

People

55 MILA MIGLIA IN QUASI 4 ANNI.
TRA BELLEZZE NATURALI, PERICOLI
METEOROLOGICI E TENSIONI GEOPOLITICHE,
IL CAPITANO PAOLO BOZZO COSTA CI
RACCONTA IL SUO GIRO DEL MONDO
SULL'OVERMARINE MANGUSTA GRANSFORT 54
EL LEON

55 THOUSAND MILES IN ALMOST 4 YEARS.
AMONG NATURAL BEAUTIES, METEOROLOGICAL
HAZARDS AND GEOPOLITICAL TENSIONS,
CAPTAIN PAOLO BOZZO COSTA TELLS US
ABOUT HIS TRIP AROUND THE WORLD ON
THE OVERMARINE MANGUSTA GRANSFORT 54
EL LEON

by Annarita Mariani

Luxury Globe-Trotter





«NELL'ESTATE DEL 2019, DOPO AVER PERCORSO 1.200 MIGLIA DI NAVIGAZIONE INLET, OSSIA NEL MARE CHIUSO TRA LA TERRAFERMA DELL'ALASKA E LE ISOLE DI FRONTE, ABBIAMO PASSATO DUE MESI TRA LO STATO PIÙ A NORD DEGLI USA E LA BRITISH COLUMBIA, PASSANDO DA SEATTLE A VANCOUVER E RISALENDO FINO A JUNEAU».

«IN THE SUMMER OF 2019, AFTER 1,200 MILES OF INLET SAILING, THAT IS, IN THE SEA ENCLOSED BETWEEN THE MAINLAND OF ALASKA AND THE ISLANDS OFF THE COAST, WE SPENT TWO MONTHS BETWEEN THE NORTHERNMOST STATE OF THE USA AND BRITISH COLUMBIA, GOING FROM SEATTLE TO VANCOUVER AND SAILING BACK UP UNTIL JUNEAU».



«Voi amate il mare, capitano? Sì! L'amo! Il mare è tutto. (...). Il suo respiro è puro e sano. È l'immenso deserto dove l'uomo non è mai solo, poiché sente fremere la vita accanto a sé. Il mare non è altro che il veicolo di un'esistenza soprannaturale e prodigiosa; non è che movimento e amore, è l'infinito vivente». Così il capitano Nemo del fantascientifico libro "Ventimila leghe sotto i mari" di Jules Verne descrive in modo poetico e accurato quello che il mare rappresenta per sé. E così io mi immagino il pensiero di ogni Capitano, che sceglie una vita a spasso per oceani tranquilli e tempestosi, travolto da una passione tanto forte da immolare la propria esistenza alla scoperta. E questa passione la ritrovo nelle parole del Capitano Paolo Bozzo Costa, celebre per aver solcato gli oceani di tutto il mondo, non con il Nautilus, ma con un altrettanto sofisticato Overmarine Mangusta GranSport 54, un viaggio compiuto nell'arco di quasi 4 anni e 55 mila miglia nautiche percorse tra gli oceani Atlantico, Pacifico e Indiano.

«Prima del 54 metri El Leon l'armatore possedeva un Overmarine Mangusta da 40 metri con il quale facevamo anche doppia stagione», ci dice il Capitano Bozzo Costa. «Con quello abbiamo girato tanto, era una barca veloce con 4 idrogetti, inverno ai Caraibi ed estate in Mediterraneo. Poi al boat show di Miami ci arrivò tra le mani il progetto di questo 54 metri. Dopo un incontro con i vertici Overmarine, partì questa avventura per l'esemplare numero uno. L'Armatore firmò il progetto e da lì, dopo qualche modifica, partirono i lavori, che ho personalmente seguito. 3 anni di costruzione,



consegna nel 2018: era varato El Leon. Si tratta di una barca molto versatile con cui abbiamo traversato gli oceani con prestazioni importanti e consumi molto ridotti. Abbiamo avuto la possibilità di raggiungere i 32 nodi in navigazione, è molto prestazionale, ma difficilmente li abbiamo raggiunti. La mia filosofia di navigazione è più lenta e con meno impatto ambientale possibile». **Capitano, ma è nato prima l'uovo o la gallina, ossia: avete pensato a quell'imbarcazione per realizzare questo viaggio, o il viaggio è stato una conseguenza delle prestazioni della barca?** Le cose arrivarono un po' per caso. Eravamo in Florida e da lì saremmo partiti alla volta dei Caraibi, ma poi ci confrontammo su alcune fotografie inviatemi da un mio collega che era in Alaska. All'armatore piacque l'idea di un viaggio più inconsueto. «*Con le dovute attenzioni ce la possiamo fare. Attraverseremo Panama e poi inizieremo a costeggiare la California, poi arriveremo in Alaska*», gli dissi. Così fu: nell'estate del 2019, dopo aver percorso 1.200 miglia di navigazione in let, ossia nel mare chiuso tra la terraferma dell'Alaska e le isole di fronte, abbiamo passato due mesi tra lo stato più a nord degli USA e la British Columbia, passando da Seattle a Vancouver e risalendo fino a Juneau. **E come è stato? Cosa avete trovato e visto lungo il viaggio, e poi durante la permanenza?** È stato molto particolare, è quasi come navigare in fiume perché è una navigazione stretta, con forti correnti, a volte arriva la nebbia di colpo. Ma i panorami sono indescrivibili, abbiamo dato fondo in baie dove c'eravamo solo noi. Ci è capitato di osservare al binocolo degli orsi che passavano con i cuccioli sulle spiagge di

fronte, abbiamo visto le orche. Insomma, paesaggi ed esperienze inusuali per lo yachting.

Ci racconti un aneddoto... Eravamo in una baia, siamo scesi con il tender e l'Armatore prese del ghiaccio da un iceberg, così abbiamo pensato bene di fargli un cocktail. Penso che sia un'esperienza che l'armatore difficilmente potrà dimenticare. **L'Alaska è stata la tappa più coinvolgente?** L'Alaska e l'Asia sono stati i momenti e i paesaggi più interessanti durante questo giro del mondo, l'Alaska perché è proprio qualcosa di diverso, lo è ad esempio nel vivere il paese che ti ospita in quel momento. Abbiamo viaggiato con un pilota alasciano a bordo H24 con cui si condivide la navigazione, che conosce i luoghi molto bene, che si interfaccia con altri piloti. È stato tutto molto più sicuro e ben organizzato, tra l'altro è obbligatorio avere un pilota locale a bordo per tutto il periodo di permanenza.

Sull'Asia ci torniamo tra un po'. **Dall'Alaska... poi?** Siamo riscesi in California per la manutenzione ordinaria e nell'inverno tra 2019 e il 2020 abbiamo fatto la traversata della prima parte del Pacifico fermandoci alle Isole Marchesi, che fanno parte della Polinesia Francese, e abbiamo fatto crociera in tutta la Polinesia.

Era il periodo del Covid iniziale e più severo... come avete affrontato le restrizioni e i divieti? L'armatore è riuscito a raggiungere in aereo *El Leon* poco prima che chiudessero le frontiere, ma non è stato facile perché è arrivato qualche caso di Covid a Papeete, nella capitale, e le autorità francesi hanno deciso di fermare i voli isolando gli

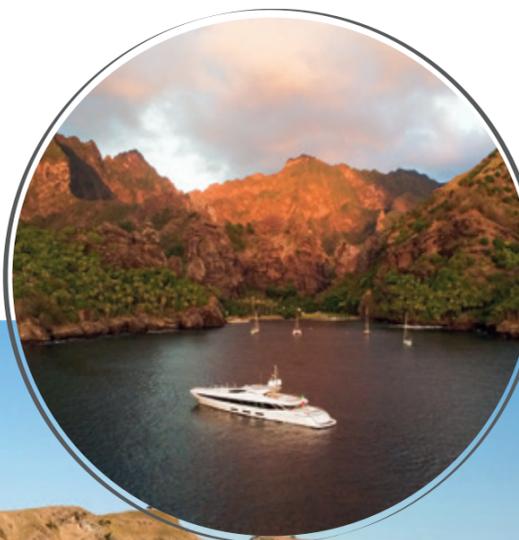


arcipelaghi. Hanno poi dato ordine agli yacht di non muoversi e noi ci siamo trovati ad un bivio: restare in French Polinesia o andare via? Andare via comportava un rischio: avevamo i Monsoni in arrivo verso Panama; andare avanti significava, invece, probabilmente non poter entrare. Quindi siamo rimasti fermi 40 giorni all'ancora aspettando istruzioni. Poi la situazione è migliorata e siamo arrivati a Bora Bora tre giorni dopo la revoca del lockdown.

Possiamo immaginare una Bora Bora inconsueta... Sì, praticamente non c'era nessuno, non c'erano turisti, non c'era nulla di aperto. Una situazione diversa, ma privilegiata, se vogliamo...

Ci vuole sangue freddo per gestire una situazione così delicata... Devo dire che abbiamo tenuto alto il morale del gruppo, nonostante il pensiero volasse sempre all'Europa e alle nostre famiglie. **Ecco, famiglie. Come si gestisce da Capitano di una nave da diporto la vita privata, è mai rientrato durante questi quasi 4 anni?** Sì, rientravo per due mesi e poi riprendevo il viaggio, in quei periodi di mia assenza c'era il Primo

«*IN FRENCH POLINESIA, VICINO ALLE FIJI ABBIAMO AVUTO 48 ORE DI MARE MOLTO GROSSO E INASPETTATO, MA LA DIREZIONE ERA AL TRAVERSO E NON DI PRUA, QUINDI IL MARE, SEPPUR GROSSO, ACCOMPAGNAVA LA BARCA*».
«*IN FRENCH POLYNESIA, CLOSE TO THE FIJI ISLANDS, WE HAD 48 HOURS OF VERY ROUGH SEAS THAT NOBODY WAS EXPECTING, BUT THE DIRECTION WAS ACROSS AND NOT TOWARDS THE BOW, SO THE SEA - THOUGH VERY ROUGH - WAS ACCOMPANYING THE BOAT*».



Ufficiale a sostituirmi, o una persona da me designata, è stato un giro molto lungo, ma onestamente ben strutturato per tempistiche e location. Abbiamo avuto modo di farlo, ma anche di gestire al meglio la nostra vita privata.

Ci sono stati dei momenti di criticità per le condizioni meteomarine o per questioni geopolitiche? Situazioni impegnative ce ne sono state alcune. In pericolo non lo siamo mai stati, ma ovviamente in 55 mila miglia in 4 anni si possono presentare delle criticità. In French Polinesia, vicino alle Fiji abbiamo avuto 48 ore di mare molto grosso e non previsto, ma la direzione era al traverso e non di prua, quindi il mare – seppur grosso – accompagnava la barca. *El Leon* ha un'eccellente tenuta di mare e degli stabilizzatori molto potenti che ci hanno permesso di affrontarlo. Un'altra volta è capitato in Mar Rosso inaspettatamente: si tratta di un mare chiuso, ma che sa essere molto aggressivo. Inoltre proprio in Mar Rosso, soprattutto nella parte iniziale, c'è pericolo di pirateria. Quindi bisognava avere a bordo le guardie armate, che sono salite alle Maldive e ci hanno scortato fino in Egitto. In quei giorni abbiamo preso un mare che non ci permetteva di andare avanti, ma il pericolo di pirateria non ci consentiva

neanche di stare fermi. Da una parte il pericolo dei pirati di nazioni ostili, dall'altro l'Arabia Saudita che non consentiva l'ingresso nelle loro acque, e quindi per 2 giorni ho temporeggiato facendo in sostanza avanti e indietro lungo lo stesso tratto di mare, nell'attesa che si placasse verso nord fino a permetterci di attraversarlo. **L'armatore era a bordo?** No, eravamo solo noi dell'equipaggio e le guardie armate. Aspettavamo che l'armatore arrivasse per la crociera in Egitto. **Il problema della pirateria poteva esserci anche in Asia?** Ci sono delle società di sicurezza che si occupano di monitorare e aggiornare la situazione da questo punto di vista. Poteva esserci questo rischio, soprattutto nello Stretto di Malacca, tra la penisola Malese e l'isola indonesiana di Sumatra, ma negli ultimi anni i pirati sono stati scoraggiati dalle autorità, il consiglio era quello di farlo velocemente senza fermarsi, ed è quello che abbiamo fatto. **Quindi vi siete spostati in Asia... come ci siamo arrivati?** Dopo le Fiji siamo andati in Australia per la manutenzione e da lì siamo saliti in asia, dove siamo rimasti per un anno e mezzo, facendo base a Bali, e abbiamo avuto modo di visitare l'Indonesia

molto approfonditamente, che è meravigliosa soprattutto dal punto di vista naturalistico, sopra e sott'acqua, dove c'è ancora una fauna incontaminata e ricchissima di biodiversità. Abbiamo visitato moltissime delle oltre 17.000 isole che la compongono, siamo arrivati a nord sotto alle Filippine, abbiamo visto Sulawesi e altre isole conosciute come le isole di Jurassic Park, proprio a significare quanto questi luoghi siano selvaggi e incontaminati.

Dove vorrebbe portare ancora *El Leon*? Una crociera sui mari del Nord... una bella estate tra i fiordi norvegesi... però per ora c'è il Mediterraneo, che resta uno dei mari più belli del mondo.

“Do you love the sea, captain? Yes! I love it! The sea is everything (...) Its breath is pure and healthy. It is the immense desert where man is never alone, for he feels life quivering beside him. The sea is nothing but the vehicle of a supernatural and prodigious existence; it is nothing but movement and love, it is the living infinite”. These are the words with which Captain Nemo in the science-fiction novel *Twenty-thousand Leagues Under the Sea* by Jules Verne poetically and accurately describes what the sea means to him. And this is how I imagine the

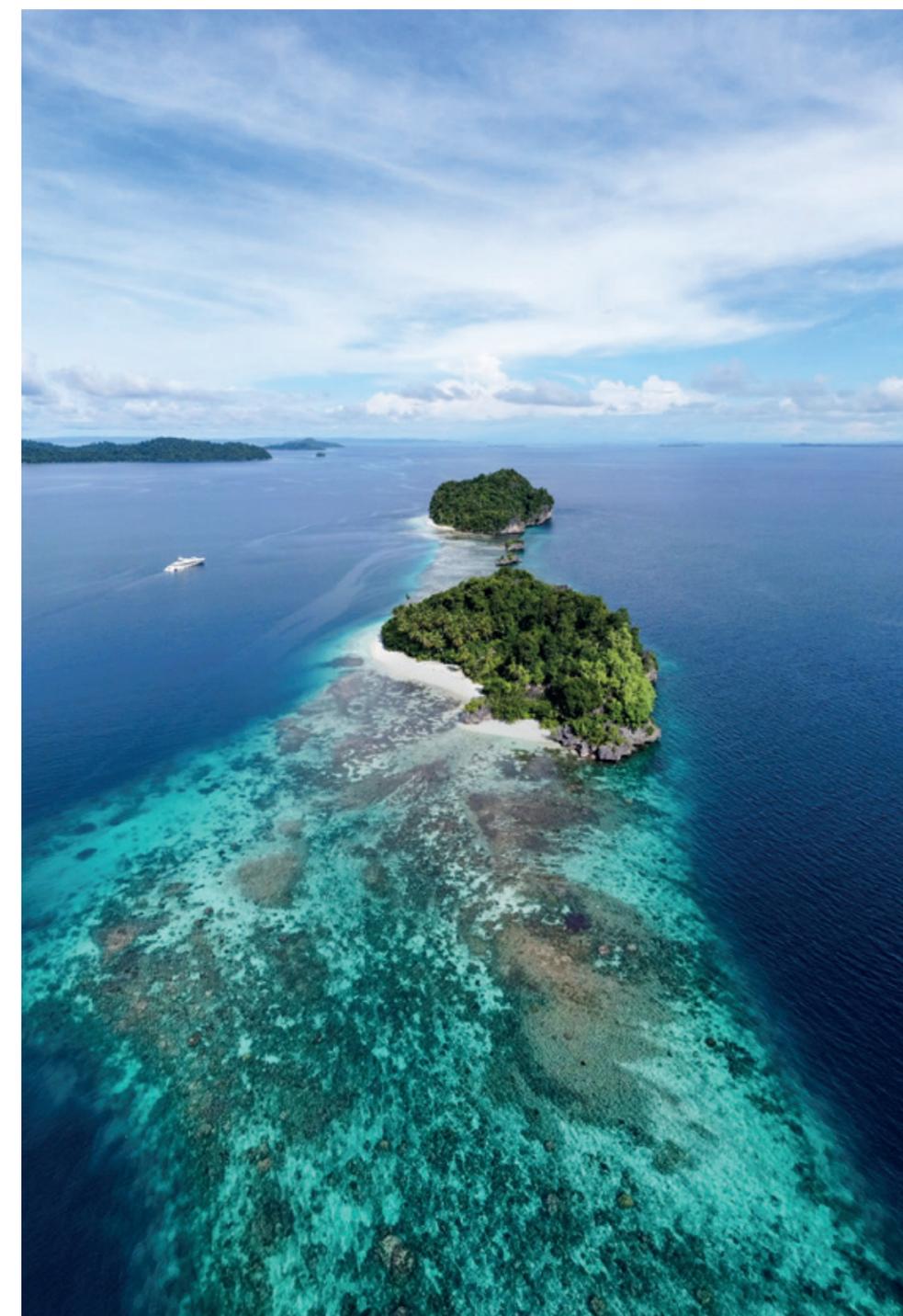
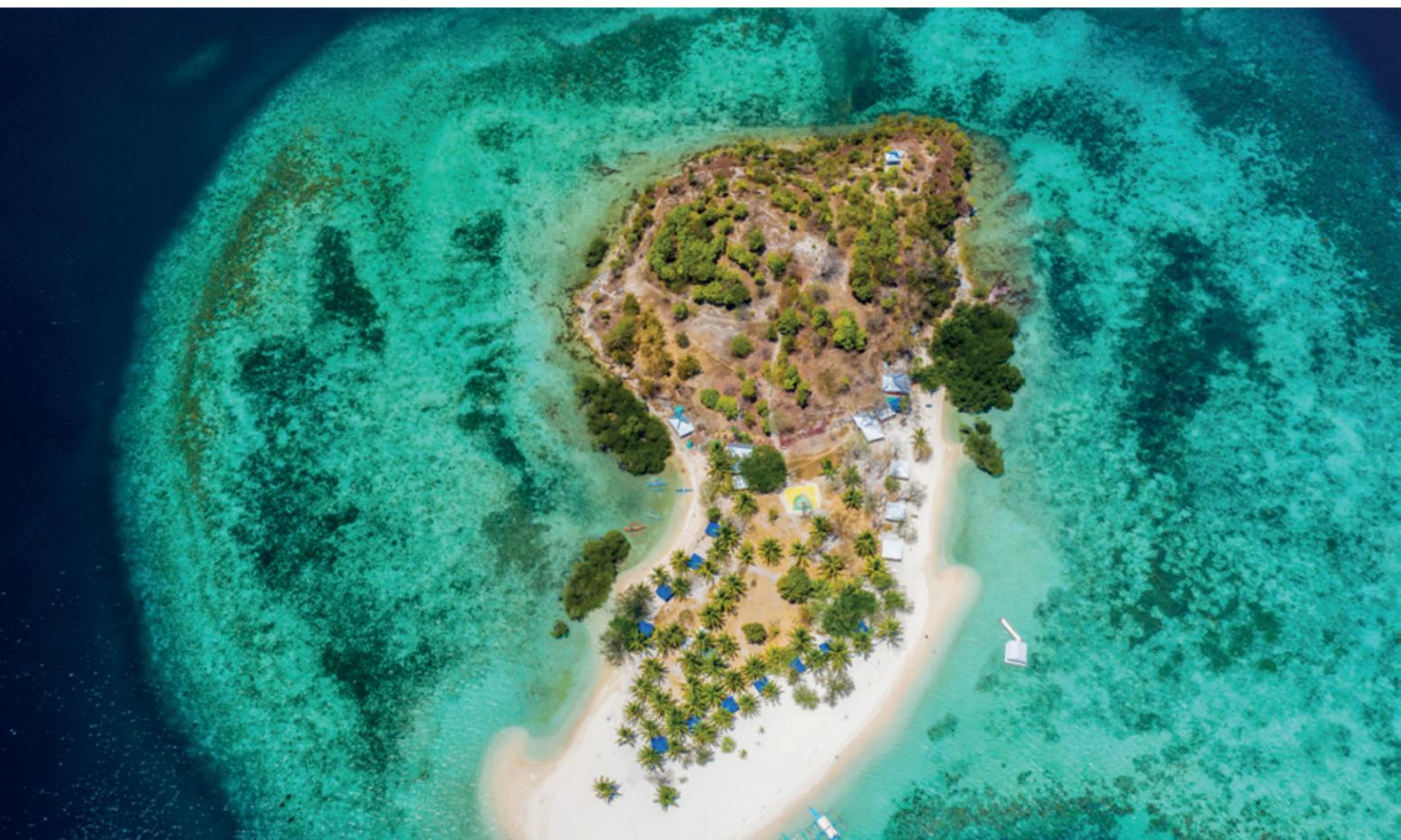


thought of every Captain who chooses a life travelling calm and stormy oceans, overwhelmed by a passion so strong he feels the need to dedicate his very existence to discovery. This is the same passion I find in the words of Captain Paolo Bozzo Costa, famous for having sailed all the oceans on the planet, not with the *Nautilus*, but with an equally sophisticated Overmarine Mangusta GranSport 54, a journey completed over a period of almost 4 years and 55 nautical miles covered on the Atlantic, Pacific, and Indian Oceans. «Before the 54-metre *El Leon*, the owner possessed a 40-metre *Overmarine Mangusta*, which he used year-round», as Captain Bozzo Costa tells us. «We covered a lot of miles with that boat, it was fast - with 4 water jets - winter in the Caribbean and summer in the Mediterranean. Then, at the Miami boat show, we came across the project for this 54-metre boat. After a meeting with Overmarine's top management, this adventure began to build the very first example. The Owner signed the project and then, after some amendments, production was launched, which I followed step by step. 3 years of construction, delivery in 2018: *El Leon* had been launched. It is a highly versatile boat with which we crossed the oceans with a significant performance and highly reduced consumption. We had the chance to reach 32 sailing knots - as it is a high-performing boat - but we rarely hit that peak. My sailing philosophy is slower and with as low an environmental impact as possible».

Captain, what came first, the hen or the egg? I mean: did you conceive that boat to make this journey or was the journey a consequence of the boat's performance? Things happen a bit by chance. We were in Florida, and from there we were going to sail through the Caribbean, but then we started talking about some photographs that a colleague of mine in Alaska had sent me. The owner liked the idea of a more unusual journey.

«**ABBIAMO VISITATO MOLTISSIME DELLE OLTRE 17.000 ISOLE DELL'INDONESIA, SIAMO ARRIVATI A NORD SOTTO ALLE FILIPPINE, ABBIAMO VISTO SULAWESI E ALTRE ISOLE CONOSCIUTE COME LE ISOLE DI JURASSIC PARK, PROPRIO A SIGNIFICARE QUANTO QUESTI LUOGHI SIANO SELVAGGI E INCONTAMINATI.**»

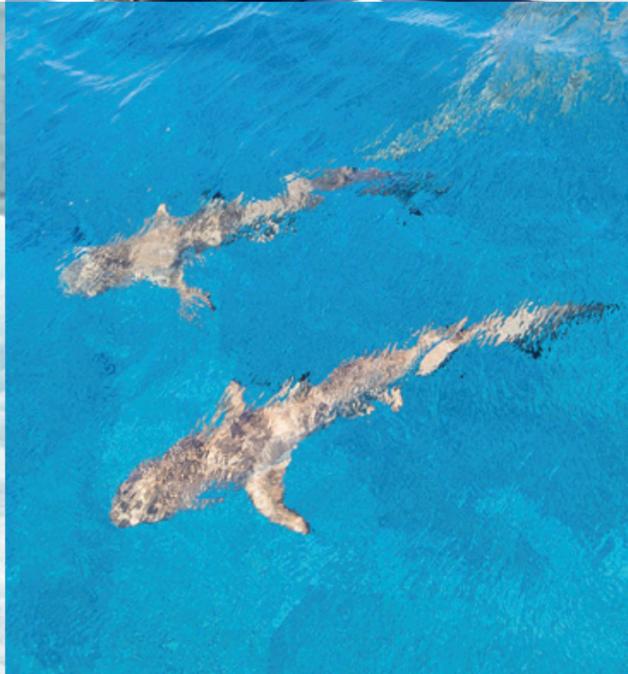
«**WE VISITED MANY OF INDONESIA'S MORE THAN 17,000 ISLANDS, WE WENT UP NORTH BELOW THE PHILIPPINES, AND WE SAW SULAWESI AND OTHER ISLANDS KNOWN AS THE JURASSIC PARK ISLANDS, JUST TO TELL YOU HOW UNCONTAMINATED AND WILD THESE PLACES ARE.**»





«ERAVAMO IN UNA BAIJA, SIAMO SCESI CON IL TENDER E L'ARMATORE PRESE DEL GHIACCIO DA UN ICEBERG, COSÌ ABBIAMO PENSATO BENE DI FARGLI UN COCKTAIL. PENSO CHE SIA UN'ESPERIENZA CHE L'ARMATORE DIFFICILMENTE POTRÀ DIMENTICARE».

«WE WERE IN THIS BAY, WE HAD GONE DOWN WITH THE TENDER AND THE OWNER TOOK SOME ICE FROM AN ICEBERG SO WE USED IT TO MIX HIM A COCKTAIL. I THINK THAT IS AN EXPERIENCE THE OWNER WILL NOT SOON FORGET».





«IN MAR ROSSO, SOPRATTUTTO NELLA PARTE INIZIALE, C'È PERICOLO DI PIRATERIA. QUINDI BISOGNAVA AVERE A BORDO LE GUARDIE ARMATE, CHE SONO SALITE ALLE MALDIVE E CI HANNO SCORTATO FINO IN EGITTO».
«IN THE RED SEA, ESPECIALLY IN THE INITIAL PART, THERE IS A PIRACY HAZARD. SO, WE NEEDED TO HAVE ARMED GUARDS ON BOARD, WHO JOINED US IN THE MALDIVES AND ESCORTED US UNTIL EGYPT».

«With the necessary precautions, we should be able to make it. We will cross Panama and then we will sail along the coast of California to reach Alaska», I told him.

And that's what we did: in the summer of 2019, after 1,200 miles of inlet sailing, that is, in the sea enclosed between Alaska's mainland and the islands off the coast, we spent two months between the northernmost state of the USA and British Columbia, going from Seattle to Vancouver and sailing back up until Juneau.

What was it like? What did you find and see along the journey, and then during your stay? It was very peculiar – it is almost like sailing on a river because it is a narrow navigation, with strong currents, and at times the fog shows up out of nowhere. But the scenery is indescribable, we dropped the anchor in bays where no one else but us was anywhere to be seen. We even spotted some bears in our binoculars who were walking by on the beaches in front of us with their cubs, we saw orcas. In short, unusual scenery and experiences for yachting.

Tell us one anecdote... We were in this bay, we had gone down with the tender and the owner took some ice from an iceberg so we used it to mix him a cocktail. I think that is an experience the owner will not soon forget.

Was Alaska the most exciting stage of the trip? Alaska and Asia were the most interesting moments and landscapes

during this trip around the world. Alaska because it is truly something else, it is different for instance when you get to experience the town that hosts you.

We travelled with an Alaskan driver on board 24h a day who participated in the navigation as he knew the places very well and could interact with the other drivers. Everything was very safe and well organised. It is mandatory to have a local driver on board during the entire Alaskan waters.

We will get back to Asia in a moment. Alaska and then, where...? We went back down to California for ordinary maintenance and in the winter between 2019 and 2020 we crossed the first part of the Pacific stopping on the Marquesas Islands which are part of French Polynesia, and we cruised throughout Polynesia.

That was the initial Covid period, the most acute stage of the pandemic... how did you deal with the restrictions and prohibitions? The owner was able to reach *El Leon* by plane just before they closed the borders, but it was not easy because some cases of Covid also reached Papeete, the capital, and the French authorities decided to cancel all flights to isolate the archipelagos. Then they ordered yachts to stay where they were and we found ourselves at a crossroads: should we stay in French Polynesia or move on? Leaving implied a risk: we had Monsoons coming in towards Panama. But if we continued



our journey, we risked being denied access. So we stayed put for 40 days anchored and awaiting instructions. Then the situation improved and we reached Bora Bora 3 days after the lockdown was revoked.

A highly unusual Bora Bora,

I imagine... Yes, there was practically no one there – no tourists, nothing was open. A different situation, but also a privilege, if you think about it...

You certainly need cold blood to manage such a delicate situation...

I must say that we kept morale high within the group, even though our thoughts were always in Europe with our families.

Right, the families. How do you manage your private life as Captain of a pleasure boat? Did you ever go back home during these almost 4 years?

Sure, I would go back for two months and then I would resume the journey.

When I was absent, the First Official, or another person appointed by me, would replace me. It was a very long trip, but honestly very well structured in terms of timings and locations. We were able to go through with it but also keep

having at least some private life.

Were there any critical moments due to weather or sea conditions or geopolitical issues? There were some difficult situations. We were never really in danger, but 55 thousand miles in 4 years will almost certainly present some issues. In French Polynesia, close to the Fiji Islands, we had 48 hours of very rough seas that nobody was expecting, but the direction was across and not towards the bow, so the sea – though very rough – was accompanying the boat. *El Leon* has excellent seakeeping and very powerful stabilisers that allowed us to face it. Another time, we were caught off guard in the Red Sea: this is a closed sea, but it can be very aggressive. Also, in the Red Sea, especially in the initial part, there is a piracy hazard. So we needed to have armed guards on board, who joined us in the Maldives and escorted us to Egypt. During those days we got into a sea that didn't allow us to proceed, but the piracy hazard didn't allow us to stop either. On the one hand, we had the threat of pirates from hostile nations, on the other, Saudi Arabia didn't allow

access into their waters, so for 2 days I was treading waters going back and forth on the same stretch of sea, in the hope that it would calm down in the north and let us cross it.

Was the owner on board? No, we were just the crew and the armed guards. We were waiting for the owner to arrive to do the cruise through Egypt.

Was piracy a risk in Asia too? Some security companies specialise in monitoring and updating the situation from this point of view. The risk does exist, especially in the Strait of Malacca, between the Malay peninsula and the Indonesian island of Sumatra, but in recent years pirates have been discouraged by the authorities.

The suggestion was to cross it quickly and without stopping, and that is what we did.

And then you moved on to Asia... how did you get there? After Fiji we went to Australia for maintenance and from there we went up towards Asia, where we stayed for a year and a half, using Bali as our base. We had a chance to visit Indonesia and explore it in depth – a marvellous island especially from the point of view of nature, above and below water, where there is still an uncontaminated and highly biodiverse fauna. We visited many of the more than 17,000 islands that make up the country, we went up north below the Philippines, and we saw Sulawesi and other islands known as the Jurassic Park islands, just to tell you how uncontaminated and wild these places are.

Where would you still like to take *El Leon*? A cruise of the northern seas... a nice summer in the Norwegian fjords... but for now there is the Mediterranean, which is still one of the most beautiful seas in the world. ▴

Il Mangusta GranSport 54 *El Leon* ha una stazza internazionale di 498 Gross Tonnage, 358 tonnellate di dislocamento a mezzo carico, 54 metri di lunghezza e 9 di larghezza, 10.400 cavalli di potenza complessiva dei 4 motori Mtu di 1.939 kW ciascuno, circa 30 nodi di velocità massima, oltre 4.200 miglia nautiche di autonomia a 12 nodi.

The Mangusta GranSport 54 El Leon has 498 Gross Tonnage, 358 tonnes displacement at half load, 54 metres in length and 9 in width, 10,400 hp overall power in the 4 MTU engines with 1,939 kW each, about 30 knots maximum speed, and a range of more than 4,200 nautical miles at 12 knots.

