
| TRIP | | PARTIAL | | | PROGRESSIVE | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DATE | COURSE | NM | H | AVERAGE | NM | H | AVERAGE |
| 05-giu | VARAZZE-PORQUEROLLE | 136 | 22 | 6,2 | 136 | 22 | 6,2 |
| 07-giu | PORQUEROLLE - MAHON | 214 | 32 | 6,7 | 350 | 54 | 6,5 |
| 09-giu | MAHON - PALMA | 102 | 17,5 | 5,8 | 452 | 71,5 | 6,3 |
| STAY IN PALMA (RCNP) | | 71 | | | 523 | | |
| 15-giu | PALMA - CIUTADELA | 88 | 14 | 6,3 | 611 | 85,5 | 6,3 |
| 17-giu | CIUTADELA - PORQUEROLLE | 215 | 33 | 6,5 | 826 | 119 | 6,4 |
| 19-giu | PORQUEROLLES- ILES LERINS | 54 | 9 | 6 | 880 | 128 | 6,3 |
| 20-giu | ILES LERINS- VARAZZE | 90 | 14 | 6,4 | 970 | 142 | 6,4 |

# THE THOUSAND MILES OF OUR BURGEE

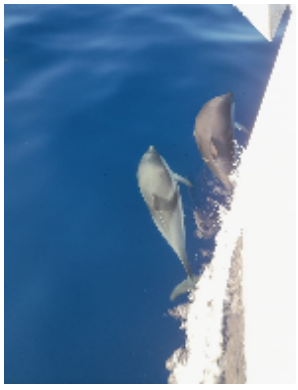
A violent overnight thunderstorm over the western Ligurian coast and temperatures hardly fitting for the month of June were the far-from-inviting prologue that our members found in Varazze on **5 June**. Matteo, Nico and Mariano had long been planning the trip to Palma de Mallorca for the **International X-Cup**, to which we had been invited as the Italian association of X-Yachts owners. **Torben Kornum**, from the X-Yachts headquarters in Haderslev, had strongly encouraged our presence, and **Silvia and Daniel (the X-Yachts dealers in Spain)** had helped us in a very friendly way to make our participation possible. So, as you know, our Board had planned this initiative, inviting any members who might be able to take part. Admittedly, the number of days required was considerable, but in the end a boat representing us had been organised. Matteo and Mariano had left their own boats behind somewhat reluctantly but, as the saying goes, “unity is strength”. With so many miles to cover and a trip of about two weeks expected, it was necessary to choose a single boat and join forces as one crew to make this project feasible. So **Mymeddue, Nico’s X46**, was chosen, with the crew completed by Carla, who had already been with Nico at Cala de Medici. On the morning of the 5th we cast off, with Porquerolles as the first planned stop. The weather was not entirely calm, but not prohibitive either, and above all it was forecast to improve over the following days. The main unknown was of course the Gulf of Lion, with more than 200 miles to cover to reach Minorca, the stop that followed Porquerolles in our passage plan. At the time of departure the Gulf showed its usual prohibitive conditions, with a strong mistral and high waves. But we first had about 135 miles to cover, and in the meantime the forecasts showed improving weather over the Gulf, with a window of just a couple of days that looked suitable. We therefore decided to go, and to reassess once in Porquerolles based on the weather updates. The weather forecasts along the route from Varazze to Porquerolles, shown here, turned out to be perfectly accurate. At departure there was only slightly more swell than forecast, but otherwise the forecasts were very precise and reliable, and this held true throughout our entire voyage.



Arriving at Porquerolles early in the morning, we found a good berth, even though a classic yacht regatta was scheduled for that very weekend, which offered us a truly remarkable spectacle. Meanwhile the forecast improvement was fully confirmed, so **at 05:45 on 7 June** Mymeddue, her crew and our association's burgee set sail for Mahon, Minorca. The passage was calm, sometimes under sail, sometimes motor-sailing, with a final ratio of about 40% under sail alone and the remaining 60% motor-sailing or under mainsail and engine. On this passage the Code 0 was particularly effective: the moderate winds made it extremely useful, and even when motor-sailing it helped us over many miles, thanks to light following winds which, with a little engine, could be brought further forward, giving the ideal angle for using it and allowing us to reduce the engine revs considerably… always ready to switch the engine off when the wind picked up. After 214 miles covered without any problems, indeed very pleasantly and with no fewer than 3 encounters with striped dolphins playing at our bow, we made landfall in Mahon after just over 31 hours, on **8 June**. A lovely place, a calm natural channel, with a top-quality marina and very reasonable rates compared with Italian prices (as is also the case in France, as we know… unfortunately).



*the dolphins we met on our route between Porquerolles and Mahon*



We now had about 100 miles left from Mahon to Palma de Mallorca. Weather conditions were improving in the area, which in the previous days had seen a few unsettled spells. The forecast was for the arrival of a stable high pressure, more typical of the season, which would ensure good weather for many days. All that remained was the swell generated by this very rise in atmospheric pressure, but nothing to worry about. So we set sail from Mahon for Palma **on 9 June** at 14:00. A somewhat tiring passage this time, as we had winds of around 20 knots from well astern and a steep, lively and very uncomfortable sea. We had to work quite hard to manage the mainsail with the wind so far aft and the waves; we often had to head up from our course so as not to sail too deep downwind (we had set ourselves a limit of 160 degrees on the polars), and so we continued until around midnight, when, along the eastern coast of Mallorca, the waves finally began to ease. But above all, once we had rounded Punta Salinas, at the southern tip of the island, with its lighthouse "pulling" us in, everything changed: we were in the lee of the island, the sea was flattened, and the new NW course allowed good sailing, with the last 25 miles fast and well trimmed under sail. At 07:30 on 10 June, here we were in Mallorca, after 452 miles and a total of 71 hours of sailing.

The welcome and the facilities are excellent. The **Real Club Náutico de Palma** is a first-class club, with excellent services both at the berth, with impeccable assistance, and ashore, with perfect toilets and showers, restaurant, bar, conference room, gym and even a large swimming pool. Unfortunately the comparison with Italian facilities is merciless: just think that the rate for our 46-

footer was just over 90 euros a night. As if that were not enough, if you need to refuel, the fuel dock is staffed 24 hours a day, every day during the summer season. Palma de Mallorca has become one of the places where international tourism has expanded the most: the marinas are all of a high standard, everything is very well kept, there are over 2,000 berths in total and you can see boats of every nationality.



*The flags of the nations taking part in the X-Cup event in Palma de Mallorca*



*Swimming pool available*

Having arrived on 10 June, we also had the chance to visit Palma de Mallorca, now a city of over 400,000 inhabitants. The newer part does not offer any particular attractions; on the contrary, although many buildings are recent and certainly well built, there is no harmonious development and the visual impact is not the best, so to speak. The older part, with the streets around the great cathedral, is much more characteristic, although now crowded with shops of large international chains, which unfortunately give an impression of a certain standardisation, also reflected in “déjà vu” urban architecture. Everything is nevertheless pleasant and well kept, and the quality of services is high everywhere.

One example among many: we had a connection problem with the Starlink recently installed by Nico. The very kind Spanish dealer, David, an Australian who moved to Spain long ago, sent us an electrician within a few hours, who carried out a check, came back the following morning and solved the problem completely. This may be of interest to everyone: the connection would start but kept dropping and would not hold. In the end the cause was that, although the receiver is stated to be compatible with 12-volt operation, it can in fact have the problem we have described. The solution is to fit a small booster that brings everything to 24 volts, and the problem disappears. Everything was resolved quickly, with speed, kindness and professionalism.

From **11 June** we then began the briefing and preparation for the races, the first of which was on 12 June. The level of the participating boats, 27 in total, was extremely high. All X-Yachts, of course, but apart from 3 or 4 “classics” such as an X-382 and……, all the others were new, with racing rigs and sails.



*X-Yachts at speed in the Bay of Palma*



*Upwind leg*

Their size was also generally considerable, with many X-49s, then X-50s, X-56s and an X-64. Our goal had certainly not been to go all the way to Palma for the racing itself… and I would say… fortunately, because with our set-up and our sails we could only, as we did, try to race as well as possible. Of the **3 races** held (one on Friday 12, one on Saturday 13 and the last on Sunday 14), unfortunately we were unable to sail the second one, because while we were testing the sails before the start we had a problem with the gennaker sock line, which got jammed, of course right at the masthead. We were thus forced, against our will, to return to the marina, rig the bosun's chair, climb to the masthead and free the line that operates the sock's snuffer. But the time all this took inevitably condemned us to a sad DNS.

Another comment on the racing: we were impressed by the simply perfect organisation. Silvia and David, whom we congratulated, told us that the entire race organisation was in the hands of the RCNP team (Real Club Náutico de Palma), the team that organises the Spanish King's Cup, in which the Spanish royals often take part! In fact, everything was simply perfect… treatment fit for kings! Just think that the sailing instructions defined a dozen marks, with their coordinates. About half an hour before the starting procedures, the committee announced the reference marks for the day's race, which of course they chose according to the wind. In this way they could always adjust the course to the wind, its direction, the length and the degree of difficulty they wanted to set, with a great many possible combinations. Notices (via VHF and in a WhatsApp group set up for the purpose) were timely, very clear and even punctual to the second. Truly remarkable.





*The marks and their different combinations for the optimal race course*

As for the organisation ashore, everything was perfect there too: breakfast before the races offered by the club, aperitifs, an excellent dinner on Saturday evening, and therefore plenty of opportunities to socialise with other owners and crews.



*A little dish for Saturday's dinner*



*Our burgee to Silvia, Rodrigo and David*

Socialising we gladly did, so much so that one of them, a Serbian named **Momir** (nickname Monti, for everyone), joined our association! He is a very special person, a Serb who lives in Germany but is always on the move with his Bosnian partner Tamara and his boat, an X-43 that he keeps right at the RCNP in Palma. Monti took part, with a friend of his (just the two of them), in the **ARC in 2021**, finishing second! We invited him to Italy (he speaks quite good Italian) to tell us a bit about his experience (perhaps this autumn, we will see), and of course we invited him to our next rally, which will probably again be held as part of the Giornale della Vela's VelaCup. Knowing the man, I am confident he will be there, with his own boat if possible, otherwise on board with us. Monti is currently injured and could not race his boat in the regattas, so we hosted him and Tamara on board with us for the third race. Our new member was delighted, and for us too it was a very positive day, after the disappointment of the previous day's DNS. In the third race we got off to an excellent start, moderately aggressive (no point in doing anything silly!), and on the upwind legs we were very competitive. On the downwind legs, however, we lost a great deal, as we could not use the gennaker and had to make do with the Code 0. But the day was stunning, the boats perfect, and seeing 27 X-Yachts, all of considerable size, new and superbly equipped, was a real spectacle.



*Tamara and Momir, our new Members*



*Let's go!*



*At the mark. Bear away, bear away, bear away….*

Talking with Torben, who was of course present, and with Silvia and David, they are considering repeating this event in two years' time. Torben was naturally pushing for next year, but the organisational effort is considerable, so for now the idea is to repeat this very successful experience in 2028. **Dear Members, keep this opportunity in mind: we assure you it is well worth it, also because it becomes a chance to do some cruising and visit interesting places.** We will come back to this and keep you informed, of course.

Precisely with a view to combining this event with some cruising, we left Palma on **15 June**, deciding to stop at Ciutadella, on the west coast of Minorca. In the meantime the crew had changed: our Matteo had flown home, as planned, and another friend, Gian Carlo, had joined us for the return trip. After waiting for his arrival, at 21:00 we said goodbye to the hospitable RCNP and stopped to refuel (I am not sure whether in Italy at 21:00

you would find a marina willing to refuel you….) and then sailed through a calm night towards Ciutadella. Light winds of 6–7 knots, but at a good angle for using the sails, including the Code 0, sometimes with a little help from the engine at low revs, sometimes without the engine at all. After just over 14 hours we had covered the 88 miles separating Palma from Ciutadella, berthing at the local Club Náutico, the only one with berths for boats over 12 metres. Ciutadella is very interesting, as we will now describe, but be aware regarding the marina: it is expensive compared with the RCNP in Palma, especially in terms of value for money, since the services are certainly not on a par with those in Palma, and the cost for Mymeddue for one night was 200 euros.

The town is charming, beautifully kept, elegant but not artificial. It still has a clear personality of its own, with its very well-kept centre, the beautiful churches, the reddish tuff buildings with their very pleasant colour, alongside the newer houses and the very well-built white villas along the channel leading into the town. The only eyesore is a horrible hotel on the headland on the left as you enter the channel, perhaps a reminder of the Spanish “urbanización” that did so much architectural damage in the past. But the town really deserves a visit, with its narrow lanes, its mirror-smooth paving, its cool arcades and the little squares where lanes of tidy, well-kept houses meet. An Arab-style market, with a fish market facing onto a small square, all built with the colourful tiles typical of this architecture. Ciutadella gives the impression of having preserved its personality much more than other places. You can still see ladies sitting outside their front doors, with the door open, chatting with the neighbours, peeling potatoes, cleaning vegetables or knitting. Or you meet them out for a stroll, armed with a parasol to protect themselves from the sun. Ciutadella was in particularly fine form, with the town’s banners at the windows and everywhere, since in the following days it was celebrating its patron saint’s festival, Sant Joan, with 3 days of festivities and celebrations, so perhaps we were particularly lucky and the town had been polished up, but it certainly deserves a visit.

After this pleasant stop we set off again, this time with more than 200 miles to cover to cross the Gulf of Lion and return to the Porquerolles islands. At 06:00 on **17 June** Mymeddue cast off, with an extremely calm weather forecast, as is rarely seen in the Gulf of Lion. The start was encouraging and pleasant: we were able to sail, making 7.5–8 knots with ESE winds of about 7–10 knots. We also had to work to adapt the sail plan to the AWA, as we were at the limit of the Code 0’s range. We tried to hold our course, and as soon as the AWA was suitable we furled the jib and used the Code 0, with immediate benefits to our SOG. All enjoyable work, for those who love sailing. The following hours, however, were less pleasant. The wind dropped, we could not even keep motor-sailing and were effectively forced to continue under engine alone. As if that were not enough, a very humid night brought down a thick fog that made the passage far from pleasant. Unfortunately, even in the morning, with sunrise, the situation improved only very slowly, with the fog sometimes seeming to lift but then stubbornly returning to cut visibility and soak Mymeddue’s surfaces. Only at around 10 in the morning did we finally have reasonable visibility. I do not think I have ever seen the Gulf of Lion with winds of 1 or 2 knots from the SE and a sea without even the slightest ripple. A proper millpond, as they say.



*The foggy, windless version of the Gulf of Lion*



*Dawn at Porquerolles*

In any case, to make our passage more interesting, two splendid fin whales crossed our course. At a safe distance, fortunately, but still clearly visible from the boat. Always a very moving encounter, as I believe each of us knows well. So, after another 215 miles covered in 33 hours, we were back in beautiful Porquerolles, our last port of call before returning to base. For the following day we had in fact decided to stop at a very well-known anchorage, that of the Lérins islands, off Cannes. So we enjoyed a peaceful evening in Porquerolles, which during the day is crowded with tourists arriving on the many ferries from the French coast, but in the evening is left to its few inhabitants and the crews of the boats in the harbour. The island is in fact protected and very sparsely built, so tourist accommodation is limited and concentrated during the day.

We set off again the next morning, unfortunately still with conditions that were all too placid, as the winds remained too light to allow sailing, and we had to proceed motor-sailing, eventually giving in to engine alone for some stretches, but always ready, at the slightest freshening of the wind, to resume at least motor-sailing, which in any case accounted for most of the time on these days, given the wind conditions. On the other hand, the anchorage was absolutely tranquil, and not too crowded either. A stop we recommend to anyone who does not already know it, anchoring between the two islands with excellent depths… just watching out for the posidonia covering the sandy seabed, though there is plenty of room to avoid it with the anchor.

The following day was for the final return, again with a very calm sea and almost no wind, and unfortunately the moderate breeze forecast for the middle of the day was almost dead astern, so even trying to keep the boat a little higher we could only make use of the sails at times. A scorching day, which ended at around 20:00 with our final arrival in Varazze on **20 June**, after 970 miles in total. Everything went smoothly, and we certainly could not complain about anything except the lack of wind, especially on the way back, but overall the positives far outweighed the rest. We close this positive experience with a hope: that of managing, at the next edition, which will probably be in two years' time, to bring more boats from our association to this event. Having tried it, we can assure you that it is well worth it, for the many reasons we hope we have managed to convey with this report. A unique opportunity to spend a couple of weeks at sea combining cruising, racing, socialising and worthy representation of our association. Think about it, in the meantime…. see you all soon with new initiatives!

*Below is a brief summary of the main data from our voyage.*

| TRIP | | PARTIAL | | | PROGRESSIVE | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DATE | COURSE | NM | H | AVERAGE | NM | H | AVERAGE |
| 05-giu | VARAZZE-PORQUEROLLE | 136 | 22 | 6,2 | 136 | 22 | 6,2 |
| 07-giu | PORQUEROLLE - MAHON | 214 | 32 | 6,7 | 350 | 54 | 6,5 |
| 09-giu | MAHON - PALMA | 102 | 17,5 | 5,8 | 452 | 71,5 | 6,3 |
| STAY IN PALMA (RCNP) | | 71 | | | 523 | | |
| 15-giu | PALMA - CIUTADELA | 88 | 14 | 6,3 | 611 | 85,5 | 6,3 |
| 17-giu | CIUTADELA - PORQUEROLLE | 215 | 33 | 6,5 | 826 | 119 | 6,4 |
| 19-giu | PORQUEROLLES- ILES LERINS | 54 | 9 | 6 | 880 | 128 | 6,3 |
| 20-giu | ILES LERINS- VARAZZE | 90 | 14 | 6,4 | 970 | 142 | 6,4 |