



Lucas Lucarelli; titolare della MadMax Charter.

INTERVISTA ALL'ESPERTO

La scuola degli skipper

Venti giorni di corso full immersion, con la garanzia di un imbarco per chi lo supera. È la formula vincente che ha decretato il successo della MadMax Charter. Abbiamo incontrato il suo direttore, Lucas Lucarelli

Questo 2015 si sta dimostrando un anno di vero rilancio per il mondo del charter. C'è una società toscana, la MadMax charter, che si distingue per i suoi corsi di formazione per skipper, che sono diventati un vero punto fermo nel panorama del Mediterraneo. Abbiamo deciso di fare il punto con Lucas Lucarelli, creatore e anima della MadMax, per capire le ragioni di un tale successo...

Il corso di formazione per skipper della MadMax Charter è un "unicum" nel panorama mediterraneo. Com'è nata questa idea e cosa lo distingue dagli altri?

Più che un'idea è stata la disperazione! Non riuscivo a trovare skipper preparati e questo mi ha spinto ad organizzare un corso che insegnasse ai futuri skipper quello che io ho imparato in 20 anni di lavoro. Ciò che rende unico questo corso (non solo nel mondo del mare), è l'ingaggio garantito a tutti i promossi.

So che si fa un po' di fatica a crederlo, ma le testimonianze di tutti gli skipper promossi ed ingaggiati sono una prova reale della veridicità delle mie affermazioni. Un'altra caratteristica unica sta nel fatto che questo corso è organizzato da una società di charter che forma gli allievi per ingaggiarli a bordo del-

le proprie imbarcazioni, capisce bene che l'impegno profuso per formarli è nostro primario interesse e questo fa la differenza con qualsiasi scuola di vela "classica". Queste non sono legate a filo doppio con l'allievo, il quale, terminato il corso, termina anche il rapporto con la scuola; con noi è il contrario: terminato il corso, inizia la collaborazione! Un'altra sostanziale differenza è la durata del corso stesso; nessuno dura 20 giorni full-immersion vissuti a bordo di un catamarano, dove le lezioni non terminano mai e gli allievi si ritrovano a dover metter mano a tutti gli impianti a qualsiasi ora perché li "sabotiamo" volutamente inserendo ogni tipo di avaria che può capitare.

Come si sviluppano le tre settimane di corso?

Uno skipper deve saper fare di tutto a bordo, non solo governare la barca, che paradossalmente è la cosa più semplice. La prima settimana insegniamo agli allievi ad intervenire sull'impianto elettrico (oggi le barche sono diventate delle astronavi!), insegniamo a saldare, a usare il tester, mostriamo la totalità degli apparati elettrici e come sistemarli o bypassarli. Quello che più conta però è il metodo: ad ogni spiegazione segue sempre la messa in pratica e ogni intervento viene eseguito singolarmente da ogni allievo (non vogliamo coppie di lavoro), nella pratica lo skip-

A bordo uno skipper deve saper fare tutto; governare la barca è la cosa più semplice

Ogni allievo MadMax deve essere in grado di intervenire personalmente a fronte di ogni problema di bordo. L'aspetto pratico dell'insegnamento assume dunque un ruolo fondamentale

per è solo!

Può farci un esempio?

Quando insegniamo come aggiustare un wc intasato, ne smontiamo uno dalla barca e lo spieghiamo. Poi, 8 allievi, 8 wc sul tavolo: ognuno smonta e rimonta il suo...è solo così che si impara e si acquisisce fiducia nelle proprie capacità.

È vero che ad ogni allievo viene regalata una valigia attrezzi?

Sì, è vero, gli viene fornita inclusa nel prezzo del corso una valigia-trolley con attrezzi per risolvere la maggior parte degli interventi di bordo. Un'ulteriore valigetta con resine epossidiche, stuoie, stucchi sottomarini, saldatore, trapano, smerigliatrice angolare, tester e kit riparazione vele completeranno la dotazione (sempre inclusa nel prezzo) a coloro che supereranno il corso, idonei quindi a essere ingaggiati dalle società di charter. Lo skipper MadMax ingaggiato si imbarcherà quindi con la propria dotazione di attrezzi e materiali per il pronto intervento a riprova di una figura altamente specializzata e professionale, ancora inesistente nel settore nautico.

Come funziona la vostra collaborazione con la Lombardini?

La Lombardini Marine Italia ha creduto in que-

sto progetto fin dall'inizio, ospitandoci per due giorni a Rieti e mettendo a disposizione degli allievi i suoi tecnici che insegnano come sistemare il 90% delle avarie del motore, un addestramento specifico a cui normalmente accedono solo le officine autorizzate...il metodo è sempre lo stesso...sporcarsi le mani!

Le lezioni in mare quando cominciano?

Appena finita la prima settimana partiamo per due settimane di navigazione, tante manovre in banchina (dove si fanno la maggior parte dei danni) e manovre in rada in condizioni limite, dove l'imbarcazione passa il 90% del tempo.

Una lezione a parte, di vitale importanza, è il test sulle migliori ancora in commercio che mettiamo alla corda testandole con i motori in retro e con diverse lunghezze di calumo al quale attacchiamo un dinamometro per dimostrare agli allievi che le tante prove che si leggono sulla tenuta delle ancore sono inventate o fatte in maniera superficiale, mentre avere la giusta ancora (modello e peso) e il giusto calumo sono fondamentali per la sicurezza e per la serenità dello skipper. La navigazione notturna con rilevamenti di fari e fanali traslati nel tempo è un'altra disciplina ormai dimenticata, ma che noi insegniamo, perché lo skipper MadMax deve fare la differenza nei momenti più difficili e lo spegnersi del Gps di notte, nell'attraversamento delle bocche di Bonifacio a 12 nodi a vela (successo al sottoscritto) mette in crisi anche un capitano di lungo corso e sapere cosa fare in quei momenti cruciali, fa la differenza tra un bel racconto da condividere davanti ad un bicchiere di rum e la tragedia!

Altri argomenti importanti sono la lezione sulle resine epoxy, come laminare e usare gli stucchi sottomarini, poi fondamentale è la lezione su come riparare una vela e credermi, abbiamo sviluppato altri metodi che vanno ben oltre la normale cucitura! **Non mancano poi lezioni su come approcciarsi al cliente, come accoglierlo, come fornirgli il massimo del servizio, ma sapergli anche comunicare che la barca non è un albergo a 5 stelle e che non sempre si può andare dove vuole lui, perché in questo mondo meraviglioso è il vento che fa ancora da padrone! Ci sono particolari difficoltà nella gestione di un multiscafo rispetto a un monoscafo? Un multiscafo è largo e le manovre in porto**



L'arte del carteggio è fondamentale: se si rompe il Gps, che fai?

necessitano di molta pratica, i doppi motori all'inizio confondono, poi una volta padroneggiati ti fanno mettere il catamarano dove vuoi. Un'altra cosa da tenere a mente è la conduzione a vela, il catamarano non perdona come il monoscafo che sotto raffica si sdraia, sventa e capisci che è il caso di prendere una mano...il cata non sventa, non si alza su uno scafo (per fortuna!), così la raffica la prendi piena e spacchi qualcosa... **C'è un'età media precisa tra i partecipanti? No, ho allievi di tutte le età, dal ragazzino al sessantenne e questa è una cosa bellissima perché, non per fare retorica, il mare accenna tutte le età ed è fantastico vedere a bordo generazioni diverse che parlano la stessa lingua. Vengono anche allievi che hanno finalità diverse, sempre più spesso partecipano armatori, anche di società importanti, per capire come meglio ottimizzare le loro barche, come non prendere fregature dall'elettricista o dal meccanico di turno. Vista la tua esperienza, che cosa bisogna assolutamente saper fare a bordo?**

Oggi uno skipper non può definirsi tale se non sa mettere le mani sull'impianto elettrico e sul motore, ma la caratteristica fondamentale è avere un'occhio al futuro, a cosa potrebbe rompersi, ad anticipare, prevedere e prevenire...

C'è qualche dritta da dare sulla gestione di un equipaggio pagante? Sì, farli sentire a casa, poche regole, ma fondamentali, per il resto libertà assoluta; questo crea un legame tra skipper e cliente che è la base per una piacevole convivenza che a volte diventa amicizia. Poi lo skipper deve saper trasmettere serenità e sicurezza all'equipaggio in qualsiasi situazione e li non

Uno skipper deve saper anticipare, prevedere e prevenire quello che potrebbe rompersi a bordo

Manovrare un catamarano in porto e i due giorni di corso con i tecnici di Lombardini Marine Italia sono tra gli elementi fondamentali del corso MadMax.

si può barare...o sei preparato veramente o il cliente se ne accorge, anche se è la prima volta che monta su una barca!

Un aspetto fondamentale del corso è la certezza, per gli allievi che lo superano, di essere ingaggiati. Non tutti possono trovare posto nella flotta MadMax: hai accordi con altre flotte di charter?

Il corso per skipper MadMax esiste da molti anni e il Tam Tam di banchina ha cominciato a parlare degli skipper MadMax come dei veri professionisti. **Moltissime società di charter oggi attingono al nostro bacino di skipper con regolarità, anzi, ogni anno non riusciamo a coprire tutte le richieste che ci arrivano. Una cosa che tengo a chiarire è che il corso non termina con un semplice attestato in mano allo skipper che dovrebbe andare a bussare alle porte delle società di charter, ma si conclude con la telefonata del sottoscritto al titolare della società di charter e gli comunica nome e cognome dello skipper promosso da ingaggiare, semplice!**

I neo skipper trovano lavoro anche presso armatori privati?

Sì, capita spesso che anche gli armatori privati ci chiedano degli skipper, proprio l'altro giorno un armatore di uno Swan59 cercava uno skipper fidato per fare il giro del mondo.

Qual è l'impegno che la MadMax charter si assume nei confronti degli skipper?

Questa scuola non nasce con l'intento di insegnare qualcosa senza fini ben precisati, ma è al contrario una sorta di ufficio di collocamento che garantisce all'allievo una garanzia di ingaggio. È un punto di riferimento per chi vuole vedere riconosciute le proprie qualità e allo stesso tempo un bacino a cui tutte le società di charter possono attingere nella ricerca di uno skipper con altissimi standard professionali.

Come evolverà il mondo del charter?

Il futuro non sono gli appassionati di vela (una nicchia ristretta), ma l'enorme bacino di vacanzieri non appassionati di vela, vogliosi di una vacanza diversa, non al mare, ma sul mare, capendo che non è costoso come credevano. Ci sarà quindi sempre più richiesta di skipper per condurre i catamarani che sono il mezzo ideale per questo tipo di clientela. Buon vento!

www.madmaxcharter.it, info@madmaxcharter.it, tel. 3401163101

