

MANFRED MARKTEL



*Mare,
traversate, amici, tartarughe
e tanti dubbi*

FEBBRAIO 2000 - GIUGNO 2001



*Un ringraziamento particolare
al Comandante Dino Bolla.*

*Alla mia famiglia
che mi concede le lunghe assenze in mare
e non mi obbliga a fare il vecchietto a casa,
al mio amico Franco Bertinetti
al quale per trent'anni mi ha legato
un'amicizia profonda.*

*Un particolare ringraziamento
all'amico editore Paolo Saviolo
per avermi dato la possibilità
di pubblicare questo racconto.*

Il Mare,

Questo splendore di mare!

*Uomini navigano
Donne lavorano
Bimbi nuotano
Delfini saltano
Giocano i tonni
e, finalmente la pace felice
per tutti quelli che amano il mare*

*mia figlia Sara nel 1979
all'età di sei anni*

DAL SOGNO ALLA PARTENZA

Non so bene quando questo viaggio che sta per iniziare, si è concretizzato nei miei pensieri, desideri e sogni. Una decisione presa all'ultimo momento non è. Da trent'anni desideravo effettuare un VIAGGIO, che si potesse chiamare tale!

Già qualche anno fa, senza però avere il tempo necessario sono partito per diversi mesi, ma gli impegni allora presenti mi hanno impedito di restare in barca. Ero arrivato quasi fino alle Azzorre, e solo una forte burrasca da sud ovest mi aveva tolto la possibilità di raggiungere la meta desiderata

Posso dire meno male, perché un amico, arrivato successivamente in aereo, fotografò il disastro causato dal mal tempo sul porto di Ponta Delgada

Diverse navi di piccolo e medio tonnellaggio erano state strappate dai loro ancoraggi e scaraventate sulle rocce della costa. Tutto quanto mentre io ero al largo, a circa 150 miglia dal porto e combattevo contro la burrasca!

Avevo preso una decisione, poi da molti amici contestata, ma che secondo me era l'unica giusta da prendere in quella situazione. Ho combattuto contro la burrasca che mi circondava, montagne alte come palazzi, e ho combattuto anche contro un'altra burrasca, forse ancora più violenta di quella che mi circondava, ma interna, perché rinunciavo a qualcosa per me molto importante.

Fanno poca fatica e non sanno di che cosa parlano gli amici che mi criticano, stanno comodamente seduti in poltrona guardando la TV oppure sul pontile di qualche porticciolo. La cosa è ben diversa quando uno è da solo, a 500 o 600 miglia dalla costa e con un tempaccio come l'ho trovato a quell'epoca.

Ho virato di bordo e con vento in poppa ho fatto una navigazione di 550 miglia per raggiungere il Portogallo.

Ad ogni modo, dopo quell'anno in barca passato senza lavorare e

curandomi tutte le settimane nei vari ospedali lungo la mia rotta, ho ripreso la mia attività, il periodo del dolce fare niente, era finito. Mi era stata chiesta la collaborazione per un paio d'anni, e con il massimo impegno ho accettato, senza però perdere di vista il sogno della mia vita.

In quei due anni, nonostante il forte impegno in azienda, ho potuto dedicarmi nel tempo libero alla preparazione della barca. Doveva essere una preparazione precisa e meticolosa, ma, soprattutto adatta al viaggio che intendevo intraprendere.

Sarà un viaggio in acque meno tiepide o in mari tropicali?

Sarà in ogni caso un viaggio esclusivamente per il mio piacere.

Sarà il coronamento dei sogni di un navigatore della domenica!

Certamente sarà una grossa fatica collegata a molti disturbi fisici e psichici, sarà una sofferenza per l'assenza della famiglia, per il moto della barca e per il freddo che avrei trovato. Ma voglio fare il viaggio! Voglio vedere gli uccelli d'alto mare, le balene, i delfini, e le tartarughe, voglio veder scomparire gli orizzonti nella foschia, voglio vedere albe e tramonti indimenticabili, voglio vedere il sole e la pioggia, le calme e le burrasche e tutto quanto può offrirmi la natura. Per prepararmi al viaggio ho letto moltissimo. Tutto quello che ho potuto trovare. Vorrei vedere tutto quello che era piaciuto a quelli che hanno solcato i mari, molto prima di me.

Guardo il mio libro di bordo, negli ultimi due anni non ho fatto molte annotazioni, ma vedo che in data 28 luglio '99 è arrivato un fax dalla moglie di Rainer. Mi comunica felice, che Rainer era finalmente arrivato a Durban.

Lei Françoise era stata molto preoccupata perché da diverse settimane suo marito non aveva dato segni di vita, non poteva darne, era in viaggio dal Madagascar verso il Sud Africa e, come capita spesso, la rotta lo portava esattamente contro vento e contro corrente, e, invece di impiegare le due settimane previste era rimasto in mare trenta giorni, senza poter comunicare con la moglie.

Alla fine una gran gioia e una grande soddisfazione per chi ha compiuto l'impresa, e, anche per Françoise che ha seguito tutta la navigazione con l'ansia tipica di donna e di moglie.

Mentre rileggo gli appunti mi vengono in mente tanti ricordi, riguardano gli amici, riguardano i navigatori, riguardano tutta l'umanità. Sto preparando la barca e questo mi impegna molto, perché oltre a ciò, devo naturalmente lavorare, e lavorare bene, come sono abituato e vorrei dedicare più tempo alla barca, ma proprio non ci riesco. Non importa, prima di partire, tutto sarà in ordine e sarà a posto. Nonostante il gran da fare, riesco ogni tanto anche ad uscire in mare e sistemare tante piccole cose. Mi viene in mente una canzone popolare della mia infanzia, parla della libertà.

Dice tra l'altro che la libertà si desidera quando non la si ha, ma quando ci si trova liberi dagli impegni che ci assillano la vita, non riusciamo a goderci la nostra agognata libertà, ci sfugge o meglio ce la lasciamo sfuggire. Tanti i dubbi!

Continuo a sostituire particolari tecnici a caricare tutti viveri un'immensità rispetto alla dimensione e alla capacità della barca. Ho calcolato viveri per circa quattro mesi di navigazione, considerando anche le calorie necessarie da assumere. Non saranno le solite 2000 kcal che ho bisogno quando lavoro, ma almeno da 3000 a 3500 per sopportare tutte le fatiche che incontrerò. Ho preparato una tabella molto accurata, suddividendo nella dieta giornaliera proteine, carboidrati, grassi e zuccheri.

Il presidente dell'azienda per la quale lavoro mi parla a quattro occhi, ritengo che a tutt'oggi non creda che voglio fare un giro in barca e certamente mi ritiene non del tutto normale, lascio un lavoro importante ben pagato per vedere il mondo sotto un aspetto diverso, vorrei camminare senza pregiudizi e utilizzare i miei mezzi e capacità per portarmi verso l'orizzonte. Gli assicuro, che la mia intenzione è proprio quella di partire con la barca e non di andare lavorare per qualche concorrente.

Da bravo brianzolo, penso che in fondo e nonostante il colloquio, ancora non mi creda del tutto, mi dice "Lu l'è matt" e chiede di inviargli da ogni porto che toccherò una cartolina postale perché a lui piacciono i paesaggi.

Penso che mi voglia controllare. Lo farò senz'altro e alla fine si troverà una bella raccolta di cartoline postali. Mi offre anche di tornare

nel gruppo quando sarò rientrato e avrò dato l'addio definitivo alla mia vita da vagabondo, io manterrò il mio impegno! E lui?

Difficile decidere adesso, non so ancora se una vita iniziata da vagabondo potrà essere accantonata e rimpostata in schemi tradizionali. Penso già prima del viaggio che l'uomo una volta intrapresa un'impresa particolare, non sarà mai più la stessa persona perché la vita è un'evoluzione continua e la personalità cambia.

Si avvicina velocemente la fine del 1999, un Capodanno storico, la fine di un millennio che non capita molto spesso, a me non capiterà più. Molti festeggiamenti, amici e perché no anche qualche parente. Mi rileggo un articolo scritto su una rivista nautica, lo trovo molto tenero, non so se inventato. Nessun'importanza lo rileggo e lo rileggo, troppo bello per non essere trascritto:

Un navigatore senza fretta

L'ho conosciuto nel porto di Propriano, in Corsica, dove riscuoteva la tariffa degli ormeggi. Parla pure italiano, dice, sentendo il mio scarso francese, sono italiano anch'io ho qui la barca.

Ma come mai riscuoti tu per l'ormeggio? Lui: sono in questo porto da cinque anni e l'incaricato, mio amico, è in ferie.

Circa sessant'anni, sdentato, fare signorile. Sul suo solito ketch c'è un grosso cartello: "cerco equipaggio femminile per le Baleari". Mi spiega che le donne in barca sono più ubbidienti degli uomini. Sono convinto che ha ragione, anche se il cartello è là da molto tempo. Circa cinque anni dopo, in occasione di un trasferimento di una barca alle Canarie, rivedo Renato (così si chiamava) sulla sua barca a Las Palmas. Stetti con lui una settimana, provvedendo per entrambi alla cambusa e alle sigarette (ne fumava quattro pacchetti al giorno). Insistetti perché portassimo la barca a Puerto Mogan, dalla parte opposta dell'isola, a circa 40 miglia al riparo dall'aliseo, dove non piove mai. Ma non accettò: i trenta nodi di poppa che avremmo avuto per le prime 20 miglia lo preoccupavano. Tornai in Italia. Dopo alcuni mesi mi telefonò trionfante. Sono a Puerto Mogan, bada per favore a clienti, devo fare charter, ho bisogno di soldi.

Gli dissi, vedrò cosa posso fare in verità non me la sentivo di mandargli amici e conoscenti, lasciava cenere e mozziconi in ogni angolo della

barca, e tutto l'interno era ormai colore tabacco. Inoltre non sarebbe mai uscito dal porto.

Dopo qualche mese dalla sua telefonata e in occasione di un altro trasferimento alle Canarie, consegnai una barca a Lanzarote, e da lì volai a gran Canaria, per godermi un po' di sole a Puerto Mogan sulla barca di Renato prima di rientrare nell'inverno nebbioso della pianura padana. A Puerto Mogan chiesi dove fosse la barca del signor Renato. L'impiegato del marina faceva il gesto del dormire, non importa, dimmi dove è lo sveglio ma lui mi dice: il signor Renato sta morto.

Fu un pugno nello stomaco. La barca dondolava nel marina di Puerto Mogan, chiusa. Renato era morto per un tumore. Era stato sepolto qualche giorno prima nel cimitero di Las Palmas. Aveva impiegato dieci anni per andare da Venezia alle Canarie, non era certo un gran navigatore, ma era un uomo buono e mite che viveva fuori dalla realtà.

M'informai circa gli ultimi giorni della sua vita, non aveva più un soldo e mangiava ciò che qualche amico generoso gli portava in cuccetta, perché non poteva più alzarsi. Per sua fortuna era convinto d'aver solo un'ernia vertebrale.

La barca era trattenuta in marina nell'attesa che gli eredi pagassero l'arretrato dell'ormeggio. Mi aveva raccontato, l'ultima volta che l'avevo visto, la sua unica, favolosa avventura d'amore. In Corsica aveva trovato equipaggio femminile: una olandesina ventenne. Raccontò: la sera mi chiese dove poteva mettersi a dormire: dove vuoi, dissi, ci sono tre cabine, ma se ti va, puoi venire nel mio letto. Sai cosa rispose, perché no?

Questo articolo tanto semplice e con parole deliziose, rispecchia la vita essenziale e racconta nello stesso tempo cosa si fa in barca, la trasformazione di un carattere, che forse non era mai incisivo, ma man mano che proseguiva nella vita diventava sempre più conciliante.

Chi sa come cambierò io? Nel meglio o nel peggio? Mi pongo il problema, ma non lo risolverò! Dipenderà certamente dal punto di vista di chi mi conosce e osserverà. Intanto una gran parte dei miei amici m'invidiano, o scuotono la testa, come fa il mio presidente. So benissimo che non ci sono molte vie di ritorno, che la mia decisione non è facile da prendere ma ancor più difficile da cambiare. Non sono

i soldi che ci rendono ricchi ma è la capacità d'essere felici che divide i ricchi dai poveri. Lavorare per creare ricchezza senza essere felici, è come un calvo che continua ad acquistare pettini per pettinarsi i capelli che in ogni caso gli mancano.

Qualche settimana fa ho riportato la mia barca, fedele compagna di viaggio, dal cantiere nel porto di Varazze. La partenza si avvicinava in fretta e nonostante il lavoro stressante sognavo pensando al mio viaggio che inizierà fra poco.

Dovevo ancora preparare diverse attrezzature, rivedere tutto quello che avevo già stivato a bordo e anche rifornire la cambusa con gli ultimi commestibili. Deve essere appetitosa sia con cibi freschi, sia con quelli a lunga conservazione.

Il mio impegno di lavoro era lontano dal mare, però mi ha permesso di passare quasi tutta la fine settimana nel porto dove la barchetta era ormeggiata, e pertanto ho potuto passare almeno una notte con quell'amorosa che dondolava tranquillamente nello specchio d'acqua del porticciolo. Ho potuto sistemare e montare dei particolari che successivamente mi sarebbero serviti in navigazione. Ho cambiato il sistema di riscaldamento, l'avvolgifiocco, sistemato la carena, l'impianto per caricare le batterie

Giorni e settimane molte impegnative: lavoro, barca, le conferenze presso i miei amici per parlare del mio ultimo viaggio fatto nel 1997 da Varazze alle isole Azzorre. È stato un viaggio che mi ha permesso di fare una grand'esperienza anche se non ho raggiunto la meta. Quasi dieci giorni dopo la partenza da Gibilterra e a poche miglia dalle Azzorre mi è piombata addosso una burrasca da sud ovest che mi ha costretto a mettere la barca alla cappa per 24 ore, per poi decidere di dover tornare con vento in poppa verso il Portogallo! Così, ho passato 15 giorni in mare vedendolo a volte tranquillo e a volte calmo, ma anche in burrasca come mai in vita mia l'avevo visto!

Arrivato a Lagos in Portogallo sono rientrato con gran calma a Varazze. L'ho spiegato ai vari amici, rilevando che nonostante tutto era un viaggio che meritava di essere raccontato.

Tra un lavoro e l'altro, la sistemazione dei viveri, dei ricambi e tutto il resto, ho passato capodanno in casa d'amici a Nizza. Un capodanno

tranquillo senza troppa mondanità, con la testa ero assente, mi trovavo già in alto mare, oltre il confine del razionale. Non conoscevo ancora la data della partenza ma in ogni caso l'idea di partire mi occupava la mente. L'azienda di Torino è stata consegnata al mio successore e finalmente ero libero, libero in tutti sensi, nessun impegno di lavoro e pochi altri.

Passavo ogni settimana da tre a quattro giorni in barca, mi abitua-vo piano piano anche al leggero movimento che si può avvertire non solo in navigazione ma anche all'ormeggio in porto. I giorni passavano e invece di calmarmi, la lunga attesa mi rendeva sempre più nervoso, non sembrava terminare mai.

Collaudavo in quel periodo anche tutti gli impianti, compreso la radio ricevente acquistata di seconda mano e appena installata. E necessario avere un'ottima radio, altrimenti notiziari e bollettini addio. Intanto il mio porticciolo sembrava agitarsi con me. Tutti cominciavano a parlare delle lunghe navigazioni, d'eventuali traversate, qualcuno avanzava grossi dubbi, altri invece pensavano che sarei andato oltre l'Atlantico, e così per un po' di tempo tutti gli amici hanno avuto un argomento di discussione per le ore libere. Durante tutto il mese di gennaio i venti continuano a soffiare da sud ovest, un po' di più, un po' di meno, ma la tendenza principale è quella. Pensavo di partire prima ma non era ancora possibile.

Non dovrò affrontare la partenza da solo, il mio amico Maurizio, come già la volta precedente, mi vuole accompagnare per qualche Giorno, vedremo!

LA PARTENZA

L'attesa è interminabile ma finalmente il sei febbraio vedo un cambiamento del tempo, chiamo Maurizio a Milano e lo faccio arrivare velocemente a Varazze. Il mare è ancora lungo da ponente, però con il vento che gioca da grande assente. Decido di salpare e di mollare le cime d'ormeggio. Con un sole splendido, mare lungo, Cesare sul pontile, avvio il motore e lascio il porto. La partenza non è romantica come potrebbe essere, niente vele spiegate come ali di gabbiani, solo motore e aria ancora piuttosto fredda.

All'interno della barca ci sono appena 15 gradi. Lo stomaco protesta, non troppo, ma sufficientemente per non essere allegri. Mi sento anche un po' in colpa con la famiglia, starò via molto tempo. Così passa tutta la prima giornata con un po' di vela un po' di motore, molto magone e un gran vuoto interno. Maurizio mi deve subire! La sera senza voler proseguire a tutti i costi, e per il mio compagno di viaggio, approdo a porto Maurizio. Data la stagione non facciamo fatica a trovare un ormeggio libero. Dopo tanta fatica, e dopo il distacco non facile, penso che sia giusto mangiare una bella pizza, qualche bicchiere di birra e poi in cuccetta, ho comunicato democraticamente all'equipaggio che si parte di buon ora.

Da quando ho fatto l'ultima navigazione verso le Azzorre, la mia barca è stata arricchita di diversi strumenti, solo in parte utili. Uno di loro è il Navtex. E' uno strumento radioricevente e prende ad intervalli prestabiliti bollettini meteo dalle stazioni costiere. Ha due difetti, il primo è che le stazioni non devono essere più lontane di 400 miglia, il secondo quello più grave, è che non esistono stazioni italiane che trasmettano i bollettini. Così anche oggi ricevo da Tolone il primo meteo non è molto incoraggiante, prevedono venti da nord ovest, da forza otto a forza dieci in tutta la zona della Costa Azzurra e golfo del Leone. Siamo scettici perché qui a Porto Maurizio tutto sembra tranquillo. Salpiano e seguiamo a motore, intanto in mare non si può

cambiare quello che deve arrivare. Il rischio è limitato dato i numerosissimi porticcioli lungo la rotta.

La Costa Azzurra passa lentamente, il barometro scende e il vento non so se dire per fortuna, non si è ancora fatto sentire, prevedo di fermarmi con il primo segnale di maestrale in arrivo. Intanto un porto dopo l'altro rimane alle nostre spalle. Finalmente all'imbrunire, verso le 18 di sera arriva il vento e noi c'infiliamo nel primo porto che capita, è quello del Frejus, appena in tempo perché mentre andiamo all'ormeggio misuro già trenta nodi di vento. Poter evitare quel vento di prua non è per niente male.

Dopo una notte con un po' di musica del sartiame, il vento non accenna a diminuire e decidiamo di restare all'ormeggio per un'altra giornata. Abbiamo così l'occasione e la possibilità di controllare per l'ennesima volta tutto quello che ho a bordo, prima di fare altri acquisti. Scopro così, non lo sapevo, che ci sono stivati ben 270kg di viveri, 50 litri tra latte vino e liquori, 50kg di prugne secche.

Incredibile, quanta roba ci stia in una barca piccola quando lo stivaggio è fatto a regola d'arte. La giornata passa, leggiamo dormiamo e mangiamo per essere pronti il giorno successivo e proseguire verso sud ovest.

Infatti, il giorno si presenta bene e di buon ora siamo di nuovo in mare con un barometro che sale leggermente. Sole splendido, mare calmo e motore a 1500 giri per avanzare verso le isole Porqueroll. Meta sognata e preferita da quasi tutti i navigatori liguri.

Il perché è facile da capire, la valle del Rodano porta tutti i giorni un po' di vento da nord ovest e mentre quelli che restano a casa soffrono il caldo e la navigazione a motore, i navigatori che si sono spinti fino qui, distante ben 150 miglia dalla Liguria possono finalmente godersi la navigazione a vela.

A noi mancano 21 miglia, penso di arrivarci prima di sera però senza entrare nel porto, la decisione presa è di proseguire direttamente, attraverso il golfo del Leone fino in Spagna. Mi preoccupa il bollettino ricevuto, perché dà di nuovo un avviso di maestrale da forza sette a otto entro le prossime 12/15 ore. Per maggior sicurezza sento anche il bollettino tedesco.

Trasmettono una situazione generale che va dal golfo di Guascogna fino alle isole Canarie e copre tutto il Mediterraneo. Nella nostra zona danno venti variabili forza tre o quattro che rinforzeranno e gireranno. Aumenteranno a forza sei – sette da NW. Per adesso andiamo ancora a motore, e se devo essere sincero preferisco attraversare il golfo a motore e non con troppo vento. Purtroppo capita quasi sempre il contrario. Ripensando, mi accorgo che il golfo del Leone così temuto dai navigatori non solo solitari, l'ho attraversato già otto volte, mentre mi sto avventurando alla nona traversata. Solo una volta ho dovuto utilizzare il motore dall'inizio alla fine, ma era nel mese di luglio di qualche anno fa, per il resto, sempre con vele terzarolate e mai con acque calme.

Andiamo avanti fino alle 10 di sera, a quell'ora spegniamo il motore e finalmente si prosegue a vela. Qualche mercantile ci supera, qualcuno si avvicina molto ma tutto sommato andiamo bene. Era troppo bello per durare!

Con quelle previsioni penso soprattutto di dover riempire lo stomaco finché si è in tempo, mi metto ai fornelli per preparare la cena per Maurizio e per me.

Il mare è ancora calmo, non faccio fatica a pelare le patate che saranno fatte arrosto con due uova strapazzate e come dessert un paio di budini. Un bicchiere concluderà la nostra navigazione culinaria.

Non troppi bicchieri, la notte è lunga e non bisogna essere brilli quando il mare è in procinto d'aumentare. La rotta punta su Blanes, distante circa 160 miglia, dall'altra parte del golfo. Il mare sta aumentando e già verso le quattro del mattino il mio amico che soffre il mal di mare ben più di me, si deve sdraiare in cuccetta. Non passa molto tempo e anche io ci resto.

Brutto soffrire il male di mare! Maurizio, sdraiato in cuccetta è bianco come una parete appena tinteggiata, mentre io sto nel pozzetto e soffro silenziosamente per conto mio. Siamo in febbraio, la temperatura si abbassa a causa del maestrale che arriva direttamente dalla valle del Rodano.

Con tutto il malessere che ho addosso anche io, devo pensare alla barca. Vado a terzarolare e prendo la terza mano alla randa. Col mare

grosso è inevitabile che mi bagni fradicio, stupidamente non ho addosso l'incerata, gli errori si pagano soprattutto in mare. Mi cambio alla meno peggio, prendo una coperta termica e resto in pozzetto.

Poi dopo ore di letargo reagisco e decido di prendere in mano la ruota del timone per lasciare riposare il timone a vento. Va subito meglio, metto tutta la mia attenzione sul mare, sull'orizzonte, sulle vele e sull'avanzamento della barca. Dopo qualche ora torna anche l'appetito, ottimo segno, le mie condizioni fisiche e psichiche stanno migliorando. L'appetito torna, ma l'unica cosa che voglio mangiare dopo il mal di mare è una bella mela croccante. Il tempo passa, il mare aumenta, il vento non supera i 30 35 nodi. Riesco a mantenere la rotta e spero di arrivare verso mezzanotte.

Sono partito solo da sei giorni ma è già cambiato tutto, la casa calda di Milano riscaldata, con acqua calda a volontà sembra appartenere ad un tempo remoto. Incredibile con che rapidità si creino le distanze. Tutto sembra un lusso che appartiene a un mondo diverso, a qualcun altro e al passato.

Se, come previsto, oggi dovessimo arrivare a Blanes tenteremmo domani di arrivare a Port Ginesta. Vorrei incontrare degli amici che vivono là su diverse barche, e sono tutti amici d'amici.

Raccolgo nei miei pensieri i programmi futuri e passa la giornata mentre Maurizio è sempre fuori combattimento.

Nonostante il mal tempo non mi dimentico di sentire il bollettino, e finalmente capisco, non poteva essere diversamente: un forza sette – otto, con raffiche anche nove che diminuirà durante la prossima notte.

Prima di arrivare a Blanes ancora una sorpresa, anzi direi uno spavento. A cinque miglia dalla costa sento un gran rumore e non vedo luci di navigazione. Solo all'ultimo momento mi si punta un faro addosso, capisco allora che si tratta della Guardia di Finanza spagnola che nonostante il mare tempestoso è a caccia di contrabbandieri, o trafficanti di droga. Mi chiedono dove vado e da dove arrivo per poi augurarmi buona navigazione e sparire nel nulla. Avranno controllato se effettivamente sono andato a Blanes?

Purtroppo già negli ultimi giorni Maurizio era più al telefono che presente in barca, mi comunica che deve rientrare urgentemente a Milano. Capisco, il lavoro ha la precedenza assoluta e non si possono fare le vacanze quando ci sono degli impegni non previsti. Prende il primo aereo possibile e rientra. Inizia la vera navigazione e la vita da solitario.

Parto al mattino successivo di buon'ora, con un tempo poco invitante. Mare lungo e assenza di vento. Non ho da percorrere troppe miglia, potrò arrivare a Ginesta entro dieci ore passando lunga la costa e ammirando Barcellona dal mare. Giornata senza alti e bassi e già prima del buio sono all'ormeggio.

Cerco i miei amici, amici di amici italiani che conosco in Liguria, trovo le loro barche, sono accolto in maniera calorosa. In pratica si tratta di un uomo italiano Daniele che vive con Carol su una barca d'acciaio. Parliamo e discutiamo sul vantaggio dei materiali da costruzione e come sempre si arriva a parlare degli altri italiani che vivono in zona e soprattutto in questo porto. Daniele mi presenta Giovanni che vive con la sua Softy in grand'armonia e amore su un Belliure quaranta piedi.

Incredibile come cambino gli scenari di vita quando si parla di gente di mare, basta con le scenografie ortodosse, tanto care a noi tutti!

Daniele ex dirigente di una nota società di liquori italiana, responsabile della Spagna, ha smesso di lavorare, si è messo l'orecchino mentre la sua compagna d'origine americana con i capelli sale pepe e lunghi non più di sei millimetri, vende pubblicità per conto di una rivista americana. Si sposta frequentemente soprattutto in Francia e Svizzera e lui che cosa fa? Continua da diversi anni a completare la sua barca perché vorrebbero un giorno salpare e dirigersi verso oriente.

Invece, Giovanni si è stabilito vent'anni fa a Port Ginesta ha acquistato una barca di 10m dove ha vissuto, mentre lavorava normalmente. Ha messo su una piccola azienda con poche persone che produce impianti di dosaggio ed etichettatura, lavora, a modo suo, molte ore al giorno. Il suo grosso vantaggio è quello, di poter vivere sulla barca con Softy, arrivare in ufficio in due tre minuti con la sua bicicletta o con la sua macchina d'altri tempi, vestito con tuta, rasato poco e pettinato

quasi mai. Un ottimo compromesso per chi ama la vita semplice in mezzo alle barche. La sua compagna occhi dolci e affettuosa gli era arrivata un giorno davanti l'ufficio malata e magra, lui l'ha curata ed è nato un amore eterno. Poveretta, lei quasi una Riesenschnauzer ha avuto in vita sua solo una cucciolata con sette cuccioli di razza ignota, probabilmente a detta di Giovanni il padre dei piccoli deve essere stato una specie di Terranova. Giovanni è una persona che ammiro e invidio per lo stile di vita che fa e per com'è riuscito a fare collimare la passione con il lavoro!

Trovo anche un mio omonimo, si chiama Manfred vive su una barca di 11m, ed è andato in pensione qualche anno fa. Rimasto vedovo, ha chiamato la barca "letzte Liebe", da buon tedesco, nonostante tutti gli anni che ha vissuto a Ginesta non conosce più di dieci parole di spagnolo.

I suoi rapporti sono assai pochi, conosce tutte le birrerie e i supermercati dove si può acquistare birra a buon mercato, consuma secondo me non meno di 15 lattine al giorno.

Sto un paio di giorni con gli amici incontrati, pago il porto e penso di partire il giorno seguente. Niente da fare, ancora brutto tempo da sud ovest e spostato la partenza di giorno in giorno e alla fine solo dopo sei rinvii, è possibile lasciare questo posto idilliaco per proseguire verso sud ovest.

Esco dal porto, dopo qualche miglio mi accorgo che il log non funziona più. Un bel guaio perché il log non mi dà solo la distanza percorsa ma anche la velocità del momento. Lo smonto e per fortuna mi accorgo che girandolo di 180 gradi funziona bene anche se devo leggere tutto al contrario, e così sarà per i prossimi mesi.

Ci sarebbe l'altra possibilità di utilizzare solo il GPS, ma non va bene. I miei due, cioè quello principale e quello di riserva sono ormai di vecchia concezione, lavorano solo con tre satelliti e sono troppo imprecisi per la velocità. Vanno bene per la distanza percorsa e la posizione nave oltre way-point programmati.

Navigazione tranquilla, con due mani più genova, con quel vento da sud est recupero qualche miglio perso negli ultimi giorni. Mi trovo senza mare formato, situazione ideale.

Potrei proseguire, ma decido di fermarmi una notte a Calafat, un porto tutto sommato molto tranquillo senza nessuna struttura né ristorante. Non c'è problema devo solo dormire e domani si vedrà.

Già al mattino successivo, riparto per proseguire nel mio viaggio verso Gibraltar. Un bell'ovest mi fa fare un'ottima velocità con vento al traverso, devo passare Capo Tortosa. Anche oggi il vento gira piano piano e da ovest, diventa sud ovest e praticamente m'impedisce di proseguire a meno di fare estenuanti bordi.

Decido di fermarmi anche questa notte in uno dei primi porti che trovo lungo la rotta. Si tratta di Peniscola, un porto commerciale ma soprattutto di pesca d'altura, infatti entrando non vedo nessun pontile dove potermi attraccare.

Decido di ormeggiarmi ad un tragheto, è la ben ormeggiato per il suo riposo invernale. Il porto è tranquillo, non c'è risacca, e posso preparare la cena: minestra e bistecca.

Probabilmente arrivano ben poche barche da diporto, verso le 21 mi sento chiamare, pensavo che fosse arrivato il proprietario del tragheto, ma non era così.

Da quando sono entrato in territorio spagnolo è già la seconda visita della Guardia di Finanza! Controllo documenti, solite domande, da dove arrivo e dove vado, poi una buona notte e buon proseguimento, decido di dormire e lo faccio come un orso.

Con il barometro stabile, navigo lungo la costa dell'Alzhar. La giornata non è iniziata nel miglior modo ma mano mano che passano le ore è in netto miglioramento. Se tutto va bene potrò arrivare questa sera a Valencia, trovarmi un posto per la notte. Il vento non è forte ma arriva leggermente da poppavia e questo rende la navigazione piacevole. Passo per l'ennesima volta il meridiano di Greenwich e da qui in poi entriamo nell'emisfero con longitudine ovest che sarà in continuo aumento. Ogni tanto il mio GPS sciopera, non riesce a sintonizzarsi, e non mi dà la posizione.

Aumenta il vento, devo terzarolare la randa e il genova. Vado troppo bene per interrompere questa corsa. Decido di non puntare su Valencia ma direttamente sul capo Sant'Antonio proseguire fino a Calpe per arrivarci domani.

Molto traffico in questa zona, si tratta soprattutto di pescherecci che non possono manovrare, portano le due luci rosse sovrapposte. Difficile passarci perché ogni minuto cambiano rotta, credo che seguano branchi di pesce che vedono sul loro scandaglio a colori. Non importa, ho già deciso di dormire poco per sfruttare al massimo questo dono, un vento così non arriva mica tutti giorni. Devo terzarolare ulteriormente, e poi verso le tre del mattino l'ultima mano alla randa, non vorrei arrivare troppo presto a Calpe. Entrare in un porto durante le ore notturne, anche se conosciuto, non è bello, si rischia sempre di combinare qualche guaio.

Altre barche, penso pescherecci, escono per le loro battute e io sto entrando a Calpe. Mi mancano 300 miglia fino a Gibilterra e ne ho fatte più di 600 da quando ho lasciato il porto di Varazze, evviva!

Non ho riposato durante la notte, ciononostante non riesco a dormire di giorno.

Mi do alla manutenzione delle attrezzature. Mollo una vite sull'avvolgifiocco e mi accorgo che lo strallo è sceso di cinque sei centimetri, non ho la possibilità di risistemarlo nella sua posizione originale. Sono a Calpe e questo è la mia fortuna, conosco tutti quelli del cantiere Belliure. Vincente m'indica subito due tecnici che sono nel porto di Javea, li chiamo e fisso un appuntamento per lunedì mattina. Mancano tre giorni ma non è tragico, arriva Helmut con la moglie per passare il fine settimana a Javea.

A differenza degli altri porti lungo la costa questo è caro, il doppio di Calpe! Si tratta di un porto che appartiene al club nautico di Javea, pieno fino all'ultimo ormeggio e sono contento di averne trovato uno disponibile, la domanda fa il prezzo!

Passo un piacevole fine settimana, mangiando e bevendo, ammirando tutta la zona con la macchina di Helmut. Un'attrazione a Javea è il caffè Wien.

Un ristorante con pasticceria di stile austriaco, si trovano tutte le specialità che ci sono in Austria. E' sempre pieno, qui il turismo è fatto soprattutto di persone d'origine tedesca e allora giù

"wuerstel, bistecche di maiale e insalata di patate".

Passano velocemente i due giorni e i miei amici devono ritornare a

Madrid. Anche per me il tempo stringe, il lavoro è stato eseguito con gran professionalità da parte dei tecnici. Già dopo tre ore sono di nuovo in viaggio verso Calpe dove passo ancora una notte.

Inizia un'altra giornata grigia con poco vento da sud est, mi trovo la corrente contraria che porta l'acqua dall'Atlantico verso il Mediterraneo. Il bollettino mi dà venti da nordest, con tendenza di girare verso sud ovest durante il pomeriggio o al massimo durante la notte.

Non mi preoccupo troppo, caso mai entrerò di nuovo in qualche porto lungo la costa. L'ho pensato e l'ho anche fatto. Dopo una giornata di motore, passato il capo di Santa Pola, entro nel porto di Torreveja prima che diventi buio.

Vista spaventosa, ci sono migliaia di barche, pochissime abitate. Esiste una forte risacca e tante onde causate dai pescherecci che entrano ed escono a tutta velocità.

Scendo e vado al bar del porto, ambiente fumoso con persone che bevono e parlano. Rimango solo una notte e mi dirigo subito verso sud ovest vorrei arrivare finalmente al Capo de Gata. Si fanno i programmi ma poi c'è qualche cosa che va storto e i programmi devono essere cambiati, basta essere flessibili nella vita!

Si è rotto il pilota automatico, non è la prima volta e lo dovrò riparare. Posso entrare tranquillamente nel porticciolo di Capo de Palos che ho già visitato alcuni anni fa. Difficile entrare, ma arrivati nel porto la vita è tranquilla.

Chiedo il permesso di ormeggiarmi al pontile della Guardia di Finanza, perché non c'è nessun altro posto disponibile. La riparazione non è particolarmente difficile, avevo già una buon'esperienza su quel tipo di pilota automatico che si sfascia molto frequentemente. Con tutti ricambi che avevo bordo l'ho sistemato fino alla prossima rottura che certamente non si farà attendere!

Dovrebbe nascere una bella giornata, con venti portanti. Almeno il Navtex lo dice. Parto e vado subito a vela con vento al lasco verso il Capo de Gata distante circa 100 miglia.

Oggi ricevo anche notizie non buone: segnalano che nella zona Baleari c'è una barca che si trova in difficoltà, nella zona d'Alboran c'è

un'altra barca con tre persone a bordo alla deriva. Successivamente non ho sentito niente in proposito e penso che tutto si sia risolto nel migliore dei modi.

Mi avvicino rapidamente, per modo di dire, allo stretto di Gibilterra ed entro nella zona dove il gran naviglio si fa sentire forte e prepotente. Le navi mercantili fanno generalmente rotta diretta tra i singoli capi ma restano a due o tre miglia all'esterno. E di nuovo difficile riposare e non se ne parla di poter dormire.

Questi problemi già ampiamente previsti non m'impediscono di andare avanti, vorrei proprio portarmi nello stretto. Il vento gira a nord est e diminuisce un po' ma con un po' di motore e un po' di vela navigo tranquillamente.

Con gran sorpresa mi accorgo che in cabina di prua, nell'armadietto di sinistra tutte le lenzuola sono bagnate d'acqua dolce. Capita a tutti, e perché non a me? Quando ho riempito l'ultima volta il serbatoio dell'acqua ho dimenticato di chiudere una valvola. Pertanto l'acqua è uscita ed ha inzuppato tutto. Dovrò stendere e far asciugare la biancheria durante la prossima sosta in un porto.

Vedo al largo delle navi ma io in questo momento sono troppo sotto costa e non mi danno fastidio. Passo il Capo de Gata a mezzo miglio e sto esattamente nel settore rosso del faro. Conosco la mia posizione e so perfettamente che non corro alcun pericolo mantenendo la rotta attuale.

Devo ancora attraversare il golfo d'Almeria per riavvicinarmi alla costa. Queste ultime 24 ore sono state piuttosto faticose ma ho fatto un percorso rispettabile: 120 miglia con sole tre ore di motore, è andata bene nonostante mi trovi ancora in Mediterraneo. C'è ancora un bel pezzo da percorrere, decido che questo pomeriggio entrerò nel porto d'Adra che nel mio portolano è segnato come porto da pescatori.

Arrivo alle due del pomeriggio e vedo che non c'è nessuna possibilità di ormeggiare, esiste un club nautico ma il pescaggio intorno ai pontili è meno di 1,5m. Non posso far a meno di proseguire, a 23 miglia c'è il porto di Motril.

Il bello della costa spagnola, a partire dal confine francese fino a Gibilterra, sono gli innumerevoli porti turistici che si trovano a circa

10 miglia uno dall'altro, chi è in viaggio in quella zona ha solo l'imbarazzo della scelta. In caso di necessità riesce sempre trovare un porto dove rifugiarsi.

Gli spagnoli hanno lavorato molto nel campo turistico, ma hanno lavorato moltissimo nel campo nautico, tutti gli europei portano le loro barche in Spagna, trovano accoglienza ed efficienza, tutto quanto a buon mercato, e quasi tutto quello che si trova dalle nostre parti.

Arrivo a Motril dove un gentile nostromo mi prende la cima e mi dà il benvenuto. Non ho voglia di fare delle gran passeggiate, devo far asciugare le lenzuola, magliette e mutande, poi vado a cenare al ristorante del club nautico. Il porto per sè è un porto commerciale, solo due pontili sono riservati ai soci e alle barche di passaggio. Ben per questo che ancora una volta mi controlla la Guardia di Finanza.

Ho qualche ora a disposizione, e come sempre in questi momenti, mi passano tanti dubbi e pensieri, sto meditando! Sarà giusto quello che ho intrapreso? Potrei starmene tranquillamente a casa senza lavorare, dormire tutte le sere come una persona normale, senza dover affrontare i rischi che in mare inevitabilmente s'incontrano. Merita proprio una lunga riflessione. Questi momenti passano, sono io a farli passare per proseguire la mia strada.

Lascio il porto il mattino seguente con rotta 210 gradi, dritto dritto verso Gibilterra. L'aria è fredda nonostante il sole splendido, in lontananza vedo la Cordigliera ricoperta di neve. Dovrei cambiare rotta per andare direttamente ad ovest ma non è possibile, proprio da quella direzione arriva quel po' di vento che è presente. Il tempo passa, i brutti pensieri di riflessione sono ormai passati, lo spirito si adatta alla navigazione e alla vita solitaria. Bisogna proprio avere una grossa preparazione psicologica, altrimenti addio navigatore solitario!

Di nuovo previsto un cambio di vento da ovest verso nord est, incrementerà fino a forza otto nove per il giorno seguente. Sembra una dichiarazione di guerra, ma questa volta dalla parte giusta? Mancano 76 miglia fino al Gibilterra e vedremo quello che ci porta Dio Eolo.

La notte è scesa, quello che vedo non l'ho visto negli ultimi trent'anni di navigazione. Sul mare quasi piatto, la burrasca prevista non è ancora arrivata, le onde create solcando il mare, sono di un'azzurro

intenso incredibile. Probabilmente si tratta di alghe o plancton, non appena sarò rientrato a casa, dovrò parlare con un biologo marino.

La corrente contraria è molto intensa, stimo che ci sia quasi un nodo. Non c'è molto vento, per compensare la corrente aumento di 100 giri il motore. Si va avanti a passo di lumaca in mezzo al traffico commerciale. A differenza della crociera precedente non c'è nebbia e così vedo tutte le navi che entrano ed escono dal Mediterraneo.

Passa un traghetto alla velocità di 35 a 40 nodi, arriva da sud ovest e fa rotta per nord est. Probabilmente è uno di quelli che partono da Ceuta per portare i turisti a Malaga. Arrivo a Gibilterra, dopo aver fatto le pratiche d'ingresso presso la dogana, finalmente alle 14 ormeggio nel marina di SHEPPARDS. Mi chiedo sempre perché. Si tratta di un paese in zona franca, dove tutto quanto è caro e dove bisogna ancora oggi fare le pratiche di entrata e uscita. Bisogna firmare che il comandante si deve occupare personalmente delle protezioni anti topi!!!

Il primo pezzo della mia lunga rotta di ben 950 miglia in Mediterraneo, uno dei più faticosi per tutti, ma in particolare per un solitario, è alle spalle. Comincio a pensare alla prossima tappa che da qui mi porterà all'isola di Gran Canaria.

Con un po' d'ansia penso a questo gran balzo, probabilmente non lo farò da solo, il mio amico Riccardo si è già prenotato e vedremo nei prossimi giorni se gli impegni di lavoro gli permetteranno di staccarsi per una settimana.

La partenza è ancora lontana e dovrò sistemare e acquistare diverse attrezzature qui a Gibilterra. Da una prima ispezione che faccio nei negozi e nei vari ship-chandler, vedo che i prezzi sono veramente lievitati da quando sono passato nel 1997. Le attrezzature di barca molto, ancora di più i viveri, i prezzi degli alcolici sono proibitivi.

Gibilterra, immagini dei racconti di O Brian, anni fa era la Mecca per il turista inglese che arrivava qua con poche lire su qualche volo charter, si ubriacava ventiquattro ore al giorno perché in Inghilterra, fuori dagli orari stabiliti non poteva acquistare alcolici. Si vedevano persone brille ad ogni angolo della città e ad ogni ora del giorno.

Sono cambiate le cose, la Spagna sta premendo sull'Inghilterra per la restituzione della rocca, gli inglesi vogliono mantenere questa posizione strategica anche se nel 2000 di strategia militare non si può più parlare. Sono finiti i tempi di Lord Nelson e dei suoi comandanti, delle navi da guerra. Penso proprio che dopo l'ultima guerra mondiale non ci sia più necessità di sorvegliare lo stretto per motivi militari.

Non si può trovare altro che contrabbandieri con le loro barche blu. Oggi praticano il contrabbando di sigarette, droga e di molti clandestini africani che attraverso questa zona entrano per questa via nella comunità europea.

Devo acquistare un po' di grasso particolare per gli winch e per l'avvolgifiocco. Mancano anche ricambi per le pompe di sentina e qualche bozzello che non ho comprato. Un'altra cosa importante che ho in mente, è un EPIRB. Si tratta di un'emittente radio, non appena avviato, trasmette automaticamente per 48 ore un segnale d'emergenza. Trasmette sulla frequenza di 406 kHz e su quella di 121 kHz, emette un segnale captato da satelliti e rimandato a terra. Ci sono tre stazioni terrestri, una negli Stati Uniti, una in Giappone e la terza in Francia, ricevono i segnali, decifrano l'emittente e danno l'allarme alle squadre di ricerca situate in tutto il mondo.

In qualsiasi punto del globo si trovi lo sfortunato, potrà essere localizzato e se necessario assistito. Leggendo le riviste specializzate si vede quanti casi di grave avaria o infortuni sono stati risolti attraverso questo sistema. Esiste da molti anni, perché già negli anni 70 le petroliere erano obbligate a portare l'EPIRB come dotazione di sicurezza. A quell'epoca costavano moltissimo, si parlava di oltre 100.000 dollari USA mentre oggi con poche centinaia di dollari anche noi capitani da diporto abbiamo la possibilità di acquistarlo e servircene per la nostra sicurezza personale.

Nel mio pellegrinaggio e ricerca in tutti negozi, vedo dei prezzi più svariati ma infine trovo quello che fa per me. C'è un problema, la venditrice mi dice, che ogni EPIRB per essere efficace in caso d'infortunio, deve trasmettere un suo codice d'identificazione regolarmente registrato presso le proprie autorità di telecomunicazione. In caso contrario l'EPIRB trasmette il suo codice interno, ma nessuno sa a chi

appartiene e nessuno potrà controllare se si tratta di un allarme falso oppure un'effettiva emergenza. Devo pertanto organizzarmi velocemente, chiamo le autorità austriache che nel giro di cinque ore mi comunicano il mio codice d'identificazione. Adesso sì che sono pronto, e il negozio mi promette di consegnarmi il trasmettitore entro cinque giorni lavorativi.

Lungo il pontile del marina ci sono diverse barche, tra cui anche una con un ex capitano dell'esercito inglese in viaggio con la moglie da tre anni. Ha fatto il giro del nord Atlantico passando dalle Canarie, Azzorre, Venezuela e Caraibi. Mentre lui era ancora entusiasta, la moglie ormai nonna, aveva voglia di vedere i figli e i nipoti. Hanno deciso di tornare a casa e seguire la propria famiglia.

Altri invece, dicevano di voler stare ancora qualche anno in Mediterraneo. Probabilmente non lo hanno più lasciato, mancava la preparazione della barca o mancava qualche strumento, ma penso che alla maggior parte mancasse il fegato di affrontare un viaggio attraverso l'oceano.

Qui a Gibilterra, oltre a quelli che arrivano e ripartono, ci sono anche molte barche ormeggiate tutto l'anno. Molte barche sono abitate, perché le case sono piuttosto care. Tutta quella gente che abita sui propri gusci è allegra e non rinuncia mai all'occasione di una piccola festa. Conosco molti, non mi meraviglio che m'invitano ad un party serale al quale tutti partecipano con qualche bibita oppure con qualcosa da mangiare. Incontro dei tipi interessanti. C'è per esempio un tedesco con una moglie inglese, vive su una barca di 12,5 metri, si dà da fare per riempire la cassa di bordo. Anche un inglese, ingegnere elettronico con moglie americana vive su una barca di 11m, è arrivato nel 1999 dai Caraibi. Tutto il suo avere è la barca!

Altri, non ancora partiti, sognano il Brasile, ed è la che oggi si spende poco anche se bisogna considerare che la vita è poco tranquilla e bisogna fare i conti con la criminalità. Penso che si potrebbe scrivere tutto un libro solo sui tipi che s'incontrano qui. Tutte persone al di fuori della norma e della routine quotidiana, insomma sono tutti dei tipi particolari. Sembra che il tipo normale sia quello strano, e pertanto la stranezza diventa normalità.

I giorni passano velocemente, sento tutti giorni le previsioni del tempo e in particolare l'evoluzione sull'Atlantico da qui alle Canarie. Peccato non partire in questi giorni, i venti prevalenti sono sempre da est/nord est, forza cinque o sei. Mare e vento ideale, potrei affrontare le 700 miglia che mi separano all'isola di gran Canaria.

Non è ancora il mio momento, attendo Riccardo e attendo anche l'EPIRB. Devo ancora fare la spesa, dobbiamo stare sette giorni in mare e lo stomaco certamente vuol avere il suo contributo, mi dico:

chi mangia bene non fa l'ammutinamento

vedrò in seguito se vale anche per Riccardo.

Certo per la spesa non posso mica usufruire dei negozi di qui, troppo costosi. L'unica via da seguire è quella di attraversare il confine per andare in Spagna. Meno male, a due chilometri si trova un grosso centro commerciale ed è la dove tutti vanno per rifornire la cambusa. A tutt'oggi non avevo la birra a bordo, ma so anche che a Riccardo qualche bicchiere piace e così mi metto in viaggio per andare al centro commerciale. Con due viaggi in bicicletta porto 50 lattine, dovrebbero bastare largamente per tutta la traversata.

La cambusa, già piena di scatolame, si riempie ulteriormente. E' molto bello fare la spesa, si trovano dei negozi riforniti d'ogni ben di dio. Incontrerò molte persone durante il viaggio che non stanno bene come me e devono stare attenti prima di spendere anche importi relativamente modesti.

Arriva Riccardo alle 11 di sera, con un volo diretto da Milano per Malaga, e poi due ore d'autobus fino alla Linea, così si chiama la stazione lungo il confine tra Spagna e Gibilterra. Arrivati la bisogna attraversare il confine e la pista dell'aeroporto, altri cinque minuti a piedi e uno si trova alle porte del marina. Tutto bene, Riccardo è a bordo. Dopo pochi minuti cominciamo a parlare della nostra prevista traversata.

Una notte di sonno porta conciliazione e novità. Infatti, passando dal negozio dove ho ordinato l'EPIRB mi viene incontro la venditrice comunicandomi con gioia, perché forse non lo sperava nemmeno lei, che entro un paio d'ore lo posso ritirare, è già arrivato con l'aereo da Londra ed è in fase di sdoganamento.

Sono contento, erano di parola, il termine di consegna promesso è stato mantenuto. Finalmente posso programmare la partenza che dev'essere in coincidenza con l'alta marea di Gibilterra. Decidiamo con Riccardo che la giornata, salvo cambiamenti di vento o qualche altre difficoltà non prevedibile, sarà domani.

Passiamo quest'ultima sera festeggiando follemente, andiamo a mangiare il piatto preferito dagli inglesi, "fish and chips" l'unica cosa a buon mercato qui. Strano, si gira con la barca, ma quando si tratta di spendere due lire guardiamo molto le nostre risorse, mi accorgo che divento un po' tirschio, o meglio parsimonioso? Non c'è bisogno di guadagnare molto, ma la parola d'ordine è
"spendere poco".

DI NUOVO IN ATLANTICO

È arrivata la giornata! Per chiunque lasci il Mediterraneo verso una delle isole lontane, anche se non si tratta della prima volta, è sempre un'emozione molto forte.

Immagino che per il mio amico Riccardo, che ha navigato molto nei Caraibi, in Venezuela e anche in altre parte del mondo ma non ha mai fatto lo stretto di Gibilterra e mai un percorso di 700 miglia senza vedere terra, dev'essere una cosa straordinaria com'era per me nel lontano 1986. Mancano ancora un paio d'ore perché oggi l'alta marea a Gibilterra è alle 14.00. Controlliamo per l'ennesima volta le scotte, i bozzelli e un po' tutta l'attrezzatura visibile.

Penso alle ultime settimane trascorse in Mediterraneo, al giorno del mio compleanno fatto in navigazione perché proprio quella sera invece di trovare calma piatta si era alzato un bel vento da nord est e avevo deciso di proseguire, lo vedevo come regalo di compleanno da parte di Eolo.

Ci siamo, molliamo l'ormeggio e partiamo con destinazione Gran Canaria. Usciti dal porto troviamo ancora forte corrente contraria, dovrebbe girare entro poco tempo. Avvicinandoci a punta Carnero ci raggiunge la corrente favorevole e con un'ottima velocità, tra corrente e vento al lasco, possiamo ammirare sotto costa le montagne spagnole e sull'altro lato dello stretto quelle marocchine.

Bello attraversare lo stretto: sulle colline spagnole tutti impianti eolici alti cinquanta e più metri, producono energia senza inquinare l'atmosfera, mentre la parte marocchina, che si vede nella foschia, è tutta verde senza costruzioni. Il traffico qui, veramente notevole, passa in silenzio ma con una certa maestosità sono i giganti dell'oceano.

Per prevenire gli scontri in mare le autorità marittime hanno stabilito, non so quanto tempo fa, di instaurare delle linee di separazione. Nella parte sud dello stretto, le navi entrano nel Mediterraneo, mentre nella parte nord, le navi escono verso l'Atlantico. Tutte quante in fila

indiana, ad una distanza massima di mezzo miglio, luna dall'altra. Bisogna proprio meravigliarsi che non succedano incidenti gravi, una nave non si muove, e non si ferma come un autocarro o una vettura. Per fermarsi ha bisogno quattro cinque miglia e raramente meno.

Non osservo il canone del velista puro: timone a vento, motore e Genova senza randa; non c'è bisogno, il vento sui 20 nodi è sufficiente per uscire agevolmente e attraversare le linee di separazione. Tanto per chiarire le idee, d'abitudine tengo il motore acceso mentre attraverso acque tanto pericolose, non si sa mai, una manovra all'ultimo minuto potrebbe sempre essere necessaria, troppo traffico in circolazione. Ammiro i capitani che navigavano con i velieri a quattro o cinque alberi senza motore.

Cabo Espartel e anche Tangeri sono rimasti alle nostre spalle, il maggior stress è superato. Abbiamo fatto molta strada, 36 miglia da Gibilterra ma restano ancora 666 miglia fino a Las Palmas, una meta non da tutti giorni. Inizia la lunga navigazione, controllo le vele, controllo la posizione, controllo il Navtex e così via. Ogni tanto preferisco non guardare il Navtex, vorrei fare la politica dello struzzo: mettere la testa sotto la sabbia per non vedere. C'è una notizia divulgata da meteo France che comunica "man overboard", è capitato qualche giorno fa in posizione 47 03 nord e 6 25 ovest. Le ricerche sono state annullate e non c'è più speranza per quel poveretto caduto in mare. Queste notizie mi fanno sempre rabbrivire, troppa è la voglia di vivere.

Intanto noi ci dirigiamo verso ovest, vorremmo stare lontani dalla costa marocchina, di notte ci sono molti pescatori e non vorrei causare una collisione con uno di loro. Abbiamo stabilito di fare turni di due ore, il traffico è ancora consistente. Durante i turni stiamo in cabina e usciamo ogni 10-15 minuti per dare uno sguardo all'orizzonte. Non dobbiamo mica esagerare, abbiamo il radar che sorveglia per noi in automatico e ogni dieci minuti cerca eventuali bersagli. Il vento ci accompagna, aumenta ogni tanto, poi diminuisce, ma la velocità media è ottima e siamo quasi fuori dalle rotte commerciali.

Inizia una nuova giornata, sole splendido e vento in diminuzione, decidiamo di issare lo spinnaker. Ottima decisione, immediatamente la barca riparte con andatura notevole, ha proprio voglia di correre.

Pranzo e lavori vari, discutiamo, leggiamo e da ottimista non dico che abbiamo fatto 120 miglia da Gibilterra, ma che mancano solo 595 a gran Canaria, non male per il primo giorno e le prime 24 ore. Se i meteorologi non si sbagliano, il vento dovrebbe rimanere per i prossimi giorni da nord est, e sempre con intensità da 4 a 5 con punte massime di 6. Sarebbe una meraviglia e potremmo essere contenti di aver intrapreso in questo momento la nostra discesa verso S.

Sento il bollettino tedesco, emesso su onde corte da radioamatori, arriva tutti giorni ed è trasmesso soprattutto per gente che è in procinto di fare la traversata dell'Atlantico. Per me è un primo approccio verso il mondo dei radioamatori, scopro mano mano il loro altruismo e l'utilità per chi va per mare. Parlano dei venti che si incontrano nella manica, nel golfo di Guascogna, lungo le coste del Portogallo e nel tratto di mare tra Gibilterra e le isole Canarie. Indicano anche, ma io lo sento solo per riflesso, che venti si possono aspettare tra le Canarie le isole di Capo Verde e l'Africa occidentale, giù fino al Gambia.

Si, lo sento solo così per curiosità, le zone sono ancora troppo lontane dalla posizione dove mi trovo, non ho nemmeno il coraggio di pensarci anche se l'intenzione è quella di andarci. Parlano della zona di convergenza tropicale, si estende dai due gradi nord ai cinque gradi nord, si sposta durante le varie stagioni e bisogna aspettarsi la calma totale. Tutti i giorni c'è qualcosa di nuovo, tutti i giorni si impara e si vede il mondo sotto un aspetto diverso. E' necessario restare con gli occhi aperti e le orecchie tese.

Quando sono partito le mani mi facevano male, e non sono mica migliorate. Non voglio accettare che si tratti di un'artrosi da vecchiaia, con i miei 57 anni appena compiuti non mi sento per niente vecchio, sono entusiasta come mai negli ultimi decenni.

La giornata si presenta molto bella, quello che mi manca è un mezzo di comunicazione a lunga distanza. Acquistare un cellulare satellitare era una soluzione, ma non la ritengo praticabile per il prezzo d'acquisto e il costo d'esercizio. Inoltre da quello che si sente dire, l'unico sistema che attualmente copre tutto il mondo, è in forte crisi finanziaria, non è detto che entro breve tempo fallisca con tutti suoi satelliti.

Da qualche giorno ho anche un problema con la cucina a petrolio. Un sistema tranquillo, molto sicuro, e quando funziona anche abbastanza rapido da accendere. In questo momento rimane sempre un sistema tranquillo, sicuro ma per niente rapido, non vuole proprio partire quando c'è bisogno. Il problema si presenta su tutti e due i fornelli, così siamo costretti a prepararci solo un pasto caldo al giorno perché l'accensione dura parecchio e non sempre riesce.

Povero Riccardo, lui torinese dove si mangia e si beve molto bene pensava di trovarsi su una barca gastronomicamente apprezzabile, invece, cosa succede, si deve accontentare di scatole di pesce, verdure fredde e ogni tanto salta anche la tazza di caffè dopo il pasto. Devo proprio decidermi di smontare tutto e pulire gli ugelli e le condutture che fanno passare il petrolio ai fornelli. Impensabile farlo durante la navigazione, ma non appena arrivato alle Canarie dev'essere uno dei primi lavori da fare. Mi arrangio, e comunque in qualche maniera garantisco un piatto caldo. Sufficiente in queste latitudini dove di giorno in giorno fa meno freddo.

Di giorno si naviga bene ma di notte tutto va a rilento, non solo dormiamo ad intervalli ma anche il vento diminuisce verso le dieci di sera per poi riprendere alle 8 - 9 del mattino.

La velocità rimane più o meno la stessa, le notizie dal mondo, salvo quelle che riguardano la navigazione, ci preoccupano sempre meno. Abbiamo tanto tempo per noi, parliamo un po' di tutto e leggiamo molto.

C'è però una nuova notizia poco piacevole, fa di nuovo pensare e riflettere. Un ketch francese VADCO, partito da Marsiglia con direzione Baleari, con un solo uomo a bordo, non ha più dato notizie da diversi giorni, si teme il peggio. Sì, questi sono i rischi navigando in solitario. Però come tutti penso che anche navigando in compagnia il rischio esista lo stesso, basta guardarsi intorno quando c'è un po' di mare e uno si accorge immediatamente che recuperare qualcosa o qualcuno con mare agitato diventa estremamente difficile, non solo per il rollio della barca ma anche perché ad una distanza di 150m, cioè dopo un minuto dalla disgrazia è impossibile distinguere un corpo umano, figuriamoci una testa a livello del mare.

In Mediterraneo ne avevo viste poche, ma da quando sono partito da Gibilterra di tartarughe sulla superficie dell'acqua se ne vedono molte. Penso ad un fenomeno locale, e che prima o poi non ci saranno più, in ogni caso ho cominciato a fare il conto mentale di quante e di quali dimensioni ne vedo al giorno.

Altro messaggio a poco tempo dal primo, incredibile a quanti capita! SAYANG yacht overdue! Questa volta si tratta di una barca a vela azzurra con vele bianche e 8m di dimensione. A bordo un uomo partito dalla Germania che non ha più dato notizie.

Meglio non pensare, ma d'altra parte anche stando a casa e girando con la macchina gli incidenti possono capitare con altrettanti rischi. C'è solo una differenza che sulla terraferma nessuno si preoccupa di comunicarlo alla radio, mentre in mare si comunica a tutto il mondo che una barca manca all'appello.

Mi sveglio e sento sbattere il genova, il vento è diminuito, il mare lungo fa rollare la barca. Decidiamo di comune accordo di ammainare la vela di prua e dopo aver fatto quest'enorme fatica, chiamiamola così perché da due giorni che non facciamo niente per le vele, accendiamo il motore, ma dopo un paio d'ore riprendiamo il nostro passo con le vele spiegate e in tutta tranquillità solo con il rumore dell'acqua che gorgoglia lungo la fiancata. Con un mezzo che è in continuo movimento, non è facile arrivare ad un silenzio assoluto, ce sempre qualche oggetto che non è ben fissato, non stivato in maniera perfetta, così quando uno meno se l'aspetta c'è un leggero tic toc.

Dopo qualche giorno e molta pazienza, si riesce ad eliminare ogni minimo disturbo.

Quello del disturbo è relativo, disturba me, non disturba affatto altre persone. Sono riuscito ad eliminare quasi tutti i tic toc e devo dire che è proprio un piacere non sentire i barattoli che rollano all'interno degli armadietti.

Capita raramente, ma ogni tanto per mezzoretta avviamo il motore per caricare le batterie, succede soprattutto con cielo coperto e poco vento; solo oltre i sette nodi il generatore eolico comincia a girare, e solo oltre 15 nodi carica effettivamente le batterie. In queste condizioni con rotta per sud, vento da nord est, il vento apparente raramente

supera i 15 nodi. ci vuole l'alternatore del motore per sistemare la situazione.

Esiste nel Regno Unito un generatore a trascinamento, è molto potente, a cinque nodi di velocità carica 60 Watt. Dovrò fare un pensiero serio se non è il caso di acquistare anche questa attrezzatura. Il consumo elettrico quotidiano è troppo alto, non ho nessuna voglia di viaggiare a motore per caricare le batterie quando si potrebbe fare a meno.

Metà strada è quasi nella nostra scia e per adesso nessun problema, la routine di bordo si è stabilizzata. Al mattino vedo che siamo riposati e freschi abbiamo sempre un buon appetito e ci godiamo la prima colazione. La preparo a base di latte, corn flakes, caffè, marmellata e tutto quanto ci viene in mente.

Il problema dell'Optimus rimane, se dovesse peggiorare devo mettermi al lavoro prima di arrivare a Gran Canaria, ma spero proprio di no, è troppo complicato e ci sono molti pezzi piccoli difficili da maneggiare in navigazione.

Mancano poco più di 300 miglia da percorrere, e ne abbiamo fatte 38 nelle ultime sei ore, fantastico! Porgiamo abbastanza attenzione alle vele, prendiamo terzaroli, molliamo terzaroli, aumentiamo o diminuiamo il genova e così via. Il risultato si vede, ma non lo vorrei fare navigando da solo, troppa fatica!

Da molto tempo non vediamo navi e questo ci conforta molto, possiamo diminuire l'attenzione e concentrarci più su noi stessi e dedicarci ai libri stivati a bordo che sono molti, ne ho caricati quasi 300 di cui la metà non letta. Tra il mare, la lettura e la meditazione sarà difficile trascrivere le sensazioni ed le emozioni che mi prendono in questi momenti, penso che non basteranno le parole.

Non vedendo naviglio commerciale da così tanto tempo, di comune accordo, abbiamo ridotto ulteriormente l'attenzione durante i turni di guardia. Facciamo solo finta di controllare, la differenza tra fare e non fare è solo che chi è libero si sdraia in cuccetta, mentre chi deve fare il turno di guardia, si siede in dinette, mette i piedi in alto e dorme in questa posizione un po' scomoda, forse non le tre ore di seguito, ma in ogni caso non si può più parlare di guardia.

Così tra una dormita in cuccetta e una in dinette passa anche questa notte, arriva l'alba e fra poco ci saranno un po' più di 200 miglia - esattamente 299! - fino al nostro punto d'arrivo. Abbiamo pensato di non veleggiare fino a Port Mogan, faremo una tappa intermedia a Las Palmas di Gran Canaria. Non conosco Port Mogan e nemmeno il porto di Las Palmas, ma ne ho sentito parlare molto: è molto grande, il principale di tutto l'arcipelago. Questa decisione si dimostrerà successivamente quella giusta.

Parlando così di miglia percorse e di miglia che ci separano all'arrivo ci accorgiamo che non sono tanto le miglia già fatte quanto le miglia ancora da fare. E' sempre il futuro che ci incuriosisce, quello che fa parte degli ultimi cinque minuti è già passato, assomiglia al caffè freddo. Tempo fa, possedevo una macchina sportiva da sogno, un amico mi disse: bellissima ! con tecnica del passato! Era una bella lezione.

Arrivati a 31 gradi 54 minuti nord e 12 gradi 24 minuti ovest, ho dovuto allungare la carta nautica delle Canarie per far entrare il punto attuale sulla carta, non volevo più navigare con la carta del nord Atlantico. Prendere in mano una carta nautica senza vedere le coste europee significava in quel momento trovarsi lontani. Il vento pomeridiano si fa ancora desiderare, ci sono appena 7-8 nodi ma con l'aiuto del MPS avanziamo discretamente in direzione giusta.

Non che ci manchi la nafta, no, ho un'autonomia di oltre 1000 miglia e dalla partenza da Gibilterra ho fatto meno di dieci ore di motore, semplicemente mi dà fastidio il rumore e non vedo perché utilizzarlo quando posso avanzare bene a vela. Questo stato di debole brezza pomeridiana non dura a lungo, tornano i soliti 15-20 nodi e noi corriamo ancora al gran galoppo.

La barca sbanda molto e rolla, Riccardo dorme dalle ore 21. Il suo turno di guardia dovrebbe ricominciare a mezza notte quando io riprenderò il mio sonno. Già prima di partire avevo programmato i turni per non dover fare sempre gli stessi intervalli. Ritengo meglio gli intervalli sfasati, così ognuno nell'arco di qualche giorno si farà la guardia dalle due alle cinque del mattino, è quella peggiore!

Si sveglia Riccardo riprendo il mio turno di riposo, mi sveglio io e

Riccardo riprende il posto in cuccetta. Veramente potremmo farne a meno, siamo talmente temperati e ci fidiamo ciecamente di quello che ci dice il radar, e così ho dormito, un po' più scomodo, ma tutto sommato le stesse ore di Riccardo.

Il barometro scende e ho l'impressione che ci aspetti proprio una giornata senza vento, nonostante l'MPS avanziamo con meno di due nodi, rolliamo tremendamente.

Mica sempre al mattino si vede il buongiorno, meno male, ancora una volta mi ero sbagliato, il vento torna con l'intensità giusta per mantenere il nostro passo. Mancano poco più di 130 miglia e adesso sì che possiamo pensare al prossimo atterraggio che faremo a Las Palmas.

Vento leggermente da pruavia, mare calmo e la cucina in funzione. Questa sì che è una bella crociera, con i fornelli che ogni tanto funzionano e permettono di prepararci la cena scegliendo ogni ben di dio dai nostri gavoni. Sulla lista del ristorante ci sono delle patate arrostiti con cipolla, salame affettato, budino, frutta e per chiudere la serata in bellezza, una pipa con tabacco profumato. Tutto si svolge in una tranquillità assoluta mentre il nostro ufficiale di guardia protegge il Maus da eventuali incontri indesiderati.

Da ieri sera abbiamo rinunciato ad accendere le luci di posizione. Consumano più del radar e tutto sommato servono a poco, a un miglio, massimo due miglia, nessuno le vede, allora perché? Questa notte, che sarà la nostra ultima verso le Canarie, siamo un po' inquieti non per il mare brutto ma per il poco vento e non vediamo di buon occhio la velocità scendere sotto i 4 nodi. Abbiamo riposato e dormito bene durante gli ultimi giorni, possiamo anche accettare di navigare questa notte con il rumore del motore, 1300 giri al minuto un po' di vela e tutto va bene.

La temperatura che qualche giorno fa era ancora rigida, è salita a oltre 22 gradi, e come sempre in questi paraggi, dopo alcune ore, e prima dell'alba è tornato il nord ovest.

Il nostro primo visitatore, molto gradito in alto mare, un piccione viaggiatore evidentemente stanco, con l'anellino intorno alla zampa si è riposato dalle cinque del mattino fino alle sette sullo spray hood per

farsi un bel pisolino. Come noi, non siamo stati disturbati dalla sua presenza, lui non si è fatto disturbare dalla nostra. Convivenza pacifica! Quasi, salvo le sue tracce che sono rimaste ben visibili.

Dopo due ore abbondanti, probabilmente anche a causa di un mio movimento si è svegliato, ha fatto due giri intorno alla barca, e ha preso la direzione verso l'isola di Gran Canaria. Eravamo contenti di vederlo andare in quella direzione ma non eravamo così all'oscuro della nostra posizione come potevano essere stati i navigatori di qualche secolo fa. Sapevamo esattamente dove eravamo, il GPS ci dava la nostra posizione e la rotta da seguire. In ogni caso, noi e il piccione viaggiatore dovevamo ancora percorrere 60 miglia.

Tutto il giorno lo passiamo lavorando sulla superficie velica, attaccando e spegnendo il motore. Non vogliamo arrivare dopo il tramonto perché pur avendo il portolano di Las Palmas non siamo sicuri che sia aggiornato.

Alle 15 vedo comparire l'isola di Gran Canaria. Siamo emozionati, si tratta della prima terra dopo sei giorni di navigazione in mezzo all'Atlantico. Anche Riccardo lo sente e mi dà una manata sulla spalla, mi dice bravo capitano. Il più bel complimento che il comandante può ricevere. Lo sapeva fare anche lui, ma certamente era contento che tutta la traversata era andata così liscia, e senza nessuno intoppo né pericolo. Il tempo passa, l'isola si avvicina, però ho aumentano i miei dubbi di poter entrare nel porto, prima dell'imbrunire.

Arriviamo nell'avanporto alle 20.30 e purtroppo è quasi buio. Controllo bene la pianta del mio portolano e cerco l'ingresso del marina. Non lo trovo è quasi ci areniamo in spiaggia. Impossibile capire quello che succede, vediamo gli alberi delle barche ma non l'entrata. Dopo aver insistito per parecchio tempo riusciamo finalmente a capire dov'è l'entrata del marina, entriamo e alle 21 e 30 siamo ormeggiati sul pantalan 16 che in italiano vorrebbe dire pontile numero 16.

LAS PALMAS

Non era facile trovare l'ingresso, da quando hanno pubblicato il mio portolano ad oggi, le autorità marittime del marina di Las Palmas hanno fatto costruire una diga per proteggere il marina dalla risacca e dalla sporcizia che si crea nell'enorme avanporto. Passano i traghetti a tutta velocità, è impressionante vedere aliscafi che entrano a 35-40 nodi e solo a metà porto diminuiscono, per arrivare al loro molo. Così costruendo quella diga di protezione hanno spostato l'entrata sul lato sud, praticamente invisibile di notte con tutte le luci della città in faccia. Inoltre le solite luci d'ingresso che si trovano in tutti i porti qui non esistono.

Il porto di Las Palmas, è uno dei più importanti e moderni di tutte le isole dell'Atlantico - non si trova nulla di simile tra le Azzorre e C. Verde - offre tutto quello che un velista che arriva da Gibilterra e prosegue per il sud o l'ovest desidera. Una volta arrivati e ben ormeggiata la barca, godiamo dell'incantevole panorama che l'isola offre, vi è la possibilità di far numerose gite sulla stessa Gran Canaria e sulle isole adiacenti ben servite da traghetti e aeroplani. Tutto l'anno c'è un clima ottimo influenzato dalla posizione geografica e dalle alte montagne vulcaniche. I venti umidi, l'aliseo di nord est scaricano la pioggia sui lati del primo e quarto quadrante, è là che le isole sono verdeggianti. Anche le temperature dell'acqua tra i 18 e il 21 gradi sono piacevoli per rinfrescarsi.

Questa sera, l'ufficio è già chiuso non ci spostiamo più per chiedere se va bene l'ormeggio scelto oppure no. Scendiamo e andiamo a mangiare una bistecca con delle patate fritte e poi velocemente in cuccetta, senza più dover fare dei turni di guardia finti, e senza essere in continuazione sbatacchiati da una parte all'altra della barca. Las Palmas! bella Las Palmas siamo arrivati dopo aver percorso 735 miglia in sei giorni con sole 19 ore di motore.

I primi giorni qui sono molto intensi. Incontro amici già

conosciuti a Gibilterra, sono partiti qualche giorno prima di noi e sono passati prima da Ceuta. Si tratta di un ragazzo olandese, che ha acquistato una barca in resina di 13m e ha come destinazione l'isola d'Aruba nelle Antille olandesi. L'altro si chiama Frank, un tedesco di circa 45 anni ex assicuratore che fuma dalle 60 alle 80 sigarette senza filtro al giorno. Naviga su una barca d'acciaio di 13,5m costruita negli anni 50 in un cantiere nel nord della Germania.

A quell'epoca era un famoso progetto da regata, ma ritengo molto difficile da portare da solo. Ha l'albero e il boma in legno. Il boma, come si usava a quei tempi, è di una lunghezza spaventosa, circa 7m! Comporta una randa enorme e non so come Frank se la caverà in navigazione. Desidera anche lui partire entro pochi giorni, probabilmente lo stesso giorno dell'olandese volante per l'isola d'Aruba. Tutti i giorni vanno a divertirsi nelle varie discoteche e rientrano a buon ora del mattino. Non è da me.

Penso ancora alle radiocomunicazioni. Ho letto un libro inglese di un navigatore che si chiama David Sinnes, libro scritto già qualche anno fa intitolato

“verso il capo delle tempeste”.

Si tratta di un tipico navigatore anni 60, con poche lire in tasca, in più reduce da un'operazione, gli avevano tolto un polmone per un tumore maligno. Non si è fatto abbattere e una volta guarito almeno apparentemente, si è comprato una piccola barca di 7,5 m, ed è partito verso Città del Capo. Arrivato a Las Palmas in solitario, si è reso conto di due cose fondamentali, prima che aveva bisogno di un compagno e secondo che anche lui aveva bisogno di un impianto radio. Pochi mezzi molte idee, così ha acquistato un apparecchio CB con dei canali quarzati che lavora sui 40m. Durante tutta la navigazione da Las Palmas fino in Brasile e successivamente a Città del Capo ha stabilito degli ottimi collegamenti con l'Inghilterra, gli Stati Uniti e il sud Africa.

Volevo montare anch'io un apparecchio di quel genere ma non era possibile trovarlo a Las Palmas. Mia moglie che mi doveva raggiungere, l'ha ordinato ad un rivenditore a Milano e me l'ha portato in aereo. Non appena arrivata, mi sono messo a montarlo. Un amico incontrato

casualmente, mi ha sistemato l'antenna e, infatti, senza tardare troppo ho stabilito i primi contatti con l'Italia e con la Germania. Ero contento perché era terminata la solitudine e la non possibilità di comunicare, questo almeno speravo.

Altri acquisti, altri lavori, e le giornate passano tra un incontro e l'altro con i miei amici olandesi e tedeschi. Riccardo che si era fermato ancora per qualche giorno ha dovuto rientrare in Italia il lavoro non gli permetteva d'assentarsi ulteriormente.

Grossa sorpresa, arriva una barca con bandiera austriaca. Si tratta di un architetto di Vienna lui 78 anni con l'amico di sua figlia. Teneva la barca da 25 anni qui all'isola, nel porto di Pasito Blanco. Ormai, come dice lui stesso, troppo tardi e troppo anziano per navigare. Ha venduto l'imbarcazione a quel ragazzo che la vorrebbe far rientrare in un porto tedesco.

La situazione all'interno della loro barca è tremenda, lavori da tutte le parti, sporczia non so da quanti anni dimenticata, ci vuole un bel fegato per accettare una tazza di tè. Rimangono qualche giorno e poi se ne vanno lasciando la barca sul mio pontile, prometto di dare un'occhiata durante le prossime due o tre settimane, poi dovrebbero tornare anche loro.

Oggi è arrivato un francese con una barca in vetroresina, un Fandango di trent'anni fa. Ha visitato il Senegal, Gambia, le isole di Capo Verde e ci racconta quanto deliziosi sono quei posti. Mi stuzzica la curiosità ma ancora penso di non passare da Capo Verde. Altri due ragazzi, Jack e Jackeline, anche loro francesi con una barca di trent'anni in legno. Un gioiello, un vecchio disegno di Stevens, affondato qualche anno fa in un porto della manica, recuperato e restaurato da loro. Lo tengono come se fosse il loro bebè. Curano, puliscono e verniciano tutto quello che è da verniciare. Pensano di proseguire entro un paio di mesi per il Brasile, dove sperano di trovare un lavoro nel campo dell'informatica.

Un caso a se è Tom, vive da molti anni su queste isole. Si tratta di un ex hippy un po' cresciuto, faceva il soldato americano in Germania, qualche contestazione e spinello alle spalle, non si era mai più inserito nella società dei consumi. Adesso con i suoi 56 anni non possiede altri

beni che la sua barca. A suo dire non ha mai avuto un conto corrente né carta di credito. Odia la società americana e si guadagna la vita facendo collanine. Da cinque anni si ripromette di traversare l'atlantico verso il sud America, il momento giusto non è mai arrivato. Secondo me ha parecchia paura ma non gli posso dare torto, anch'io non attraverserai l'Atlantico con la sua barca, forse nemmeno il lago di Garda! Mi racconta che per quest'anno ha già fatto le provviste, consistono in molti chili di fagioli e di chicchi di soia. Non poteva essere diversamente, è anche vegetariano.

Fa freddo in questi giorni e c'è molto vento. Una bassa pressione di 988 milibar sopra la Spagna ha creato una burrasca sulle Azzorre, che c'importa quel forte vento da nord ovest? La barca è calda e asciutta, ho acceso anche la stufetta elettrica.

Piera è arrivata da qualche giorno, e con una macchina a noleggio giriamo l'isola che all'interno, al contrario di quello che si vede lungo la costa, è molto bella.

Insieme studiamo e controlliamo la lista dei viveri stivati a bordo, continuo ad andare al supermercato per comprare quello che manca. Sembra che debba stare per un anno in mare senza toccare terra. Non sarà così, ma in ogni caso, in qualsiasi posto arriverò non troverò le provviste a così buon mercato come qui alle Canarie. Con queste ottime premesse riempio il mio vascello, e la linea di galleggiamento sparisce sotto l'acqua.

Quel che è strano, ma si può facilmente intuire, il diporto nautico qui alle Canarie si concentra durante l'anno a pochi eventi. Si tratta di qualche regata tra le isole, poi a Novembre parte forse la più famosa regata oceanica, con ca. 250 barche, diretta verso i Caraibi a S Lucia. Una regata ideata dieci anni fa per barche da crociera e equipaggi familiari. Ha avuto un ottimo successo tanto è vero che attualmente esiste il numero chiuso di partecipanti, sono ammesse solo 250 barche!

Le giornate arrivano e le giornate se ne vanno, lo sprayhood ordinato a Ottavio è quasi terminato, posso eliminare un altro punto nella mia lunga lista di lavori.

Un'altra barca francese in arrivo, 20m, fa da barca appoggio a tre canotti che vogliono attraversare l'Atlantico a remi. Il mondo è pieno

di pazzi, o gente che vuole dimostrare chi sa che cosa. Dice un vecchio detto:

se ogni matto fosse un lampion, che illuminazion che illuminazion

Mia moglie s'innervosisce, vorrebbe continuare a girare le isole, non comprende che io sto bene qui e che ho ancora tante piccole cose da sistemare. Mi mancano solamente venti giorni prima di salpare verso il sud.

Incontro un altro amico, già conosciuto qualche anno fa a Lagos. Tiene una barca in ferrocemento qui a Las Palmas e naviga tra le isole. In un prossimo futuro rientrerà con la barca, andrà sulle coste spagnole per visitare un'altra volta il Mediterraneo. Lo incontrerò di nuovo nel 2001 a Ceuta!

Vedo entrare nel porto una barca inglese, "Decanter" un Moody di 33 piedi. Gli do una mano nella fase d'ormeggio. Una coppia, lui Ing. meccanico si chiama Paul, e lei professoressa di storia africana, Andrea. Si vede dalle loro facce che sono persone educate e miti. Qualche ora dopo mi raccontano che hanno lasciato la barca ad Arcife e mentre erano a casa in Inghilterra, la barca è stata forzata e tante cose utili a loro sono state rubate. Il loro budget non troppo grasso fortemente defraudato. Hanno intenzione di veleggiare verso Capo Verde, proseguire verso la Guinea Bissau prima di attraversare l'Atlantico per recarsi in Brasile.

Parliamo molto, ci scambiamo idee e consigli, ma Piera vuole salpare. Così decidiamo di spostarci a Tenerife con la barca. Detto fatto, il giorno dopo partiamo di buon'ora e dopo sei ore di navigazione siamo di nuovo nel porto di Las Palmas. Incontriamo gli amici che abbiamo appena lasciato. Il mare e le onde con poco vento, non sono fatte per lei, poveretta stava male, combatte con il mal di mare per i prossimi due giorni. Meglio lasciarla in campagna, proprio non è fatta per navigare

Questa sera verso le 20, è arrivata un'altra barca, canadese di 43 piedi, molto bella con un disegno anni 70. Si chiama "Chapter seconda". Mi racconta lo skipper che sono arrivati da Gibilterra toccando qualche porto del Marocco e che sono diretti verso le Antille per poi rientrare in Canada. Negli ultimi vent'anni ha attraversato l'Atlantico

già sei volte e ancora non si è saziato della propria barca, e della libertà che trova solcando i mari.

Non passa giorno che non arrivi qualcuno, Simbad un ketch francese che ho già incontrato a Gibilterra entra nel porto. Gran gioia e parliamo dei prossimi viaggi. Vogliono restare due o tre mesi per proseguire verso Capo Verde e poi attraversare l'Atlantico e andare in Brasile, non ci sono arrivati perché li ho incontrati successivamente in Guadaloupe.

Mi accorgo che tutti vogliono andare in Brasile, la vita deve costare estremamente poco per chi arriva dall'Europa, non sarà altrettanto per i brasiliani che vengono in Europa.

Domenica di Pasqua, una giornata di festeggiamenti, così prepariamo anche noi il nostro pranzo Pasquale con spinaci, formaggio e una torta tipo "foresta nera" che si vende al mercato fatta da una coppia di tedeschi residenti qui sull'isola. Una tazza di caffè corretta con la grappa non può mancare.

Nella pace del pomeriggio comincio a pensare alla mia prossima tappa, comincio a buttare giù qualche coordinata geografica dove vorrei passare durante la traversata dell'Atlantico.

Con Piera decidiamo di fare una gita col traghetto a Tenerife. Pullman presto al mattino, poi traghetto veloce che impiega esattamente quaranta minuti da un'isola all'altra e una macchina a noleggio per visitare per bene tutta l'isola. Il tempo basta abbondantemente, e riusciamo riprendere il traghetto la sera stessa. Sembra che facciamo parte delle frecce tricolori, tanto velocemente visitiamo i luoghi.

Nel frattempo i miei radiocontatti procedono molto bene, e mi sono fatto degli amici nel sud della Germania, li sento quasi tutti i giorni e mi promettono di accompagnarmi durante tutta la traversata. Vedremo se funziona, qualche dubbio ce l'ho. Purtroppo sulle frequenze CB non c'è disciplina e come si sente qualcuno tutti quelli che sono in ascolto vorrebbero parlare con le persone in mezzo al mare, insomma un gran casino!

Tom che da tanto tempo ha proclamato la sua partenza ha lasciato il porto, ma com'era capitato anche me in passato, e capiterà in futuro, dopo qualche ora l'abbiamo rivisto qui nel porticciolo. È ripartito

un'altra volta, questa volta non per andare a Capo Verde ma semplicemente per andare a Port Mogan, niente da fare, dopo cinque ore eccolo ancora qui nel nostro porto. Questa volta m'immaginavo che sarebbe tornato; a Pasito Blanco, dove ero al mattino, c'era forte vento da sud ovest, non proprio il massimo per andare a sud. Povero Tom, dopo tanti anni d'attesa, tutto quello stress. Proprio lui che lo vorrebbe evitare non ha avuto il benessere degli dei.

Un'altra barca francese è arrivata ieri. Un'autocostruzione di circa 20m con due alberi senza sartieme. Lo scafo d'acciaio, il ponte in compensato marino, tutto quanto non più largo di quattro metri con un pozzetto centrale, una cabina di poppa grande e molto comoda. Invece l'ambiente che è situato davanti al pozzetto è una cabina unica. Il proprietario, in pensione nonostante i suoi 42 anni, è un ex pilota dell'aeronautica francese, con la moglie che soffre terribilmente il mare. Anche loro, Capo Verde e Brasile in compagnia del loro cane.

Mia moglie intanto è rientrata in Italia e l'ultima settimana è passata come un lampo. Abbiamo ancora girato l'isola per il lungo e per il largo, fatto più di 900km e visto molte cose, ma soprattutto abbiamo esplorato le montagne selvagge alte e aride.

Certo oggi la barca sembra più grande, ho ricreato un open-space dato che la porta del bagno rimane sempre aperta, ma sono solo e non posso nascondere un po' di malinconia, comunque presto anche per me arriva l'ultima giornata in porto.

Last shopping, serbatoi dell'acqua pieni, serbatoi della nafta pieni fino all'orlo e taniche in coperta. Il tempo non promette niente di buono e così spostato la mia partenza di un altro giorno. L'ultimo bollettino mi dà ancora venti dal settore sud e rimando un'altra volta l'addio con gli amici. Dormo male in questi giorni, sono un po' agitato, la prossima partenza si fa sentire, diventa una cosa seria.

Arriva un ultimo bollettino, il cielo è coperto e non c'è molto vento ma decido.

FALSA PARTENZA VERSO SUD

Sono proprio fuori dal porto dove ho passato quasi due mesi, di cui uno in compagnia di mia moglie. Come esco si sentono subito le onde da nord est, tra le isole le raffiche di vento per effetto Venturi sono ancora più violente che in mare aperto. Infatti, tutti i portolani avvertono che il vento aumenta almeno del 20 - 25% rispetto al largo. La mia intenzione è di andare verso il Brasile, per adesso non vorrei fermarmi a Capo Verde.

Ho delle buone intenzioni, ma non so ancora se sarò capace di realizzarle. I dubbi sono tanti, e solo fra una settimana potrò dire di aver lasciato tutto alle spalle. Il problema sarà la prima settimana, mi arriveranno di nuovo tutti i dubbi di questo mondo? I ripensamenti giusti o sbagliati? Tra l'altro ieri sera un mio amico Franz, l'architetto di Vienna, si è autoinvitato e voleva venire a dormire da me. Aveva l'aereo per Vienna questa mattina alle 6. Con tutta l'amicizia non ho potuto accettare il suo autoinvito, volevo passare l'ultima notte qui nel porto di Las Palmas da solo in barca.

Con tutte le conseguenze mi rendo conto che sono proprio partito. La barca fila come un delfino a circa sei a sette nodi quasi in fil di ruota. Voglio uscire dal canale per arrivare in mare aperto. Navigo tutto il giorno solo con il genova, la randa non porterebbe e darebbe fastidio alla vela di prua. Piano piano si stabilisce la routine di bordo, sento i bollettini e tento di stabilire contatti radio con i miei amici in Germania. Niente da fare. Non riesco a capire, mi viene il dubbio che la radio si sia rotta. Un bel problema, soprattutto psicologico. Non voglio lasciare i miei senza notizie, e contemporaneamente non voglio rimanere senza contatto con l'esterno. Decido di andare a dormire e di vedere che cosa succede il giorno seguente, ben conscio che in caso di rinuncia il rientro, con ogni ora passata in rotta verso sud, diventa sempre più difficile.

L'appuntamento del mattino è un altro fallimento, non riesco

proprio a collegarmi e naturalmente anche loro non mi sentono. Non so cosa fare, ormai sono a 120 miglia a S dell'isola cioè a circa 150 miglia da Las Palmas. Penso e ripenso e alla fine mi decido, cambio rotta e torno verso N. Non è poi così facile, non posso tenere la rotta desiderata, e vado verso la punta sud di Tenerife. Non si parla di solo vela, ma di vela e motore. Bolina stretta per tutta la notte, e ben consapevole che è una situazione che potevo evitare. Il mattino dopo mi trovo a circa 40 miglia da Tenerife.

Avvicinatomi alla costa posso virare e mi dirigo attraverso il canale verso Port Mogan. La notte è lunga, il vento forte, ma avanzo bene. Doppiata la parte meridionale dell'isola di Las Palmas mi tocca risalire di nuovo il canale. Difficile e lo faccio a motore a meno di 100 metri dalla costa, qui le onde da NE si sentono meno, sono protetto dai singoli piccoli capi.

Qualche minuto dopo mezzogiorno, con grande stupore di tutti gli amici rimasti sul pantalan, rientro e mi ormeggio allo stesso posto che ho lasciato tre giorni prima. Molte miglia, nemmeno troppe ore di motore, ma era una rinuncia che forse mi farà pensare e mi peserà nei prossimi tempi.

Gli amici mi chiedono, non so bene che cosa rispondere, non ho neanche una gran voglia di rispondere. Mi creo una scusa e mi continuo a dire che non avrei rinunciato alla traversata se l'impianto radio avesse funzionato. Un pizzico di verità certamente c'è in questo pensiero, l'altra parte della verità forse non ero ancora pronto!

Che cosa farò adesso? Non lo so, sto anche pensando di vendere la barca e di rinunciare alla mia vita da solitario, crisi profonda! Vedo arrivare una bellissima barca a vela, anzi devo dire una nave a vela che si chiama "Orsa Maggiore" ed è della marina militare italiana. Capisco in quel momento che non posso rinunciare al gran sogno della mia vita che ho cullato per tutta la vita. L'ho rimandato e basta!

Dopo cinque minuti sono da loro, mi presento, parliamo e mi raccontano che sono diretti verso i Caraibi, canale di Panama e Sidney per l'apertura dei giochi olimpionici. Successivamente non sanno ancora dove saranno diretti, gli devono dare il programma, andranno in Giappone oppure in Cina.

In linea di massima, dovranno stare fuori dell'Italia per quasi due anni.

Con la rinuncia momentanea e tutti questi pensieri per la testa ho capito una cosa sicura, devo acquistare una ricetrasmittente seria per non lavorare sulle frequenze dei CB, ma su tutte le frequenze e soprattutto su quelle dei radioamatori. Non impiego molto, convinco il mio amico Olav ad accompagnarmi fino a Port Mogan dove in passato ho visto un bell'impianto della Kenwood, tipo 50S ad un prezzo particolarmente vantaggioso. Arrivo, lo guardo e dico al proprietario del negozio che lo ritengo ancora costoso perché a Tenerife ne ho visto uno a sole 200.000 pesetas mentre lui richiede 265.000. Mi fa solo una domanda, quando vuoi decidere l'acquisto? Gli rispondo: se c'è il prezzo, subito. Fa due conti e me lo da a 200.000 pesetas. Mica male la giornata, il guadagno è stato fatto.

Rientrato a Las Palmas, l'impianto viene montato a tempo di record, ho potuto iniziare subito a cercare i radioamatori. Nella ricerca serale ho incontrato degli italiani sparsi nel mondo, in particolare Pino col nominativo It9..... mi ha accettato immediatamente e mi ha introdotto nel suo gruppo. Tutte le sere si trova alla stessa ora, è in collegamento tra la Sicilia, il Venezuela e gli Stati Uniti. Pino, Enzo, Roberto, Pippo, Ignazio e tanti altri amici che si sono un po' identificati con me che stavo in barca e dovevo affrontare una decisione.

Il Navtex trasmette un altro messaggio d'emergenza, ricevuta dalla barca: "Gamma Elze Quattro", con la richiesta di soccorso. Non è proprio olio sullo stato d'animo che mi porto appresso.

Peccato per il prestigio italiano, anche i ricchi piangono, vedo trainata la bell'Orsa Maggiore da un rimorchiatore. Hanno fuso un cilindro nel trasferimento da La Spezia a Las Palmas! Devono trasferirsi nella darsena dell'arsenale mentre i ricambi arrivano con un aereo dell'aeronautica militare. Non hanno problemi, naturalmente tutto è a carico del cittadino. Il bel paese deve essere rappresentato dignitosamente!!

Sono sempre stazionario sulla mia barca a pensare come devo procedere. Il vento continua a soffiare da nord est, e questo certamente non facilita la mia decisione, anzi aumenta l'indecisione. Tutte le

persone incontrate qui a Las Palmas falliscono banalmente quando tentano di risalire verso Gibilterra. Un tedesco qui è al quarto tentativo che farà domani, sembra che finalmente i venti preannunciati da sud arrivino e dovrebbero durare almeno quattro giorni.

Peccato nel frattempo anche Paul e Andrea sono partiti per Tenerife. Gli ho ancora regalato viveri, una cima d'ormeggio lunga 50m con diametro di 22mm, 30m di catena da 10 e tanti altri piccoli aggeggi che servono sempre in barca. Gli altri francesi sono partiti in direzione di Cabo Verde, e io sono rimasto da solo, con i miei dubbi e pensieri sul futuro, ormeggiato al pantalan 16. Non farò mica la fine di Tom?

Osservo attentamente il bollettino e le previsioni per i prossimi giorni, mi accorgo che il vento dovrebbe girare a est sud est. La decisione, non so ancora se quella giusta, è presa velocemente, decido di partire fra due giorni verso l'arcipelago di Madeira. Anche questa rotta non è semplice, tutto contro vento ma con le previsioni in atto potrei avere un po' di fortuna. Comunico agli amici che ho chiuso con le crociere, ma nel mio intimissimo, ben nascosto, nutro ancora qualche speranza!

VERSO NORD, E VERSO CASA?

Parto e faccio subito vela verso nord est, il vento non è ancora girato e arriva da nord. Dopo qualche ora, senza cambiamento di vento viro e vado a nord ovest con cielo coperto e pioggia. Rispecchia esattamente lo stato della mia anima! Madeira non è poi tanto distante, solo 350 mg contro vento! Il mare mosso m'impedisce di fare bolina stretta però la barca si comporta bene anche in queste condizioni.

Passa la notte passa il giorno, e il vento non cambia. In ogni modo, faccio un bordo dopo l'altro e avanzo nella direzione giusta. Sono leggermente depresso, non solo per le condizioni del tempo e la rinuncia, ma anche per le mani che mi fanno un gran male, sto andando verso nord e non verso sud come mi ero promesso al momento della partenza.

In queste condizioni la barca è abbastanza bagnata, qualche onda che si frange lungo la fiancata mi arriva fino alla randa. Non so bene cosa devo pensare, non sono adatto alla navigazione d'altura oppure mi sta arrivando un po' di paura? Da quando ho cominciato ad andare in barca non l'ho mai conosciuta! Non lo so. L'unico sollievo della giornata sono i contatti radio che faccio con gli amici siciliani, venezuelani nord americani. Pino è un vero amore e dimostra un'amicizia più che fraterna.

Come sempre, dopo i bassi arrivano anche gli alti, va un po' meglio, il morale si sta ristabilendo, fermo il motore e vado a dormire. La velocità non è male, la rotta è quasi perfetta e durante le ultime ore ho guadagnato 23 miglia in latitudine. Non tutto da invidiare, mi devo aggrappare in barca perché viaggio molto sbandato. Tutta la notte ho incontrato solo una nave che è passata di poppa a circa un miglio e mezzo.

In questa zona esiste un'intensa corrente da nord che mi mangia circa 0,5 nodi, e passa un'altra notte movimentata. Poca strada verso nord, e la distanza fino a Funchal è ancora di sessanta miglia. Sessanta

miglia non si contano, cosa sono rispetto alla distanza di un paio di giorni fa! Il programma era di andare direttamente a Porto Santo, ho cambiato idea, probabilmente mi dirigo prima a Funchal. Dovrò stare attento di non avvicinarmi troppo alle isole Selvagen, sono basse e poco visibili. Questa giornata passa piano e durante la mattinata vedo l'isola Deserta grande e l'isola Deserta piccola, ma nonostante la vicinanza dell'isola, il mio apparecchio telefonico non si collega con il provider locale. A 15 miglia dalla costa di Madeira diminuisce il mare e finalmente è possibile aumentare la velocità senza troppa acqua azzurra sul ponte. Dopo una lunga battaglia, riesco ad entrare in porto alle 23 di sera. Un porto piccolo senza pontili per barche in transito, scoraggiano di visitare Funchal non si può dire che è agevole o ospitale. Trovo una barca olandese alla quale mi attracco e riesco ancora, nonostante l'ora avanzata, a scambiare quattro parole con il proprietario.

Dopo una bella dormita, esco ed ammiro l'isola in tutto il suo splendore. Finalmente mi posso fare la barba, fare una doccia con la barca ferma in porto e non mi devo aggrappare e vegetare come una scimmia mentre faccio i lavori. Vedo l'isola dalla mia barca, e posso procedere a un primo giro d'ispezione nella splendida città di Funchal, un'isola piena di storia, storia recente e storia passata.

Madeira e Porto Santo, due isole. Due isole sorelle scoperte nel 1420 da Zarcos. Una vestita di verde intenso, l'altra di giallo pallido. Due isole in contrasto per una coincidenza sfortunata. Madeira, forte, vigorosa, rude. Porto Santo, affabile, languida, stesa al sole.

Madeira, battezzata da Zarcos "ilha del Bosco" la cui bellezza spicca dalla sua aggressività, dalle vette che appaiono come se trafiggessero il cielo. Dalle scogliere tagliate a picco che si ergono presso il mare dalle rocce che sembrano ricamate, dalle terrazze per la coltivazione che si arrampicano lungo le pendici, dai corsi d'acqua tortuosi, dalle cascate.

Madeira con la sua Funchal, città dolce, in fiore, che si affaccia sul mare, con il monte che guarda altezzoso la baia, con il Terreiro da Luta che, se da un lato ci fa risalire alle lontane epoche del popolamento, dall'altro ci invita ad innalzare una preghiera a Dio.

Madeira, sfavillante nella sua grazia, nella sua allegria e nella sua

prosperità, il cui popolo è allo stesso tempo rude e sollecito, dove i bananeti crescono e si saturano al sole.

L'isola di Madeira ubicata in pieno oceano Atlantico, è di formazione vulcanica e risale al periodo terziario. E' orientata nel senso est ovest ed è lunga 58 km circa, e larga 23 km. L'Isola è localizzata a 32 gradi 38 minuti N, e a 16 gradi 54 minuti W, la sua superficie è di 740 kmq.

Oggi l'ipotesi della sua scoperta nel 1420 è considerata priva di fondamento. La vera scoperta, e l'inizio del popolamento di Madeira sono avvolti nel mistero. Come era l'isola, avvolta nella nebbia, quando per la prima volta vi approdò Zargo con i suoi compagni?

Già quando Zargo arrivò trovò resti di presenza umana, forse resti di insediamenti cinesi che avevano segnate quelle isole sulle loro carte molti anni prima della loro scoperta da parte degli europei.

Ci sono carte geografiche dell'isola di Madeira, di Porto Santo e delle Isole Selvagen datate 1351!

Madeira dei grandi monumenti e delle chiese, ve ne sono varie, soprattutto a Funchal. In particolare, la cattedrale di Funchal, costruita già nel 1490 e soprannominata Chiesa grande. Altre chiese importanti, come quella di San Giovanni l'Evangelista, la chiesa della Madonna del Monte, e la chiesa di San Giorgio meritano di essere visitate.

Soprattutto la chiesa della Madonna del Monte ha un valore storico per noi austriaci. Nel lato destro del tempio, è situata la cripta in cui si trova la tomba, contenente i resti mortali dell'ultimo imperatore austriaco Carlo.

Scrivevano di lui:

l'Imperatore, sia pure ammalato, era una persona estremamente simpatica e di enorme bontà. Passeggiava nella vasta "Quinta" e, ogni tanto, usciva a cavallo in digressione per il monte, finendo quasi sempre per entrare nella chiesa della parrocchia, dove pregava da fervoroso cattolico.

Tutti gli anni ci sono numerosi pellegrinaggi per visitare il luogo dove riposa l'imperatore Carlo

Madeira non è solo un luogo di chiese e di bellezze naturali, Cristoforo Colombo passò da Madeira, gli inglesi sono passati e

l'hanno occupata, è tornata sotto dominio portoghese e questi hanno sviluppato l'attuale sistema di trasporti, l'agricoltura, il folclore e tutto quello che oggi un turista esigente può desiderare da un luogo che va a visitare.

Altro porto altri amici, una coppia d'inglesi su una barca di 10 m, sono amici di Paul e Adriana si trovano qui da qualche tempo e hanno intenzione di partire per le Azzorre. Successivamente ritornare verso sud, Canarie, Capo Verde, Venezuela e così via. Intanto per adesso facciamo una passeggiata, andiamo insieme all'Internet e come potrebbe essere diversamente, m'invitano a cena sulla loro barca. Gli scapoli sono sempre i benvenuti e coccolati dalle mogli degli skipper. Chi sa quante gelosie si creano in questo modo tanto innocuo?

Incontro Jean, francese, 73 anni alle spalle, è arrivato qualche giorno fa con suo nipote dal Venezuela. Mi racconta che va con la sua barca quasi tutti gli anni in Sudamerica. Si tratta di un vascello di 16m, che imbarca circa 5000 litri di nafta. Non programma rotte particolari, parte dal Venezuela con rotta ortodromica verso Madeira, e non si preoccupa molto dei venti predominanti né di quelli portanti. Quando non c'è vento attacca il motore e fa giornate intere col vento di sentina, intanto di nafta ne ha in abbondanza, acquistata in Venezuela a circa un decimo di quello che costa nei nostri paraggi. Le sue traversate finiscono sempre per un scopo ben preciso a Madeira per poi proseguire verso il Mediterraneo.

Tanti anni fa arrivando qua, aveva incontrato una ragazza quattordicenne che studiava il francese e voleva fare un po' d'esercizio con lui. Adesso che la ragazza ha 27 anni, laureata in lingue, continua a visitarlo in barca e non so bene che esercizi faranno adesso che lei è adulta.

Jean, come quasi tutti i navigatori ha la moglie che non lo segue, preferisce stare in campagna e custodire la casa, i cinque figli, i 14 nipoti e gli animali domestici. Lui invece, con la passione che ha, attraversa quasi tutti gli anni l'Atlantico, passa sempre dalle Canarie, Capo Verde, fa una tappa in Brasile per poi approdare in Venezuela. Fantastico per la sua età, che non dimostra!

Altra coppia, appena arrivata su un Westerly 36 che mi ha dato dei

grattacapi, all'inizio non capivo, ma l'enigma si è risolto presto, sono padre e figlia. Il padre divorziato mentre la figlia sposata con un paio di bambini, il marito soffre il mal di mare! Lei accompagna il papà durante le lunghe traversate, sono diretti a Las Palmas. Che coincidenza, anche il papà ha una compagna che come il marito della figlia soffre il mal di mare. Sono i pochi inglesi che ho incontrato senza i problemi quotidiani degli spiccioli, così possono prendere l'aereo quando e come vogliono per visitare i rispettivi consorti.

Qui nel porto di Funchal stiamo tutti in pacchetto, attaccati uno all'altro, ma il primo del gruppo è attraccato al molo, dove la marea è di circa 3m. Le barche si alzano e si abbassano due volte il giorno. Poco piacevole andare a terra quando c'è bassa marea, bisogna arrampicarsi sulle scale d'acciaio per salire sul molo.

La prima barca del nostro pacchetto è una barca con bandiera svizzera, è di circa circa 12m in acciaio, abbastanza mal ridotta. Il proprietario e la moglie fanno i velai, tirano avanti così con i loro quattro figli che vivono tutti quanti su quel guscio. Tutte le volte che devo scendere a terra, devo attraversare la loro barca. Mi dà molto fastidio, penso di disturbare e mi metto in imbarazzo. Prendo una confezione di sei birre e la regalo allo skipper per ringraziarlo. Rimane meravigliato che uno possa avere questo pensiero, è la prima volta che gli capita.

La vita è tranquilla nonostante le difficoltà che s'incontrano, e la maggior parte delle barche sono stazionarie. Non resisto, ho molta voglia di partire presto, di spostarmi a Porto Santo un'isola a circa 40 miglia a nord est di Madeira toccata da Zarcos prima di Madeira. Era una scoperta sfortunata. Zarcos che viaggiava con la sua famiglia teneva a seguito una coniglietta per il divertimento dei propri figli, la bestiolina durante il tragitto diede alla luce una cucciolata, e quando i coloni si stabilirono sull'isola il disastro fu grande. I conigli, senza nemici naturali, in poco tempo proliferarono tanto che l'isola fu ridotta ben presto a deserto.

Partirò questa sera per arrivare domani mattina. Il vento mi sembra giusto e non dovrò affaticare il motore. Partiranno con me gli amici inglesi, che poi doppiato il capo si dirigeranno verso le Azzorre.

Partenza prevista verso mezzanotte.

Navigazione piacevole e, nonostante la vicinanza della costa, riposo e dormo bene. Alle sette del mattino vedo l'isola di Porto Santo, devo solo dirigermi verso l'ingresso del porto, tra l'altro ben indicato nella carta nautica, ormeggio alle 9 e 30 del mattino e posso fare immediatamente tutte le pratiche d'ingresso.

Che tipo strano, arriva Dieter. Ex comandante di Boeing della Lufthansa, fa il rappresentante del "Trans Ocean Tedesco". Si tratta di un'associazione di velisti che girano o vorrebbero girare il mondo, dove arrivano si trovano un punto di contatto. Lui è molto simpatico, andiamo in sintonia e ci raccontiamo le storie delle nostre vite. Tanti anni fa, mi racconta, sorvolava l'Atlantico arrivando dal Brasile, in Europa c'era molta nebbia e tutti gli aeroporti congestionati, gli fu chiesto di atterrare a Porto Santo. In quell'occasione si era innamorato dell'isola e aveva acquistato una casetta. Non appena andato in pensione si era ritirato qui. Vive ormai a Porto Santo da vent'anni, fa il signore, fa il giornalista per una rivista nautica tedesca e poi tutti i giorni visita il porto per vedere le barche in arrivo e in partenza.

A prima e anche a seconda vista, Porto Santo è molto bella, sul lato sud dell'isola ha una spiaggia di sabbia bianca di circa nove chilometri mentre tutta la costa nord è una scogliera unica. Ci sono 5000 abitanti che sono collegati con Madeira da un traghetto e da un aereo bimotore. Vivono bene, senza stress e altre difficoltà delle grosse città, però sono rimasti semplici e un po' grezzi, si vede che sono isolani e gli manca il contatto quotidiano con il mondo.

Durante l'ispezione dei pontili del marina vedo una barca già vista a Las Palmas. Si tratta di una barca con bandiera svedese sui 7m e uno skipper piuttosto vecchio. Infatti, mi racconta di essere il più vecchio solitario svedese, ha 78 anni. Dice che è molto ricco di tempo, ma molto povero di denaro. Con quella barca così malridotta ha già fatto il giro del mondo e superato molti pericoli. Dalle Canarie, cioè da Las Palmas a qui ha impiegato tre settimane senza mai attaccare il motore. Se penso che io sono arrivato in quattro giorni, e con quaranta due ore di motore! Posso immaginare e vedo la differenza tra lui e me. Non ha timone a vento e anche il pilota automatico lo utilizza poco. Tutte le

sere, lega la pinna e va a dormire. La barca può fare quello che meglio crede.

Trovo subito un altro svedese, Johann su una barca a doppia prora così detto Colin Archer costruita in ferrocemento. In viaggio dalla Svezia, fin qui ha impiegato quasi due anni, è diretto verso sud, ma con molto tempo a disposizione ha solo 57 anni, ha divorziato tempo fa, con tre figlie e tanti nipoti.

Poi c'è anche un piccolo veliero in vetroresina, Victory 28, ancora un Colin Archer con uno skipper inglese. Ex pilota civile, che ha volato moltissimo in Africa e medio oriente su aerei della seconda guerra mondiale. In gergo questi piloti si autodefiniscono "Crash Pilots", perchè è il loro destino effettuare molti atterraggi d'emergenza. Si tratta di uno dei primi che incontro che non sia diretto verso il Brasile, vuole andare in sud Africa a trovare sua figlia. Dall'Inghilterra a qui ha fatto una media di 50 miglia al giorno, ha trovato brutto tempo lungo tutto il percorso.

Per il tragitto da qui alle Canarie ha accettato di portare due ragazzi inglesi che gli hanno chiesto un passaggio. Mi chiede cosa ne penso, gli ho francamente sconsigliato il viaggio, successivamente ho ricevuto una lettera dove mi ha scritto che era la prima e l'ultima volta che ha imbarcato qualcuno.

Mia moglie arriva per passare quattro settimane qui a Porto Santo. Visiteremo l'isola e naturalmente andremo a Madeira per passare qualche giorno in tranquillità. Continuo a pensare se proseguire o rinunciare alla mia avventura, ma guardando le foto fatte alle Canarie, e altre foto fatte sei mesi prima ad una cena di lavoro, mi passa qualsiasi incertezza sulla decisione che sta maturando in me. I dubbi sono leciti, ma quel filo di speranza rimasto nel mio intimo si fa sempre più forte, devo proseguire con il mio viaggio iniziato a febbraio, devo proseguire sulla mia strada tanto faticosamente iniziata.

Rolf, l'amico navigatore anziano, è partito oggi per andare in Algarve. Deve fare riparare il motore là dove ha un meccanico di sua fiducia! Bisogna proprio essere pazzi oppure egocentrici per prendere questa decisione.

A Porto Santo si sta proprio bene, poca gente, poche parole e tanta

pace, molto tempo per leggere e pensare. Sento tutti i giorni i miei amici sulla frequenza dei venti metri, ma non è possibile ascoltare un giornale radio italiano perché proprio non trasmettono sulle onde corte, oppure non conosco le frequenze utilizzate attualmente.

Oggi è arrivato il Ciao Moody, amici di Paul e Adriana. Si preparano per fare la regata transatlantica, e partiranno dalle Canarie a metà novembre. Tutti i giorni arriva qualche barca nuova, e qualche altra se ne va. Fritz e Titi coppia simpatica svizzera sui 65 anni, con una barca di legno acquistata a Sanremo e messa a nuovo da loro stessi, si presentano, vorrebbero restare un paio di settimane. Hanno venduto la loro casa in Svizzera e tenuto solo il box dove hanno stivato tutto il mobilio rimasto.

Sto ampliando e migliorando i programmi del mio computer di bordo. Dopo aver installato la radio vorrei registrare direttamente i bollettini meteo con le carte sinottiche direttamente sul PC.. Mi attira particolarmente un programma che non ha bisogno di modem, la radio può essere collegata direttamente con un cavo bipolare al computer. Dopo alcune prove faticose vedo che funziona bene e prendo senza nessuna difficoltà le emittenti in Germania, Inghilterra e Stati Uniti. Finalmente, se dovessi decidere di attraversare l'Atlantico, potrò sapere in anticipo il tempo che farà.

Di nuovo molto movimento sul pontile, arrivata una coppia inglese, una barca spagnola, un francese su un 40 piedi in alluminio e altre 2 barche. In particolare, il 40 piedi d'alluminio mi piace molto, costruito da un cantiere che conosco e che ha costruito barche illustri che hanno affrontato tutti mari del mondo.

Il proprietario di quest'ultima, più o meno 65 anni, ex dirigente di un'impresa edile vuol fare il giro del mondo con la moglie. Cosa curiosa, è la moglie medico che porta la barca, fa le manovre d'ormeggio mentre lui butta le cime e lega la barca ai pontili.

Non c'è da annoiarsi, tra i lavori sul PC, gli arrivi e le partenze c'è sempre molto da imparare, vedere e fare.

Prenotiamo una gita a Madeira con un albergo in centro di Funchal. Giriamo la città vediamo gli edifici storici, prendiamo l'automobile con la quale giriamo tutta l'isola, che, al di fuori dei centri

abitati, è molto verde e piena di fiori. Sì, stare a 1800 m sulle montagne sembra di essere sui pascoli svizzeri mucche, pecore e tanti pini.

L'avevo previsto, e dentro di me lo speravo, è arrivato Olav. La moglie e l'amico lo lasciano qui e tornano a casa, impegni di lavoro non gli permettono di restare ulteriormente in vacanza. Lui invece ha ancora qualche mese e vorrebbe riportare la barca a Kiel. Vedo che non ha molta voglia di rifare tutta la Manica e il mare del Nord. Gli suggerisco di entrare in Mediterraneo, lasciar la barca in qualche porto spagnolo per poter fare un altr'anno tutti i canali della Francia, potrebbe raggiungere così la sua città dove lavora. Il consiglio è visto all'inizio in maniera scettica, ma con il passare del tempo la ritiene un'ottima idea. Alla fine decide proprio quello che gli ho consigliato.

Olav e partito, lo seguo per qualche giorno con la radio comunicandogli a ore prestabilite il bollettino con le previsioni che incontrerà da qui fino a Gibilterra, mi comunicherà in seguito che mi ha sempre sentito e i miei consigli gli sono stati molto utili. Scopro che l'altro vicino di barca, che ho sempre chiamato Horst, non si chiama così bensì Johann, dopo avergli chiesto, perché non me l'ha detto prima, mi risponde: ma perché ti dovevo correggere mi andava bene così. È vero, siamo veramente strani nella nostra mente, e quello scritto sul campanile di Coazzo, già detto da Pirandello:

“Ognuno a suo modo”

è proprio vero.

Le giornate passano una dopo l'altra, discussioni con gli amici, un'ora di spiaggia, mangiate, un po' di lettura e già tutta la giornata è passata.

Il mio morale si solleva, penso che a un certo punto partirò di nuovo verso sud, cioè verso le Canarie per poi proseguire per Capo Verde e il Venezuela. Proprio le mete che non avevo intenzione di toccare. Il Venezuela è nuovo nel mio itinerario. La sull'isola Margarita si trova un radioamatore che si chiama Ignazio. Un sardo, emigrato circa 50 anni fa, residente a Margarita da più di 40 anni. Il 22 di novembre compirà 71 anni. Quando gli comunico via radio che lo vado a trovare per il compleanno è contento, penso però che non mi creda del tutto.

Altre brutte notizie mi arrivano dal Navtex, una barca al largo di Capo Verde è in difficoltà, e un'altra barca a vela di nome "Electra" ha perso un uomo in posizione 28 gradi otto minuti nord e 16 gradi 24 minuti ovest, che corrisponde al canale tra l'isola di Tenerife e Gran Canaria. Tutti quanti riteniamo che capiti solo agli altri.

Pochi minuti fa è arrivata una barca con bandiera belga, un Santorin che ha ormeggiato, diciamo così, e in meno di cinque minuti, lui, la moglie e due amici sono scesi a terra con i bagagli, mi consegnano in mano la chiave della barca e spariscono.

Non capivo bene ma sentivo la musica accesa all'interno della barca. Nonostante avessi le chiavi in mano non ho voluto salire a bordo ma ho preferito informare la direzione del porto. Ho consegnato le chiavi e sono salito a bordo insieme al direttore. Con gran sorpresa abbiamo scoperto che effettivamente la radio era accesa, l'handy era attaccato, il frigorifero pieno e attaccato, tutto il resto in disordine. Mi diceva il direttore del marina che la barca sarebbe rimasta lì per quattro settimane, abbiamo fatto un po' d'ordine e staccato le batterie.

Piera è partita, rientrata a Milano. Anch'io rientro per passare il mese d'agosto in Liguria. Non volevo restare ancora un mese ed era troppo presto per proseguire verso le Canarie.

Sistemata la barca, consegnati a Dieter tutti gli oggetti di valore, ho preso il piccolo bimotores per Funchal e poi ho proseguito per Lisbona e Milano. Ero tranquillo per la mia barca, il porto è sicuro e l'ormeggio dove mi ero messo non aveva passaggio di altre barche. Infatti, di fianco avevo una barca di un altro tedesco, residente a Porto Santo, usciva raramente e quando usciva stava attento a non fare danni.

A casa il mese di agosto è passato velocemente incontrando amici e girando il porto di Varazze, questa volta non come velista ma solo come spettatore. Avevo nostalgia della barca, sapevo che entro poco ci potevo tornare. Il viaggio di rientro verso Porto Santo era avventuroso, avevo tanti bagagli e non era facile muoversi su quell'aeroplano piccolo. Sono arrivato il 23 agosto la sera tardi e purtroppo non tutti i bagagli mi hanno seguito sull'aereo, sono arrivati il giorno seguente.

DI NUOVO VERSO SUD

Lavoro intensamente per una giornata, sistemo tutto e collego gli impianti, voglio partire al più presto possibile. Dopo meno di due giorni di preparativi ecco che lascio il porto con un buon vento da nord. Velocità buona, niente randa, e morale alto. Non lo sapevo ancora, ma per i prossimi mesi la randa sarebbe rimasta sotto la sua protezione.

Per adesso ho dimenticato tutti i dubbi che avevo due mesi fa. Faccio rotta su Tenerife, mi attende nel porto di Radazul l'amico Paul che ha tirato la barca in secco perché affetta d'osmosi. Vedo che la sola meta non mi basta per partire, ho bisogno di sapere che qualche amico mi aspetta al punto d'arrivo.

Si il morale è molto alto, ho davanti a me poche centinaia di miglia, e c'è sempre la possibilità di rientrare in Mediterraneo. Comunque al futuro penserò dopo, attualmente devo pensare al GPS che da qualche ora fa le bizzie. Molto strano, né quello fisso né quello che normalmente metto nel pozzetto funzionano. Probabilmente l'ente che gestisce tutti i satelliti sta facendo manutenzione aggiornando il software. Il problema si risolverà entro poco, e la navigazione potrà proseguire nella solita maniera tranquilla.

A causa delle incrostazioni che si sono formate sull'opera viva, dopo tanti mesi ferma nel porto, la barca è diventata più lenta. Dovrebbe ripulirsi da sola e aumentare la velocità. Sembra anche che io sia entrato nell'aliseo di nord est, bello, potrò dormire bene durante la notte senza dover toccare le vele. Oltretutto sono in una zona dove il naviglio commerciale è abbastanza limitato e il radar non mi darà molto fastidio con i soliti allarmi, per otto ore non incontrerò natanti.

La notte è passata e devo prendere in considerazione l'arrivo a Radazul, distante 188 miglia. In condizioni normali nessun problema ma qui in questo momento il vento non è forte e faccio solo 4 nodi. Prendo subito la decisione di non attaccare il motore e caso mai

domani mattina, se dovessi vedere di non arrivare in giornata, ridurrei un po' la vela per arrivare il mattino successivo, mi vorrei proprio godere questa veleggiata che faccio dopo tanti mesi di fermo.

Strano, il bollettino mi dà sempre nord est cinque sei ma effettivamente non supera il forza 3. Mi preparo un pranzo a base di carne, insalata, pane, mangio con buon appetito. Una caraffa di infuso mi servirà durante il pomeriggio quando il sole brucia in maniera abbastanza forte.

Riduco la vela, la mia velocità scende a ca. tre nodi ma questo mi garantirà di atterrare con la luce del mattino seguente. La navigazione già confortevole migliora ulteriormente, e proprio uno spostarsi lentamente senza rollio e altri rumori non appartenenti alla barca. Ho molto tempo a mia disposizione e leggo un libro di un navigatore che fa una traversata del Pacifico di ben 5500 miglia senza fermarsi, ma con tanti problemi meccanici a bordo. Non poteva capitare in un momento migliore, e come se fosse telepatia mi alzo, vado verso prua a controllare tutti gli attacchi.

Trovo il perno che sostiene il boma, si sfilta! Chi sa come sarebbe andata se non avessi controllato! Rischio una rottura importante e forse avrei compromesso tutto il viaggio.

Un'altra notte a velocità ridotta e già vedo Tenerife all'orizzonte. Dal promontorio situato a nord dell'isola, sono ancora sette miglia fino a Radazul. Percorro anche quest'ultimo tratto ed entro nel porto dove trovo un bell'ormeggio. A cosa fatta mi viene in mente, che avrei potuto partire da Porto Santo qualche ora prima, avrei passato una notte meno in mare. Sì guadagnavo una notte ma che cosa vuol dire una notte in confronto con la vita che rimane? Ero sulla strada giusta?

Vedo la barca di Paul fuori acqua, in parte già raschiata e senza gelcoat, lui seduto nel pozzetto a prendersi una tazza di tè. Povero Paul, non dev'essere bello vivere a bordo, quando la barca è sull'invaso tutto diventa più complicato. In quelle condizioni, non si può utilizzare i lavelli per sciacquare i piatti, ma nemmeno è possibile lavarsi i denti, non parliamo poi della polvere che a causa del lavoro si spande in ogni angolo del suo piccolo mondo. Ha pensato bene Adriana che è partita per andare a visitare i suoi in Inghilterra. Una vitaccia che Paul deve

fare, m'immagino già che anch'io dovrò fare la stessa fine per i prossimi tre o quattro giorni.

Domenica ho preparato tutto per tirare su la barca, lunedì mattina mi metto nel bacino, arriva la gru, e mette la barca sul gancio per issarla. Tutta l'operazione non dura più di un'ora, posso cominciare a lavorare. Acquistata l'antivegetativa incomincio a pennellare senza darmi tregua. Ho coinvolto anche Paul che mi dà volentieri una mano. Lascia così la sua barca dove c'è un rumore infernale. Il lavoro di verniciatura è abbastanza pesante, bisogna farlo con cura e amore e durerà tutto compreso meno di tre giorni.

Variamo la barca e faccio ancora un po' di spesa al supermercato.

Tento anche di risolvere il problema del nominativo internazionale per i radioamatori, sta diventando un vero enigma, e dovrebbe essere risolto! I miei connazionali, anche se hanno già concesso nominativi a altre barche, non lo vogliono dare a me. Non posso farci molto ma insisto e finalmente mi arriva il permesso provvisorio e non rimarrò un pirata.

Giro con Paul per il porto di Radazul, andiamo insieme a Santa Cruz di Tenerife per inviare ai nostri cari e agli amici qualche e-mail. Con l'occasione compriamo dei cavetti d'acciaio, batterie di ricambio e altre piccole cose che servono. Andiamo in piazza di Spagna e pranziamo in uno dei bar seduti all'aperto.

La piazza è infestata da molti zingari, vogliono vendere la loro mercanzia e una signora arriva con delle tovaglie ricamate a mano, le apre davanti a noi, non compriamo ma quello che non vediamo è che la zingara ruba lo zaino di Paul. Niente da fare, quando ci siamo accorti, lei era sparita e così anche lo zaino. Sperava certamente di trovare qualche macchina fotografica, oppure altri tesori, la delusione dev'essere stata grande vedendo che c'erano solamente cavetti d'acciaio, e una piccola tromba ad aria compressa. Torniamo nel nostro porto tranquillo e siamo tristi per l'accaduto.

Incomincio a studiare bollettini meteo per la mia prossima partenza verso sud. Vedo che i venti dovranno essere costanti e sempre con una certa intensità da nord est. Ancora una volta mi chiedo se è bene e giusto andare verso sud o se non sarebbe meglio tornare a casa.

Parto e naturalmente sono un po' ansioso, forse anche preoccupato, non per la solidità della barca ma per il suo capitano che ogni tanto sembra essere molto fragile e ha lecitamente tutti quei pensieri e dubbi per la testa. Con un paio di bicchieri di vino e con del buon formaggio, oltre a una bella dormita, sono di nuovo riuscito a schiarirmi le idee e scacciare le incertezze. Devo proprio proseguire su questa strada, camminando lungo il mio sentiero, non vorrei far la stessa fine che avevo già fatto a Las Palmas!

Il vento tra le isole è molto forte e con meno di metà genova riesco navigare a quasi sette nodi, c'è una grossa differenza tra carena sporca e carena pulita. Questa stessa sera uscirò di nuovo dal canale tra le isole, così faticosamente conquistato qualche mese fa quando ero tornato verso Las Palmas. Poi nessuna terra per altre 900 miglia fino a quanto avvisterò l'isola di San Vincente nell'arcipelago di Capo Verde.

A causa del vento e del mare faccio rotta per sud est, non mi piace molto e la cambierò non appena possibile.

Non vorrei avvicinarmi troppo alla Mauritania, decido di cambiare bordo e vado per sud ovest, farò un arco intorno alla costa africana, sotto costa esiste sempre l'incognita, i suoi pescatori stanno a parecchie centinaia di miglia al largo, ma soprattutto non sono sempre affidabili! Farò qualche miglio in più, preferisco fare sogni tranquilli!

Devo tangonare il genova e mi accorgo che il tangone leggero in alluminio, tagliato in precedenza, è diventato troppo corto. Adesso mi farebbe un ottimo servizio quello in prestito da Roberto che ha la lunghezza giusta, ma è di legno molto pesante, purtroppo non è possibile rimediare, utilizzo quello pesante.

Questa notte ho avuto un incontro ravvicinato, mentre riposavo con il radar non acceso e navigavo solo con la luce stroboscopica, si è avvicinata una petroliera a meno di un miglio. Penso proprio che sarà stata curiosa perché non vedeva luci di navigazione. Le ho accese, e ho imparato la lezione. Mai navigare senza radar, troppo pericoloso, anche in pieno giorno! Mi ricordo le migliaia di miglia fatte a suo tempo in Mediterraneo senza radar e senza rendermi conto quanto fosse pericoloso dormire anche solo dieci minuti. Impossibile stimare la visibilità con la foschia, di notte non si vede proprio nulla.

Beati quelli che dormono sonni tranquilli!

Le mie abitudini sono ormai ben salde, parlo tutte le sere con i miei amici in Sicilia e colleghi, sono sempre tutti felici di sentirmi dire che tutto va bene e il cammino verso sud non è ostacolato. Sarà soprattutto Ignazio, che crederà finalmente che le mie parole, promesse da marinaio, si realizzeranno. Pippo invece è molto felice quando mi sente parlare in tedesco, ha passato sei anni in Germania e ha sposato una tedesca.

Questa sera, dopo aver avuto il mio QSO, mi decido di aprire il regalo che mi ha fatto Paul prima di partire. Lui, buono ma squattrinato, ha voluto assolutamente che io lo prendessi e me lo portassi in barca. E' una bella bottiglia di whisky con una letterina attaccata. Le poche parole rispecchiano perfettamente il carattere di Paul:

*Caro Manfred,
tante tante grazie per la tua gentilezza e generosità.
È stato un grande aiuto e sarei stato triste senza di te.
Spero che ci possiamo ancora incontrare e ti auguro tutto il bene
per il futuro, con amore a Piera e a te.*

Lettera molto carina, mi fa ancora una volta pensare alla mia situazione, tutto solo in mezzo al mare, mentre lui, quando lascerà Radazul, sarà in compagnia di Adriana. Povero Paul, anche per lui le cose non sono andate sempre lisce, era sposato ma la moglie non aveva nessuna intenzione di vivere con il marito in barca. Un giorno doveva trasferire un 16 metri da Las Palmas in Inghilterra e durante quel viaggio ha conosciuto Adriana di ben 23 anni più giovane di lui. Evidentemente problemi anche nel matrimonio della ragazza e la soluzione più giusta: tutti due hanno lasciato i rispettivi partner e si sono messi insieme.

Dopo l'affondamento del peschereccio di qualche giorno fa, Monsantoradio trasmette un'altra notizia d'emergenza. Questa volta si tratta di una barca a vela vicino alle Azzorre, ha chiesto aiuto, sta affondando.

Cammino bene ma devo alterare ogni tanto un po' la rotta, il vento è esattamente in poppa. Decido di tangonare il genova, porta meglio e avrò meno da fare, ottenendo una rotta diretta verso Mindelo. Non

capisco, i miei colleghi passano delle ore al timone, ma vedo che ci sono ben altre cose da fare per godersi la vita.

Non mi sono ancora ripreso come dovrei, passo le giornate meditando. Per tirarmi su, mi preparo un bel piatto con delle patate, insalata fresca un paio di bicchieri di vino e una tazza di caffè. Così un'altra notte è in arrivo, fa molto buio, sta arrivando brutto tempo. Passo una notte non tranquilla, il vento gira a sud est poi di nuovo ad est, il mare frange e la barca rolla parecchio. Non c'è alcun pericolo e più male che bene riesco anche a riposare.

Questa mattina decido di fare un giro completo in coperta, controllare tutti gli eventuali punti deboli, i bozzelli, i terminali, cime e cimette e naturalmente tutte le drizze. Scopro che una cimetta in spectra appena sostituita alle Canarie si sta logorando, si tratta di una delle due che collegano il timone a vento con la ruota principale di governo, la sostituisco e tutto prosegue per il meglio.

L'acqua a bordo non manca, non devo lesinare sulla pulizia personale. Una bella doccia, e lavaggio dei capelli mi fa fisicamente e psichicamente molto bene. Proseguo con la lettura di uno dei libri che mi ha portato Piera, non è il massimo per una situazione d'animo già precaria. Si tratta del libro

ombre sull'Hudson

scritto da Isaac Singer, è troppo pesante da leggere e gustare in navigazione.

Il primo pesce volante l'ho trovato questa mattina in coperta, è una gioia constatare che sono proprio arrivato nella zona degli Alisei di nordest, mi dispiace per quella bella ma povera bestiola che ha dovuto morire senza che io la possa mangiare perché troppo piccola. Arriveranno altri e avrò abbastanza pesce fresco per i prossimi giorni. Continuo a vedere delle tartarughe e a fare un censimento mentale, vorrei vedere quante ce ne possono essere in tutto l'Atlantico.

Manca il sole e così addio pannelli solari, non c'è molto da rallegrarsi perché anche il vento apparente non fa girare a sufficienza il gruppo eolico.

Questa notte poi, dato il rollio continuo della barca, sentivo un leggero rumore in uno degli stipetti, e nonostante tutta la buona volontà

e attenzione non mi era possibile capire quale fosse l'oggetto misterioso che mi faceva impazzire. Dovrò riprendere la mia attività di ricercatore e sono sicuro che prima o poi scoprirò il pezzo incriminato. Difficile, ma lo troverò.

Mi accorgo che dopo qualche giorno di solitudine i nostri bisogni si concentrano sull'essenziale, il superfluo non serve più, inizia quasi una vita francescana. Da ieri non tocco le vele, la barca va verso sud come su binari. Più di metà strada verso l'arcipelago di Capo Verde è stato fatta, e sono proprio felice che il GPS lavori bene, non devo toccare il sestante!

Ieri sera durante il solito colloquio con Pino lui si è assentato un attimo, ha preparato un collegamento telefonico con mia moglie. Era una bella sorpresa, fa bene parlare ogni tanto con i familiari. Almeno sanno che tutto va bene e che non ci sono pericoli o problemi da superare.

In lontananza vedo una nave combattere contro il mare, fa rotta verso nord. L'avvistamento non era una sorpresa, il mio guardiano elettronico l'aveva segnalata da parecchio tempo. Avrei potuto chiamarla, ma ho preferito starmene zitto, raccolto tra me e me, non volevo essere disturbato e finalmente sto terminando anche il libro incriminato di pesantezza, sono proprio felice di rimettere quel mattone in libreria. Decido allora, di leggere qualche cosa di più leggero, consiglatomi da molto tempo ma mai preso in considerazione,

"la casa degli spiriti",

di Isabella Allende.

Lo trovo bello, molto profondo, ma certamente ispirato da un'idea e un'educazione avuta dal padre, oggi un po' fuori moda perché l'ideologia è rimasta valida mentre l'applicazione è fallita malamente in tutto il mondo.

Rotta sud, viaggio come un fulmine con mare formato in poppa, onde sui 2 - 3 m e vento apparente non più di 15 nodi, la distanza verso Mindelo diminuisce e posso fare il conto alla rovescia.

I pesci volanti proprio non mi lasciano in pace, uno di loro, un bel-
l'esemplare di trenta centimetri, mi è entrato attraverso il piccolo oblò sopra il tavolo da carteggio. Lo spavento era grande, lui scivolava sulla

carta nautica, e io, invece di mangiare pesce fresco ho deciso di prenderlo e restituirlo al suo elemento naturale. Ho aperto una bella scatola di tonno Star. Sarà stato felice quel pesciolino per aver ricevuto nuovamente la libertà.

Mi passa un peschereccio a circa un miglio e mezzo con rotta verso nord. Così mi accorgo quanto è alto il mare, perché mentre la mia barca non faceva nessun movimento, il peschereccio sta picchiando molto forte, mi rendo conto che il lavoro dei marinai a bordo non deve essere proprio un piacere. Non ho idea di che nazionalità sia l'imbarcazione, ma mi sembra molto simile a quelli coreani che sono ormeggiati nel porto di Las Palmas. Non vorrei essere al loro posto, preferisco la vita che sto facendo.

Il percorso delle ultime 24 ore è di 128 miglia e procediamo sempre verso sud. La mia posizione è di 20 gradi 40 minuti ovest e 22 gradi 12 minuti nord e anche la temperatura e l'umidità aumentano a vista d'occhio. Una piccola burrasca, il barometro scende e io faccio fatica a versare il tè pomeridiano. Devo proprio mirare per non mandare tutto il liquido sul pavimento. Oggi mi è capitato un guaio grosso, poteva essere anche peggio! Tengo sempre una cimetta d'emergenza, attaccata alla coda del generatore eolico, non so come sia successo, ma la cimetta è entrata in collisione con una delle pale e l'ha danneggiata. Difficile fare la riparazione in mare, potrei eseguirla, ma non vale la pena, manca troppo poco alla meta per accettare questo rischio. Lo farò non appena arrivato a Mindelo nelle acque calme del porto. Sarebbe andato molto peggio se questo guaio fosse successo dopo la partenza verso il Venezuela, non avrei potuto fare altro che ripararlo in navigazione.

Passa un'altra notte, e arriva la mattina la giornata è una di quelle fortunate. Con vento al traverso riesco ad avanzare molto bene e mi trovo in vicinanza delle isole. La vicinanza qui non significa cinque miglia o dieci miglia, no la vicinanza significa 150 miglia fino a Mindelo, il count down può iniziare.

Il libro d'Isabella Allende non è stato male e mi ha fatto volare lo spirito. Penso ogni tanto a mia moglie alla mia famiglia e spero proprio che, una volta terminato questo giro, riprenderò un po' di calma

e potrò fare qualche cosa di diverso, forse non vorrei più vagabondare con la barca in giro per il mondo. Nonostante tutto, la malinconia mi arriva, mi passa, e mi torna ancora, non so come evitare questi sbalzi. Forse non c'è molto da fare e molti di quelli che sono in giro si troveranno probabilmente nella mia situazione.

I pesci volanti non si contano più, tutte le mattine devo solo fare il giro sul ponte per raccogliergli e poi l'imbarazzo della scelta, o in padella con due gocce d'olio e si mangia pesce fritto, in alternativa in padella con un po' d'acqua e si mangia pesce lesso. In ogni caso è sempre pesce, una delizia trovata gratuitamente senza fare fatica.

Il vento è leggermente diminuito, sono troppo vicino alla costa africana e sto uscendo dagli alisei, se voglio arrivare entro domani, devo utilizzare un po' di motore, vediamo come va. Per una buona parte della notte, con 1200 giri al minuto, non tanto per la velocità quanto per caricare le batterie.

Dormire senza l'utilizzo del radar è impossibile, non voglio nemmeno scaricare completamente le batterie di bordo, bisogna trovare un compromesso e penso che i puri velisti mi perdoneranno se ho utilizzato il motore per caricarle.

Da diversi giorni studio attentamente il portolano e le carte d'atterraggio. Mi dicono che Mindelo è uno dei migliori porti in tutta la zona dell'Africa occidentale, e certamente il migliore nell'arcipelago di Capo Verde. Si tratta di una rada naturale, chiusa su tre lati, mentre sul quarto lato è aperta verso W. A circa cinque sei miglia di distanza si trova l'isola di Sant'Antonio. Così mare veramente grosso, generalmente da nord nord est, non potrà mai entrare, sono proprio curioso di vedere questa rada. Passa anche questa notte senza che il motore mi abbia dato troppo fastidio, ma sono contento quando lo spengo, so che per due o tre ore ho sufficiente carica nelle batterie. La temperatura aumenta ma il cielo rimane coperto e l'umidità si taglia con il coltello.

Osservo attentamente l'orizzonte, non vedo ancora niente nonostante l'evidente vicinanza dell'isola di Sant'Antonio. Penso di essere a 25 miglia dalla costa, il radar non la può rilevare perchè ha solo una portata di 16 miglia. C'è ancora un po' di foschia quello che non vede

il radar non vedo nemmeno io. La tensione è alta, dopo tanti giorni di navigazione attendo di vedere la terra. Molto discutibile parlare di queste voglie! Dispiace terminare la traversata ma sono contento di arrivare.

Esattamente alle 12 vedo Sant'Antonio sullo schermo, vedo che le coste si trovano a 14 miglia, vado decisamente a vela e motore, vorrei arrivare prima di questa notte nel porto che dista ancora trenta miglia. Siamo nei Tropici e dopo le sette di sera non è consigliabile andare all'ormeggio in un posto nuovo perché fa decisamente notte.

Le cose si evolvono velocemente, dopo un'ora vedo finalmente Sant'Antonio, dopo altre due ore vedo le coste di San Vicente, i primi scogli a punta sulle coste nord sono ben visibili e l'apertura della rada si presenta davanti ai miei occhi.

Primo impatto, non potrebbe essere meglio, una nave da guerra italiana che fa rifornimento. La Vittorio Veneto, saluto gli ufficiali che sono in coperta anche se io navigo sotto bandiera austriaca, sono passati tanti anni da quando ci siamo combattuti sul Piave.

La nave tedesca, "Sirene" citata in tutti i portolani inglesi è rimasta ancora qui e mi posso ormeggiare tranquillamente. Ho fatto 900 miglia in sette giorni con poche ore di motore, una buona media per un solitario. C'è un ragazzo che mi prende le cime, non è proprio un ragazzo perché, come scopro più tardi, ha 45 anni, mi dice in tedesco *"benvenuto nel paradiso"*.

Così è proprio terminata la mia prima lunga avventura attraverso l'oceano. Le parole dette dal capo guardiano, che si occupa anche della manutenzione della nave tedesca erano veramente gentili.

Ero proprio contento di vedere la Vittorio Veneto, avevo deciso di andare a trovarla all'indomani per parlare con l'equipaggio ed eventualmente anche con il comandante. Niente da fare, dopo un'ora l'ho vista uscire e dirigersi verso nord. Evidentemente è entrata nel porto di Mindelo solo per fare rifornimento di carburante e non per stare qualche giorno. Forse, non lo so, è già qui da qualche giorno all'ormeggio e gli uomini hanno potuto visitare la città e l'isola.

MINDELO - 19.9.2000

Dopo diverse notti in mare aperto, finalmente posso dormire senza preoccupazione e senza essere svegliato per una nave che taglia la mia rotta, brutto tempo in arrivo o cambiamento di vento. Ritrovo un sonno lungo, ma non tanto profondo quanto potevo sperare. Si vede che in questo momento il mio ritmo è impostato su un dormi veglia, sempre pronto a captare le minime anomalie, svegliarmi in qualsiasi momento, per controllare la situazione all'esterno. Mi sono alzato abbastanza presto, dovevo andare in banca, non avevo denaro di Capo Verde, naturalmente dovevo anche andare in capitaneria, alla polizia per comunicare il mio arrivo e svolgere le pratiche di libera entrata.

Dalla nave tedesca che mi fa d'appoggio si scende a terra con un battello guidato da un creolo, fa servizio dalle sei del mattino fino a mezzanotte. Penso proprio che sia sufficiente e che non rientrerò mai dopo mezzanotte. Il primo approccio a terra è sconsolante, non poteva essere diversamente, è da paese africano. Mi si avvicina un ragazzo sui 25 anni, e mi dice che mi vuol fare da guida e portarmi in tutti i posti dove devo andare.

Si sa bene che arrivando in questo tipo di paese, bisogna pagare la propria tassa, tassa da faccia bianca che accetto di buon cuore. Una breve visita in banca e poi subito in capitaneria. Le pratiche sono facili e quello che mi stupisce è che i dipendenti statali, il capitano di porto, il poliziotto di frontiera, sono gentilissimi nonostante la loro situazione di povertà. Fanno il loro servizio senza che li debba pagare. Mi concedono un permesso, per restare sei mesi nell'arcipelago, e poter visitare tutte le nove isole.

Pago il mio accompagnatore e m'inoltro nelle strade di Mindelo. Poche parole inglesi, qualche parola di francese, in mezzo alle facce creole incontro una coppia che parla italiano, sono due siciliani, lei medico e lui geometra, arrivati qui per fare le ferie, decidiamo subito di mangiare un boccone insieme.

La solidarietà non solo tra navigatori, ma anche tra tutti quanti si incontrano è molto importante.

Guardando le vetrine di un supermercato scopro con stupore che la vita è molto cara e non capisco come le persone riescano a sopravvivere. Oltre il caro c'è anche poco, ma manca soprattutto la verdura e la frutta che evidentemente non sono coltivate per la scarsità d'acqua, o per l'abitudine dei locali di non fare troppa fatica.

Sono sempre molto curioso e faccio qualche paragone, le cartoline postali costano circa L. 1500 l'una, il doppio che da noi! Spero che le impiegate nella posta non se le trattengano come mi è successo in altri paesi di questo genere.

Ho programmato di fermarmi qui per quattro settimane, ma vorrei terminare al più presto i lavori che debbo proprio fare. Inizio questo pomeriggio, smonto il mio generatore eolico per cambiargli la pala andata in pezzi qualche giorno fa. Non è facile togliere il rotore del gruppo, bisogna arrampicarsi a poppa, legarsi al castello di acciaio inox per poter lavorare con due mani libere.

Strano, sono molto impegnato ma trovo finalmente anche un po' di tempo per pensare a quello che ho visto in questo primo giorno, e a quello che è scritto sul foglio illustrativo consegnatomi in capitaneria di porto. Rispecchia la situazione, e ritengo giusto attenersi alle raccomandazioni.

Il testo del foglio consegnatomi è il seguente:

Polizia marittima di Capo Verde

Regole che devono essere seguite da parte del naviglio da diporto.

- 1) mai abbandonare la barca, soprattutto di notte, che ci sia sempre un guardiano a bordo, possibilmente dev'essere un uomo dell'equipaggio in alternativa un uomo riconosciuto dalla autorità marittima.*
- 2) tutte le conseguenze risultanti dalla non osservanza di queste regole saranno a carico di chi non le ha osservate.*
- 3) alla data di partenza, i documenti di bordo e tutti gli altri documenti devono essere ritirati presso le autorità marittime del porto.*
- 4) durante le ore notturne tutte le barche ancorate in rada devono tenere una luce bianca accesa.*

Firmato: il comandante della polizia marittima

Poche regole, ma ben precise!!!

Pago il marina per un mese. Spendo circa L. 320.000 e rimango tranquillo con luce e acqua prelevate direttamente dalla nave. Ho conosciuto anche il gestore tedesco che vive qui da quattro anni, si occupa oltre che di questo lavoro, di quattro barche a vela che vengono noleggiate ai turisti, sono soprattutto tedeschi che hanno voglia di veleggiare in queste acque, non troppo tranquille.

All'Internet posso scrivere e ricevere la mia posta. Si tratta di un servizio che dà il centro culturale francese, sono molto gentili ed è un piacere passare qualche ora nel centro dove tra l'altro ci sono migliaia di libri. Alla reception lavora una signora che ha cinquant'anni parla sette lingue tra cui anche il tedesco e l'italiano.

Cerco il pane, niente da fare, i rifornimenti sono scarsi e sporadici, dicono che da due giorni non è arrivata la farina e pertanto su tutta l'isola non si produce questo cibo basilare. Cosa devo fare? Vedo da lontano, davanti alla panetteria un grappolo di persone, si danno battaglia, non capiscono come mai la farina non è arrivata. Mi decido di instaurare una piccola panetteria sulla mia barca, prima o poi devo pure provare come farlo e cuocerlo a bordo. Fare due pagnotte è un gran lavoro, per primo bisogna impastare la farina, farla crescere per due ore, poi ancora impastare, farla crescere ancora mezz'ora e solo a termine di questi lavori si può mettere l'impasto nelle forme e iniziare la cottura. Voglio cuocere il pane più del dovuto, diventerà un po' più duro ma certamente si manterrà per molto tempo. Infatti, sarà così. Potrò mangiare il pane cotto da me anche dopo tre settimane.

Per la festa della giornata ho fatto il pane, e questa sera decido di scialare, vado in un ristorante gestito da un tedesco di nome Bernd, fa qui a Mindelo quello che Dieter fa a Porto Santo. Non mangio male, ma bene è certamente una cosa diversa, in più per quel che mi riguarda è molto caro per un'isola come San Vincente. Qui non si può pagare L. 30.000 a pasto, una donna di servizio prende 100.000 al mese e un muratore in cantiere 120.000. Prezzo sproporzionato. Parlando con il proprietario scopro che appartiene a una famiglia sparsa nel mondo, suo padre ha un ristorante e un albergo alle Canarie. Lui è arrivato qua

in barca a vela, gli è piaciuto il posto e così ha pensato di aprire un ristorante, sua sorella è in Australia e gli altri?

Da quando è arrivato, circa quattro anni fa, ha utilizzato la sua barca ben poco, quattro viaggi fino alle Canarie e basta. Non sono viaggi semplici perché si tratta soprattutto di navigazione contro vento, cioè contro l'aliseo di nordest che soffia costantemente per tutto l'anno tra i 15 e 25 nodi. Mi racconta che il primo viaggio non è andato male, due tre volte l'anno arriva una perturbazione e allora per cinque sei giorni ci sono venti da sud sud est oppure sud ovest, mentre è meglio dimenticare gli altri viaggi, invece di fare 900 miglia ha dovuto prendere tutto molto largo e ha percorso 1600 miglia per arrivare a Las Palmas di Gran Canaria.

Qui presso la Sirene ci sono altre barche ormeggiate, una immatricolata Savona, SV3049D con il nome "Tinapicca", uno Swan 48 di qualche anno fa. Un nome simile "PicaPica" aveva un mio amico su un Euro 41. Purtroppo la barca è chiusa e da quel che mi dice Cesare si trova qui da nove mesi. Il proprietario dovrebbe arrivare nelle prossime settimane e attraversare l'Atlantico con qualche amico. Poi c'è un francese con un bambino creolo, mi racconta che la moglie è gabonese, soffre il mal di mare, e vive a Parigi nella loro casa. Lui è rimasto tanti anni in Africa, dove era proprietario di una piccola industria, poi dopo un incidente è rimasto sfigurato in faccia, ha venduto tutto e si dedica adesso alla navigazione. Vi sono altre nove barche in rada con equipaggi di nazionalità più svariata. C'è anche una coppia, lui un architetto tedesco e lei una pittrice americana, amano molto quest'arcipelago e stanno costruendo un albergo sull'isola di S Antonio. Albergo piccolo, solo con otto camere ma ritengono una volta terminata la costruzione di poter riempire facilmente le camere.

Un'altra barca svizzera, non ho ancora conosciuto le persone a bordo. Penso proprio che nei prossimi giorni non farò fatica a conoscere tutti. Il resto della flotta è formata da barche francesi, barche in ferro e quasi tutte "home made". Una di 14 metri sta un po' qui a Mindelo poi parte e va in Senegal per rientrare a Mindelo dopo qualche settimana. Per quel che capisco fa un po' di contrabbando di

viveri tra il Senegal e C. Verde, migliora così la cassa di bordo. Mi raccontano che in Senegal tutto quanto costa un terzo di quello che si deve spendere qui. La fama che i francesi hanno in barca non è una delle migliori, si arrangiano come possono. Sembrano tutti navigatori degli anni 60, quando i loro miti come Motessier e Gerbault giravano il mondo senza minimamente preoccuparsi di che cosa vivere.

Prima del grande salto ho ridipinto la barca alle Canarie con tre mani d'antivegetativa nuova della Jotun che avevo acquistato presso lo ship chandler di Radazul. Dopo 900 miglia, cioè da quando sono qui, mi accorgo che di giorno in giorno il colore, originariamente rosso, diventa sempre più chiaro e ormai l'opera viva è bianca. Mi preoccupo molto perché penso che tutto l'effetto se ne è andato e devo di nuovo ridipingere la barca in Venezuela. Mando una lettera e anche qualche e-mail alla Jotun per chiedere informazioni e spiegazioni. Le risposte non sono un gran che, mi dicono che probabilmente lo ship chandler mi ha dato un'antivegetativa non corretta. Da quello che ho capito penso mi abbiano venduto dell'antivegetativa destinata alle navi da carico, contiene molto più veleno di quello delle navi da diporto, infatti, l'effetto di protezione rimane, è solo il colore che è cambiato. Quando farò carena l'anno successivo, e dopo aver fatto ben 9000 miglia, la carena sarà pulita come mai prima era.

Passo così una giornata dopo l'altra e frequento anche abbastanza spesso un bar sulla piazza di Mindelo. Un bar che nella sua povertà di prodotti, rispecchia tutti i colori e il temperamento dei tropici. Le persone che lo frequentano sono vestiti alla moda e ingioiellati, netto contrasto con i passanti della strada. Lì incontro, di solito Gianfranca e Daniele mi presentano una loro amica spagnola che fa la bibliotecaria, è simpatica vivace e arriva dalla Galizia. Non è la prima volta che passa le vacanze qui a Mindelo, va tutte le sere in discoteca a ballare e rimane fino alle sei del mattino. Racconta che i ragazzi ballano molto bene e sono di una sensualità incredibile. Lei bionda ben messa in carne è certamente un tipo molto attraente per i ragazzi creoli di queste isole. Penso che non sia una ragazza che durante le vacanze ami particolarmente la vita di clausura.

Sono andato anche a cena con i miei amici siciliani, li ho invitati al

Ristorante Mindelense dove abbiamo potuto mangiare un po' di verdura un po' di carne. Il vino era esaurito e in alternativa rimanevano coca cola e birra. All'europea è rimasto solo il conto. Quasi L. 100.000 in tre. Qualche giornata passa velocemente, altre invece, nonostante i lavori che devo fare, non vogliono passare. Purtroppo gli equipaggi delle barche che sono in rada sono irraggiungibili, e quelli che sono attraccati alla nave tedesca non ci sono per niente, solo il francese con suo figlio creolo, si ferma a bordo dalla mattina alla sera, poi basta. Posso leggere, mangiare, scrivere e andare a passeggiare lungo le strade di Mindelo. Sto considerando di fare una puntata verso Dakar che dista solo 400 miglia, ma poi scarto l'idea perchè parlando con le persone mi sconsigliano tutti di andare in Senegal, non ho le carte dettagliate, ma soprattutto non è un posto tranquillo e adatto per un solitario.

Un altro rischio avventurandosi in quelle zone è di finire in Sierra Leone dove c'è la guerra civile con moltissimi morti e senza gerarchie, tutti contro tutti.

Potrei partire con un po' d'anticipo, cioè verso il 10 d'ottobre per il Venezuela. Ancora durante il periodo dei cicloni, che statisticamente non superano i 2,5. Non sarò mica così sfigato di incontrarne proprio io uno. In ogni caso studio le pilot Chart, e mi danno venti costanti da est nord est per il 65% del tempo, con una intensità media di 18 nodi. Penso proprio di partire prima del 20 d'ottobre e di accettare quel minimo rischio.

I mesi di settembre e ottobre sono anche i mesi delle piogge intense e proprio questa mattina, dopo un giro in città rientrando in barca sono entrato in uno scroscio bagnandomi completamente. Arrivato in barca, la cosa migliore che ho potuto fare, ho preso il sapone e ho fatto una bellissima doccia con acqua tiepida a volontà.

Qui nel marina c'era un gruppo d'austriaci, sono arrivati in aereo per fare una vacanza in barca. Sette persone tra uomini e donne, si sono divertiti molto e vanno due volte all'anno con il loro capo clan in giro per il mondo prendendo barche a noleggio. Beati loro riescono a convivere per due settimane senza litigare tra di loro.

La vita è bella e piena di sorprese, passa un gommone e riconosco

altri amici già incontrati a Las Palmas. Sono francesi in pensione con destinazione Caraibi. Parlare a Las Palmas della traversata ha un significato, però quando si vedono qui le stesse persone... ci siamo davvero, siamo partiti per realizzare il sogno. Parliamo un po' vediamo cosa possiamo fare insieme e decidiamo di andare col traghetto a S Antonio.

M'invitano la sera stessa a cena, potremo parlare e discutere di piani per l'indomani mattina. In barca gli inviti a cena sono sempre particolari. Mi vengono a prendere ad una certa ora e trovo preparate delle gran crepes con marmellata. Mi meraviglio di come mangino, sapranno anche loro che troppe uova sono dannose per la salute, ma fa niente i francesi impazziscono per le loro crêpes. In ogni modo, alla fine io non ho capito bene se era una cena oppure un tè con un po' di dolce. Vedo però che si prolunga fino verso le nove e non penso che loro abbiano cenato successivamente.

Dopo essere sceso dalla loro barca ho fatto ancora un giro in paese prendendomi una birra fresca al caffè Lisbona, pieno di gente al mattino, mentre la sera lascia a desiderare.

Frequentatori assidui sono Bernd e Kai, quasi tutte le sere le incontro, sarà l'ultima birra della giornata che prendono. Accettano sempre volentieri una birra oppure una coca cola, ma raramente per non dire mai sono stato invitato io. Passa la sera e vado a dormire.

Al mattino successivo vorremo andare a Sant'Antonio e dobbiamo partire alle 8 e 30. L'avvicinamento alla biglietteria è un cinema, si tratta della prima impresa della giornata. Un grappolo di persone colorate e maleodoranti si preparano a prendere d'assalto la baracca dove sono sistemati i cassieri ben protetti con sbarre di ferro. Dopo un po' anche noi ci riusciamo, e finalmente siamo in possesso dei biglietti del traghetto che si chiama "Mar Azul", proprio alla fantasia non sono concessi limiti!

La spesa è modesta, ma le condizioni del traghetto sono peggio, si dovrebbe chiamare "Incognita Rossa", tanta è la ruggine presente su quel vecchio rudere.

Uno dopo l'altro salgono e alla fine ci troviamo stipati come le sardine sotto e sopra coperta. Siamo riusciti a guadagnare un posto sul

ponte superiore dove tutti sono allegri, fanno volare i loro capelli nel vento che soffia in maniera robusta da NE.

Non ho idea quante persone si siano imbarcate, ma certamente tre volte di più di quelle che ufficialmente si potrebbero imbarcare. Mi vengono in mente articoli che leggo ogni tanto sui quotidiani, parlano di traghetti affondati con centinaia di persone morte perchè sovraccaricati. Siamo in quelle condizioni, ma spero proprio di non finire sui quotidiani di tutto il mondo!

Il percorso da Mindelo a Porto Nuovo sull'isola di Sant'Antonio dura solo un'ora e mezzo però vedo che più del 80% delle persone stanno male. Infatti, il traghetto rolla, il mare arriva proprio di traverso con onde alte e cattive. Quello che non sanno i capverdiani, è che bisogna stare male sottovento e non sopravvento come fanno loro. E' impossibile capire, se l'acqua in aria è acqua salata, che arriva dalle onde che frangono, oppure se sono i resti delle colazioni non digerite di questa mattina. Bisogna avere un ottimo stomaco per superare questi momenti di schifo e non essere trascinati verso il mal di mare.

All'arrivo a Porto Nuovo le belle facce creole sembravano avere un color verde oliva, adesso sì che sono cap "Verdiani".

Già sul traghetto abbiamo incontrato dei ragazzi, si davano da fare per piazzare biglietti per i pulmini che portano la gente da Porto Nuovo a Riveira Grande. Noi abbiamo prenotato, eravamo in cinque e innocentemente pensavamo di noleggiare un pulmino tutto per noi.

La realtà è ben diversa, dopo essere scesi dal traghetto ci siamo avviati subito verso un Toyota con dodici sedili, potevamo scegliere i posti, era vuoto, ma solo per poco tempo. I minuti passavano e altri passeggeri sono arrivati, alla fine prima di partire il pulmino era stato riempito con 18 persone oltre a 6 bambini. I bagagli non potevano mancare, ed erano sul tetto, ben fissati con una rete da pesca. Penso che del baricentro di un automobile nessuno aveva mai sentito parlare.

L'autista un uomo alto e simpatico, con molta esperienza, sembrava aver conquistato il permesso di guida durante le qualifiche di formula uno. Solo che qui eravamo sulle strade non asfaltate ma piastrelate, strette e piene di curve. Oltre agli ostacoli naturali lungo il percorso dovevamo superare un passo di circa 1500m d'altezza per poi

scendere verso il mare, era meglio aver ottenuto un permesso di guida per le montagne russe!

I passeggeri che non avevano ancora svuotato lo stomaco sul traghetto, tenendo duro fino all'ultimo momento, non hanno tardato molto a farlo durante il tragitto in pulmino. Niente male e tutto umano, altro schifo e cattivo odore.

Il breve percorso di 38 km è stato coperto in un'ora e 45 minuti! Un record per un tale trasferimento tortuoso. Siamo stati appagati dalla vista e dall'aspetto gradevole del paesino che abbiamo trovato: Riveira Grande, appiccicato sulle scogliere nord dell'isola di Sant'Antonio, ha in centro paese una grande chiesa, qualche casupola in stile coloniale, e tutti gli altri fabbricati iniziati e mai terminati. Come sulle altre isole costruiscono mano mano che hanno due lire in tasca, preoccupandosi soprattutto della facciata.

La colazione al sacco, non era il nostro forte ma i miei amici francesi non avevano una gran voglia di andare a mangiare, non si fidavano di quello che vedevano, volevano consultare una guida Michelin! Con un po' d'insistenza gli ho spiegato che in quel bar, vicino alla chiesa avrei voluto bere una coca-cola o una birra. Entrati in quel ristorante in centro della piazza e dopo aver ispezionato tutto il locale, abbiamo visto che era tutto pulito e con un po' d'insistenza ho convinto i miei compagni a mangiare. Molto meglio di quello che ci potevamo aspettare.

Il ritorno non era molto diverso dell'andata, ancora ressa e molte persone a bordo del pulmino. In tutto il gruppo c'erano tre ragazze abbastanza allegre. Una professoressa di matematica, cicciotella, insegna al liceo di Mindelo. Una segretaria, alta con capelli lunghi e molto carina, lavora presso qualche ente internazionale in Lussemburgo, mentre la terza era appena rientrata dagli Stati Uniti. Lavorava attualmente con suo padre nel loro ristorante a Mindelo. Mi ha invitato ad andarla a trovare e non ho impiegato molto ad accettare l'invito.

Dopo aver percorso il passo in senso contrario, siamo scesi a Porto Nuovo, due passi nella cittadina ed era già tempo per risalire sul traghetto. Lo spettacolo era uguale a quello già visto al mattino, c'era l'aggravante che a mezzogiorno la gente aveva mangiato di più e forse

bevuto anche qualche birra. Gli stomaci erano meglio riempiti e il mare più agitato, il risultato non poteva mancare, spruzzi, ponti scivolosi e tanti lamenti. Rientrato nel porto di Mindelo prima del buio siamo scesi felici, non solo per la bella gita, ma anche per aver superato questa prova di fuoco, il traghetto secondo me, aveva superato il secolo d'età.

Gli amici francesi sono partiti il mattino seguente, e per me è ricominciato la solita vita che faccio da un paio di settimane. Il pane non si trova, utilizzo le fette biscottate, verdure quasi nessuna e mi preparo ad andare a cena al ristorante d'Irma e del suo papà. L'esperienza è bella, il papà mi viene a prendere, mi porta in mezzo alla savana. Avevo un po' di paura, non sapevo che fosse il padre, dieci anni meno di me e poteva essere anche un brigante, ma alla fine l'incertezza si è risolta. La cena non era male, formaggio di capra, spiedini di carne, insalata di pomodori e qualche birra. Non avevo capito bene, forse pensava che fossi un pretendente, aspirante genero? Qui tutto sarebbe possibile!

Il ristorante: un container allestito con cucina e bar, da noi impossibile, tutto il resto del ristorante era all'aperto sotto gli alberi tipo salici piangenti, panche e tavoli in legno grezzo erano il mobilio. Dopo un paio d'ore si chiude bottega, e si torna a Mindelo distante circa 10km mentre il guardiano si sistema comodamente su una panca.

Durante la serata apprendo anche che Irma è stata 15 anni negli Stati Uniti, ed è tornata a casa recentemente con la figlia di tre anni. Solo molto più tardi capirò qualche cosa del popolo cap verdiano e soprattutto delle loro donne che sono il sostegno della società, il problema è che a dodici anni cominciano ad avere i primi figli, quando si sposano nessuno ci fa caso, ognuno dei due partner ne porta due o tre da precedenti unioni, si chiamano figli di papà o figli di mamma.

Un bel mattino vedo Bernd che brontola contro i velisti, era sulla sua barca a preparare delle taniche di nafta e le consegna ad uno che sta su un gommone. Lo tratta con rispetto, ma io non lo avrei riconosciuto, è un tedesco, di nome Klaus Noelte con la compagna, ha una barca di 38 piedi, e un giro del mondo con la propria moglie già fatto. Di quel viaggio ha scritto un bel libro in tedesco che ho nella libreria di bordo. Lo prendo e glielo faccio firmare. I libri con dedica sono la

mia passione, questo lo diventerà particolarmente per la loro tragica scomparsa. I Noelte si fermano diversi giorni e si preparano per raggiungere Tahiti via Capo Horn ceniamo insieme e discutiamo, loro hanno già esperienza di navigazione, mentre io la devo ancora fare. Due anni dopo, qualche giorno prima di Natale mentre mi trovavo di nuovo in Guadaloupe mi arriva tramite Alfredo la notizia che la loro barca l'Ole Hopp ormai sulla via del ritorno, al largo di Capo Horn ha lanciato un SOS con l'EPIRB. Da quel momento nessun altro segno di vita

Una notte ho avuto un visitatore, sono stato imprudente non mi ero chiuso dentro. Verso le tre del mattino sento un leggero rumore e mi sveglio. Guardo dalla cuccetta verso poppa e vedo un individuo che sta in dinette, sta svaligiando la barca. Faccio un urlo e salto giù dalla cuccetta. L'uomo, mi vede, mi punta la pila addosso, si gira, scappa verso il pozzetto e salta immediatamente in acqua. Era troppo buio, lui nero, impossibile vederlo, in più non sentivo nessun rumore nell'acqua. Dopo un altro urlo, più insistente di quello precedente, si è svegliato anche Cesare e senza troppa convinzione ha provato a guardarsi in giro. Come non ho visto io, anche lui non poteva vedere.

In un primo momento pensavo che mi avesse rubato portafoglio, carte di credito passaporto e così via, ma dopo un altro più accurato esame, e dopo essermi calmato ho potuto vedere che in fondo mi aveva solo svuotato le tasche dei pantaloni togliendomi circa L. 130.000 in moneta locale. Poteva andare ben peggio. Quello che però non digerisco è che l'uomo addetto alla guardia notturna dormiva ubriaco nel battello di servizio. Forse era d'accordo con il ladro perché chi è entrato nella mia barca non era arrivato a nuoto, infatti, tutto era asciutto.

Al mattino seguente Cesare ha parlato a Kai che non ha potuto o voluto credere, almeno così appariva ufficialmente. Di fatto, però, quello che aveva l'incarico di guardiano, è stato licenziato. Dopo di che, nessuno ha più parlato del fattaccio e io da allora mi sono chiuso di notte. Altri amici austriaci, che erano su una delle barche della scuola vela hanno sentito i miei urli, ma non sapendo di cosa si trattava non si sono fatti vedere e hanno proseguito nel loro riposo meritato, sono partiti oggi per Salisburgo. La mia partenza si avvicina, studio la

lista delle provviste e continuo a pensare a che cosa mi potrà mancare durante la traversata, penso niente perché con quello che ho a bordo potrei restare in mare da quattro a cinque mesi. In ogni caso qui sarebbe proprio difficile riempire la cambusa, si trova proprio poco.

Tutti giorni nuove sorprese. Vedo in rada un catamarano da corsa, di colore giallo, molto grande ed evidentemente molto veloce. Scendono i due proprietari, sono connazionali sui trenta quarant'anni d'età. Arrivano, parliamo ed immediatamente troviamo dei denominatori comuni. Parliamo del più e del meno, di come loro sono entrati in possesso del catamarano, ex francese da regata, naufragato, acquistato da loro con poco, rimesso a nuovo e che cosa volevano fare adesso? Lui, già reduce di mezzo giro del mondo, ha perso un altro catamarano in una baia dell'isola di Pasqua, non poteva muoversi per i dolori che aveva all'addome ed era stato curato in malomodo in Cile. Lo hanno recuperato, inviato in aereo a Linz in Austria e due ore dopo era in sala operatoria per essere operato al fegato, in Sudamerica era stato curato come epatite. La sua fortuna era di aver perso la barca.

Mi racconta, che nei periodi nei quali non è in giro per il mondo, lavora per una società di motociclette austriaca che si chiama KTM. Mi viene in mente un episodio successo quando ero in collegio. Un figlio del proprietario di quella società per uscire di sera si era calato dal secondo piano lungo la grondaia. Sfortuna sua, era caduto insieme alla grondaia spaccandosi quasi tutti i denti anteriori. Proprio quel mio collega delle superiori è adesso il suo capo presso l'azienda, si occupa in prima persona di motori da gara. In ogni caso questi due ragazzi, lei bionda e magrolina, volevano restare qui solo un paio di giorni. Tappe successive previste il Brasile e l'Argentina. Il loro passaggio sarà molto veloce perché il catamarano fa senza nessuna fatica e poca vela tra i 10 e 15 nodi. Il confort a bordo è limitato, la superficie totale è enorme ma quella abitabile è di ca. tre per tre metri. Per festeggiare il nostro incontro, e anche la loro partenza, siamo andati insieme a trovare Irma e il suo babbo. Dato che era domenica pomeriggio non poteva mancare la musica e molta allegria. Durante il rientro, a serata terminata siamo stati ancora inondati dai suoni dei vari strumenti, questa volta non sotto gli alberi ma all'interno della vettura.

Mancano pochi giorni e osservo attentamente quello che succede intorno a me.

Mi viene in mente, anzi mi viene il desiderio di fare qualche cosa per questa popolazione così disgraziata. Disgraziata non perché è stupida, no no, disgraziata perché non riesce venire fuori dai propri problemi e tutti quelli che arrivano e vogliono aiutare peggiorano la situazione. Ritengo che anche grossi gruppi turistici non migliorino la parte economica del paese ma solo la propria ricchezza. Portano la gente, li fanno mangiare come a casa loro, li fanno divertire, l'unica cosa che fanno fare ai capverdiani e un po' di pulizia negli alberghi e nei villaggi turistici e naturalmente come in tutti paesi poveri sfruttano le ragazze e la droga. In questo modo non si può migliorare l'economia di un paese. Bisogna organizzare qualcosa, che dia ai capverdiani la possibilità di sollevarsi con le proprie forze senza dover indebitarsi per effettuare gli investimenti, innescare delle microeconomie con strutture già esistenti.

Mi viene in mente un bel saggio letto in un libricino intitolato: la preghiera della rana. Si tratta di una storiella facilmente ripetibile, ma certamente ripetuta qui da tutti i gruppi stranieri che operano nel campo turistico.

s'intitola:

la casa dei naufraghi

Si racconta che sulla lontana costa dove tutti gli anni molte navi erano sbattute sulle rocce, si era costruita una casa per i naufraghi. Dopo un po' si era creato in quella casa anche un po' d'attività sociale e un club nautico. Dopo qualche anno, il club aveva così tanto da fare con se stesso che non aveva più tempo per occuparsi dei naufraghi. Così la direzione si era divisa, una parte di loro non era d'accordo con quello che succedeva, e costruiva un'altra casa per i naufraghi. Qui dopo un po' succedeva esattamente la stessa cosa che era successo in precedenza. Un'altra secessione e un'altra costruzione di una casa per i naufraghi. La cosa si continuava a ripetere e oggi dopo tanti anni ci sono moltissimi club esclusivi su quella costa, ma del vero problema iniziale, vale a dire i naufraghi, nessuno si occupa più.

Tutti vogliono fare e risolvere i problemi, ma nessuno vede il vero problema. Tutte le azioni sono mirate a chi sa che cosa? Ognuno lavora per se stesso, ma nessuno per il miglioramento del popolo..

Ho visto recentemente su un'isola degli autocarri e delle ruspe in uno stato d'abbandono. Avevano dei guai meccanici, in parte erano senza gomme, e naturalmente erano inutilizzabili. Tutto il materiale era stato inviato da un gruppo di volontari lussemburghesi che come tutti aveva scelto la strada della minor fatica. E' più facile inviare dei beni materiali, e non falegnami, muratori, elettricisti o meccanici. Sì, quelli bisogna inviare perché quelli possono insegnare alla popolazione locale come mantenere e riparare tutto quanto ricevuto in regalo.

Cos'hanno fatto i miei connazionali? Hanno inviato una fabbrica per produrre degli infissi. Si sono però dimenticati che su tutto l'arcipelago non c'è legname che dev'essere importato dall'Africa. Per non parlare degli automatismi con alta produzione, servono posti di lavoro e non l'efficienza. Sono meglio i frati, oltre ad evangelizzare costruiscono con pochi mezzi dei pozzi che servono alla popolazione per iniziare un po' d'agricoltura e per avere un po' d'acqua potabile a buon prezzo.

Giro, vedo e mangio fuori nei vari ristoranti, e non poteva mancare una piccola infezione intestinale che tento di curare con i mezzi di bordo. Vorrei essere in buona salute prima di partire, ogni rischio può essere fatale quando uno è in mezzo al mare. Tra qualche giorno starò bene, e finalmente potrò salpare.

Oggi è arrivato un bel 35 piedi di circa vent'anni fa. Skipper e moglie americani, hanno fatto due giri del mondo con quella barca, da qui vogliono andare in Argentina e poi alle isole Falkland. In seguito li sentirò molto spesso alla radio sulla frequenza d'Alfredo che abita a Martinsicuro in Abruzzo. L'angelo custode, che ho trovato per caso sentendo la radio, trasmette tutti i giorni bollettini individuali per le varie zone del mondo, secondo le necessità dei singoli skipper. Ero il primo che si metteva quotidianamente in contatto con Alfredo e gli ho fatto molta pubblicità, sempre ben accettata da lui e anche da chi doveva prendere il mare per una traversata.

Recentemente Kai ha invitato a Mindelo una ragazza tedesca, velaia

di mestiere, vorrebbe fare un accordo con lei e farla trasferire sull'isola. Mi sembra un'idea un po' pellegrina, non credo che ci sia molto da fare, soprattutto non penso che le barche di passaggio e i loro skipper abbiano i soldi per farsi aggiustare le vele, o intendano far fare altri lavori a bordo. Parlo molto con lei, discutiamo il progetto, purtroppo non conoscerò mai l'esito!

Un altro gruppo di velisti tedeschi, arrivati due settimane fa senza presentarsi e rimasti riservati come sono i nordici, erano partiti immediatamente per il giro delle isole. Al momento del ritorno sono diventati loquaci, la cordialità è aumentata. Si vede proprio che il mare gli ha fatto molto bene. Mi hanno raccontato che le isole erano molto belle, la navigazione dura ma senza motore e sempre a vela. Insomma una vacanza riuscita e hanno ritrovato la loquacità.

Wolfgang, alto biondo, occhi azzurri come l'acciaio, uomo della mia età e del quale ho sentito parlare già da parecchio tempo da Paul e Adriana, si è presentato ieri con il suo catamarano nella rada. Tipo strano, con una fredda cordialità quando scende a terra, non fa vedere a nessuno la sua barca come se avesse nascosto un tesoro.

La processione verso il Brasile deve essere lunga, anche lui è diretto là e poi deve ancora decidere cosa fare delle proprie ossa. Il suo mezzo, un catamarano di 14 metri e mezzo lo ha costruito con l'aiuto di un falegname. Precisa con tono teutonico che ha tenuto conto di tutte le ore impiegate e mi dice che ha pagato novemila ore al falegname e lui ne ha fatte altre 9000 per completare l'opera. La barca è molto grande per un solitario, ha molto spazio che utilizza per portarsi dietro legno, ricambi, attrezzature e così via. Prima di venire qua a Mindelo è stato in Gambia dove aveva risalito il fiume per quasi 200 chilometri, racconta che era molto bello, ha visto dei villaggi e delle persone meravigliose.

I miei giorni passano tra l'Internet, la spesa e il caffè Lisbona, confesso che anche la radio mi porta via molto tempo e così non rimane nemmeno il tempo per fare un riposino pomeridiano!

Come d'abitudine tutti si salutano e io tornando dal caffè incontro due, marito e moglie. Solito discorso, che cosa fai, dove vai e quanto tempo stai. Scopro che sono brasiliani e che anche loro sono qui con

una barca. Gli racconto che in tutto il mio giro, ho incontrato un paio di mesi fa una barca con bandiera brasiliana. Mi trovavo ancora a Porto Santo. La ragazza sorride, si toglie il capello e gli occhiali e scopriamo che erano proprio loro, che arrivavano mentre io stavo uscendo dal porto. La gioia è grande e parliamo del loro viaggio. Partiti dal Brasile tre anni fa hanno veleggiato verso i Caraibi e Panama, poi Polinesia, Australia e invece di fare il Capo di Buona Speranza hanno risalito il Mar Rosso. In Mediterraneo si sono trattenuti per quasi un anno. Attualmente il tempo a loro disposizione sta terminando e sono sulla via del ritorno. Pensano di arrivare a casa, nella parte sud del loro paese fra tre o quattro mesi. Erano entusiasti di poter parlare con Alfredo ed ottenere i bollettini. Prima di partire dal Brasile hanno preparato un loro sito Internet che ho visto.

Si chiama www.s.y.dubhe.br, è molto bello e fa vedere tutto il loro percorso. Sono proprio arrivato agli sgoccioli, controllo e ricontrollo tutto, vado tre volte al giorno a vedere le previsioni del tempo e consulto il mio sito preferito, www.wetteronline.de. Vedo che una forte perturbazione da SW è in arrivo, dovrebbe portare pioggia e venti fino a 35 nodi. Mi trovo a dover ritardare la partenza di altri cinque o sei giorni e mi fa aumentare la tensione. Non posso più restare, è proprio arrivato il momento di salpare, per tutto nella vita esiste un tempo fisiologico.

In queste condizioni non ho tanta voglia di leggere, l'unica cosa da fare è di sfogliare le riviste perchè la mente è già altrove. Scopro così su un vecchio numero di Bolina un articolo letto molto tempo fa senza che gli avessi dato molta attenzione, non conoscevo ancora le abitudini dei navigatori! Diverso oggi, che anche io sono in giro da mesi.

Navigatori, strana razza.....

dopo più di sei anni di navigazione, cominciamo a conoscere usi e costumi di una strana razza:

i navigatori. Li possiamo dividere in tre categorie, più, ovviamente, le varie sottospecie. Ci sono gli stanziali, gli stagionali e gli irrequieti. Alla prima appartengono quelli che si spostano così lentamente e si fermano talmente a lungo negli scali che dopo anni e anni sono riusciti a vedere

quello che uno della seconda categoria vedrebbe in un anno e uno della terza in tre mesi! In genere per loro la barca non è solo un mezzo per spostarsi ma una vera e propria casa galleggiante. Sono quelli che dei paesi visitati conoscono al meglio usi e costumi. E molto piacevole e istruttivo averne come ospiti a cena quando si arriva in un nuovo paese. Una loro tipica affermazione: "c'è ancora molto da vedere qui, prima di partire" la seconda, è quella a cui sentiamo di appartenere. Si caratterizza per il fatto d'essere molto pigra a muoversi ma sente, dopo un determinato periodo di sosta, il desiderio, la vergogna o la necessità di cambiare orizzonte. Fa programmi di viaggio, che regolarmente non rispetta e si lascia portare sull'onda entusiasta di racconti d'amici o di letture, verso nuove mete.

Alla domanda: "quanti anni pensate di navigare?" Non sa cosa rispondere, sarebbe come chiedere ad uno che lavora in un ufficio per quanti anni pensa di restare lì. Quella è ormai la loro vita, hanno in programma più posti da vedere che anni da vivere, perché quando arrivano a destinazione vorrebbero fare come quelli della prima categoria, cioè conoscere meglio i fatti e le cose, ma per fare ciò ci vuole tanto tempo..! Il più grande difetto di questi individui è che sono sempre un po' scontenti perché vorrebbero vedere come la terza categoria e conoscere come la prima! Affermazione tipica: "partiremo forse, la prossima settimana!"

Della terza categoria c'è poco da dire, li vediamo talmente di sfuggita che non possiamo che compatirli. Certo, ci sono quelli che hanno deciso di prendere uno o due anni di vacanza e di conseguenza vogliono vedere il più possibile. Il guaio è che vedono tanto, ma non riescono ad entrare nella vita reale della gente che abita i luoghi che visitano. Quando trovano una bella baia dicono: "è un posto magnifico, ci puoi passare anche una mezza giornata! Affermazione tipica: "parto perché ho visto tutto"

Forse la cosa migliore sarebbe di miscelare le tre categorie raccogliendo i lati positivi di ognuna. Fortunatamente, però, chi ha deciso di lasciare una vita già di per sé fin troppo divisa in categorie e gerarchie a favore di una vita che, almeno teoricamente, è esente da costrizione varie, se ne frega altamente delle nostre considerazioni e naviga come meglio crede!

Esiste secondo me una quarta categoria che, qui non è stata menzionata, si tratta di quelli che bene o male hanno viaggiato per molti

anni in tutto il mondo e vogliono semplicemente passare il loro tempo in barca, facendo delle lunghe navigazioni, e una volta arrivati in qualche scalo parlare con amici che hanno simili interessi. Penso proprio di appartenere a questa quarta categoria, perché quello che mi piace di più è la lunga navigazione e la discussione con altre persone che girano con la barca e hanno da raccontare delle loro avventure in mare aperto.

Il morale è alto e nel caffè Lisbona c'è sempre molto movimento. Tutti giorni facce nuove, incontro due ragazze milanesi, molto allegre, bionde, carine di carattere ma non di fisico, vengono a Capo Verde per i maschietti che sembrano, secondo il loro parere scolpiti. Come già la bibliotecaria spagnola, passano tutte le sere in discoteca, per finire poi la notte chi sa dove.

Presto questa mattina ho impastato il pane, fa parte di tutti i preparativi per la prossima partenza. Dopo in mattinata un altro controllo del tempo mi fa capire che la situazione peggiorerà ulteriormente. I venti non dovrebbero essere di soli 35 nodi ma facilmente toccheranno i 45. Sono un po' preoccupato per il buon ormeggio della nave tedesca alla quale siamo attraccati tutti noi. L'unica consolazione è che i venti adesso non dovrebbero più arrivare da sud sud ovest ma da est. La rada è aperta verso W, e pertanto non ci saranno problemi con il mare e la risacca. Per ogni evenienza ho fatto anche il tuffo in mare per controllare l'ancora, non si sa mai!

Questa sera, una delle ultime qui a Mindelo, ho deciso di cenare da Bernd e invito Inke. Bernd, non può farne a meno, brontola con sé e con tutto il mondo. Si vede che non è contento, ma non sa che cosa fare. Parla delle barche, si lamenta che i ricchi arrivano, si ormeggiano e rovinano la piazza. Si dimentica però che anche lui gestisce un ristorante non proprio abordabile per la popolazione locale, si paga il doppio o il triplo rispetto agli altri posti.

La mia macchina fotografica digitale suscita tanta curiosità, giro e riprendo tutto quello possibile. Le persone che riprendo rimangono meravigliate di poter vedere immediatamente le loro foto. Non è poi nemmeno tanto facile girare e fotografare, le persone si potrebbero offendere. Tattica molto gradita: fotografo le commesse o le cassiere

mentre faccio la spesa, e gli mostro immediatamente le foto scattate. Loro mi chiedono la foto, ma non posso, perché non ho la stampante, ma quando posso gli regalo un dischetto ricordo.

Le pratiche di uscita fatte in capitaneria di porto sono sbrigative senza alcun intoppo, una lode va al comandante del porto che è proprio gentile. Amici che hanno visitato le altre isole mi dicono che Mindelo è un'eccezione, negli altri posti chiedono la tangente, e nonostante tutto, passa da uno a due giorni per sistemare le pratiche.

Ho terminato l'abbonamento Internet e rientrando ho appena evitato di bagnarmi fradicio perché è arrivata la perturbazione annunciata. Piove forte come lo può fare solo nei tropici. Nel giro di mezz'ora, tutte le strade di Mindelo sono allagate e l'acqua ha inondato anche il centro culturale francese, allagandolo fino a un metro d'altezza. Mi dispiace molto, già hanno pochi mezzi a disposizione, e quelli che c'erano sono stati danneggiati. Ultima visita alla posta dove lavora una signora molto simpatica, addetta al ricevimento delle lettere e alla vendita dei francobolli. Tutte le volte che passavo da lei, compravo delle cartoline, mi faceva il conto in Escudi aggiungendo la parola "solamente"! Per me era solamente, ma era di nuovo un caso: non si capisce come la gente possa inviare lettere e cartoline a parenti oltre mare, il rapporto guadagno costo francobollo è altissimo. La signora era simpatica, la chiamavo "ministro delle poste" e lei sorrideva sempre.

Piove da due giorni e devo scendere a terra, fare un po' di spesa e sgranchire le gambe. Il disastro causato dalla pioggia è grande, acqua e fango dappertutto. Molti negozi sono chiusi e i rifornimenti già scarsi prima della pioggia sono ulteriormente peggiorati. In questi giorni d'attesa tento ancora di capire quanto costano le case, i terreni e le costruzioni. Non è che sono facilmente abordabili, un pezzo di terreno di 1000 metri quadrati costa circa otto milioni ai quali bisogna aggiungere il costo della casa, una casa con tre quattro camere, due bagni e un salone costa circa L. 200 milioni. Certo molto meno che dalle nostre parti, ma la qualità è ben inferiore. In ogni caso quasi irraggiungibile per chi guadagna L. 200.000 al mese.

Il tempo pessimo mi costringe a rimandare la partenza di un altro giorno e allora cosa faccio? Riempio le pagine del mio libro di bordo e

annoto tutto quello che mi viene in mente. Qualcosa d'interessante e altre cose un po' meno, dipende sempre dal punto di vista e dall'interesse che uno dimostra verso la vita. Il barometro di bordo, in forte discesa, non era un bel segno, ora si è stabilizzato e fra poco dovrà risalire. Probabilmente siamo già nel centro della perturbazione e il miglioramento non è molto lontano.

Mi annoio con questo tempo e anche Sandra, la fidanzata di Cesare, è nella stessa situazione, mi chiama e chiede il permesso di salire a bordo. In passato le ho dato qualche tavoletta di cioccolato e adesso però mi chiede una birra. la beve con calma e dopo un po' ne chiede un'altra. Mi sembra già un po' brilla, invece della birra le offro una coca-cola. Non vuole la cola vuole la birra che io non gli do più. Arrabbiata come è adesso, scende dalla mia barca e va a prendere una lattina dal cartone che ho dato questa mattina a Cesare, come regalo della partenza. Povera ragazza, evidentemente non ha capito niente. Cesare osserva e sorride strizzandomi l'occhio. Chiedono sempre con la speranza d'averla vinta.

Non dormo troppo bene, troppo nervoso per le giornate in arrivo. Niente di serio, si chiamerebbero fastidi grassi. Di buon'ora mi sveglio e comincio a guardare il cielo. E' ancora coperto ma con ampi spazi azzurri. Vedo che anche il mio amico e vicino di barca è già in piedi, ieri diceva che voleva partire. Sta in mezzo ai preparativi e fa tutto quello che ho fatto io durante gli ultimi giorni. Probabilmente è la giornata buona, ci stiamo agitando. Bisogna togliere il collegamento luce, sistemare i parabordi, sistemare sotto in barca quello che può dare noia e non so che altre cose prima di partire. Passa ancora qualche ora e finalmente arriva il gran momento!

IL VENEZUELA ASPETTA - 19.10.2000

In mare. Sono le ore 11 del 19 ottobre 2000 e ho lasciato l'ormeggio nel porto di Mindelo. Il francese è salpato venti minuti fa, penso che per un paio di giorni faremo la stessa rotta. Lui è diretto verso la Guyana francese, e io verso l'isola Margarita in Venezuela.

Mi sento completamente vuoto, tutta la tensione che mi aveva preso negli ultimi giorni, le ultime settimane e anche gli ultimi mesi è sparita il colpo. E' come se avessero tolto la pressione di una bombola d'ossigeno o tolto la spina dei 220 V a un carica batterie. Rimane il contenitore senza che svolga più la sua funzione d'accumulo. In questi giorni non mi ero reso conto quanto alta fosse la tensione per quello che stavo intraprendendo. Con questo stato d'animo rilassato lascio alle mie spalle la rada di Mindelo.

Al momento della partenza c'erano tutti gli amici della Sirene, quelli che stavano nelle barche della scuola vela, tutte le barche all'ancora in rada avevano qualcuno in coperta, un grande agitare di mani.

Qui si sa, che quando uno salpa non si sposta per un breve tragitto, ma per una lunga traversata. Come minimo ha 400 miglia davanti alla prua per andare in Senegal, altrimenti le miglia sono ben maggiori e possono essere da 2000 a 3000, dipende dove si va. Io ero diretto in Venezuela e il percorso fino a Margarita sono circa da 2300 a 2400 miglia secondo i venti e le correnti che avrei potuto incontrare.

Le montagne dell'isola di San Vincente e anche quelle verticali dell'isola di Sant'Antonio sono avvolte nella nebbia e non posso vedere le loro cime verdi e piene di vegetazione, i paesini incollati sulle pareti e nemmeno le persone che proseguono con i loro lavori quotidiani. Nasce sempre un po' di malinconia, rimangono tanti ricordi, tanti amici, e naturalmente anche qualche episodio meno bello. In ogni caso dispiace partire e capisco bene quelli che arrivano, buttano l'ancora e non partono più. Più si aspetta, più si diventa sedentari e crescono le radici.

Arrivato nel canale tra le due isole, navigo con vento al traverso ad una velocità molto sostenuta e raggiungo il mio amico francese che naviga sul suo Weliga. Naviga a circa due miglia da me.

Qui, come già in passato, ho a riva solo il genova in parte terzarolato. Andrò avanti così fin quando non uscirò dalla protezione di Sant'Antonio, vorrei vedere che vento e che mare troverò. Passa velocemente la giornata e già sento Alfredo, comunica subito che arriva un'altra onda tropicale che mi dovrebbe raggiungere entro un paio di giorni.

Sarà un momento di vento con maggior intensità, che arriverà da poppa. Parlo anche con altri amici che sono partiti giorni fa, due con il catamarano marocchino, lei Leila una bellezza sui 50 anni, insegnante marocchina e lui Andrè ingegnere polacco, vogliono andare in Brasile. Successivamente ho parlato con Pino che ha informato la mia XYL, della mia avvenuta partenza. Tutti gli amici della frequenza mi fanno gli auguri e promettono di accompagnarmi fino al mio arrivo oltreoceano.

Il pomeriggio era faticoso, il mare ripido e incrociato, si ballava tanto da rompersi qualche osso del corpo. Sarà la mia prima notte in rotta verso ovest. Chi sa come andrà?

Dall'imbrunire, fino verso le quattro del mattino ho visto le luci di navigazione del Weliga, poi con un po' di foschia la barca del mio amico era sparita all'orizzonte visivo mentre la traccia sullo schermo radar era rimasta bella chiara.

Vedo però che, nonostante tutti sistemi di carica batteria, non posso viaggiare con le luci navigazione accese, dovrei far girare il motore per caricare i miei accumulatori. Preferisco viaggiare con il radar attaccato e le luci di navigazione spente. L'impianto eolico con poco vento apparente non è sufficiente. Arrivato in America del sud devo pensare ad un sistema alternativo. Ho letto dei servizi su un sistema a trascinamento che funziona molto bene con velocità intorno ai cinque nodi, lo proverò!

Il Weliga naviga sempre a 7-8 miglia dalla mia posizione, ho impostato il mio sistema d'allarme con un raggio di sei miglia che mi ha permesso di dormire bene durante la notte. Solo due volte sono stato

svegliato per un temporale in corso che il radar ha rilevato puntualmente.

Già prima di partire mi ero imposto un ritmo molto regolare, mi alzo al mattino, mi rado e poi la prima colazione. Pulizia della barca, annotazioni nel libro di bordo, un po' di giornale radio e solo dopo un relax piacevole, solitamente con un libro in mano. A mezzogiorno mangio poco, prevalentemente pasti freddi, per recuperare poi la sera con un pranzo completo composto da un piatto caldo e un antipasto oppure un dolce freddo.

Vado bene così. Per qualche giorno avrò ancora della frutta e della verdura fresca, mentre successivamente mangerò i germogli di soia cresciuti al buio sotto il mio lavello di cucina. E facile fare germogliare i semi di soia, basta prendere un cucchiaino di semi, lavarli e poi distribuirli su un pezzo di scottex bagnato. Dopo circa quattro giorni si trovano i germogli di soia alti da tre a quattro centimetri, belli croccanti. Si possono mangiare come insalata oppure mescolati a una scatola di fagioli, una scatola di mais oppure anche con una scatola di tonno. In queste condizioni sono ottimi e una valida alternativa al cibo inscatolato.

La vita da solitario non è poi tanto semplice quanto uno possa pensare, bisogna entrare nella mentalità pian piano e apprendere le cose che servono quotidianamente.

Poi non c'è solo la solitudine da combattere, no, sono molte altre cose che possono essere molto più difficili quando uno non è abituato o preparato psicologicamente.

Servono i bollettini che si ricevono con la radio, registrati direttamente nel computer, sono da controllare le vele, compito difficile essendo da soli, bisogna occuparsi della rotta e naturalmente bisogna anche fare la piccola manutenzione, non mancano mai pezzi che si rompono.

Dopo le prime 24 ore da Mindelo sono entrato in una certa routine e non mi sembra di essere partito solo ieri, mi sembra d'essere partito da sempre!

Prima della partenza il tempo non voleva passare, quando si arriva uno non crede che il tempo passi così velocemente.

A Mindelo, prima di partire mi sono preparato dei punti immaginari, chiamati anche Waypoints situati su una rotta immaginaria ortodromica. I punti scelti che volevo raggiungere erano i seguenti:

Mindelo	25 gradi ovest,	16 gradi 53 minuti nord
AT1	30 gradi ovest,	17 gradi nord
AT2	40 gradi ovest	16 gradi nord
AT3	50 gradi ovest	14 gradi nord
AT4	60 gradi ovest	12 gradi nord
Porlamar	63 gradi 49 minuti ovest,	10 gradi 58 minuti nord

Anche questa è una preparazione del viaggio che dalle nostre parti non si fa, non c'è bisogno perché intanto il più vicino approdo si trova sempre a qualche decina di miglia. Si dà troppa importanza alle cose inutili mentre si trascurano le cose veramente importanti.

Psicologicamente la cosa per me più importante, in questo momento, sono gli amici della radio, rimane sempre un cordone ombelicale per chi rimane a casa. Nel mio caso è Pino che coordina la comunicazione con mia moglie. Però non posso dimenticare tutti gli altri, Nino un ex ufficiale di bordo, marconista che dopo l'introduzione dei telefoni satellitari ha perso il lavoro e fa l'insegnante di sostegno, si è offerto di stare sempre in stand-by alle ore piene meno cinque minuti per sentire se per caso ho bisogno di qualche cosa. Ha funzionato per un certo periodo, poi la propagazione è diminuita, il pannello solare dava molto disturbo e così durante il pomeriggio era impossibile sentirsi.

Dopo l'entusiasmo del primo giorno ho ricominciato a meditare, dovevo proprio affrontare questa traversata? Dovevo cancellare quei pensieri velocemente perché con ogni ora che mi dirigeva verso ovest diventava sempre più difficile tornare indietro. Il vento prevalente arrivava da nord est e un'eventuale inversione di rotta sarebbe non impossibile ma in ogni caso molto difficile. Dovrei andare verso le Canarie o peggio ancora verso le Azzorre, la cosa positiva è che avrei potuto raggiungere le Azzorre con un anno d'anticipo!

Come durante la discesa dalle Canarie verso Capo Verde, anche qui il vento diminuisce notevolmente durante le ore notturne per riprendere regolarmente durante il giorno.

Sono contento perché facilita la navigazione.

Difficile il collegamento con Nino, non funziona. In compenso, un bellissimo QSO con Alfredo che mi annuncia un'altra perturbazione in arrivo e la partenza di Dube verso il Brasile.

E' passata un'altra notte ed ho riposato molto bene. Mi sono svegliato due volte senza mettere la sveglia, e ho controllato la rotta e lo stato del mare. Verso le due del mattino, ad una distanza di circa 10 - 12 miglia ho visto una nave diretta verso nord, non ho fatto nessun contatto radio, ho preferito proseguire. Graditissima sorpresa al mattino, moltissimi pesci volanti sono rimasti intrappolati in coperta e così sono stato costretto a raccogliarli e a prepararli in padella.

Inizia un grande esperimento nella vita di bordo. Non per necessità, ma voglio provare finalmente il dissalatore che ho montato prima della partenza. Funziona, e produce effettivamente 5 litri e mezzo d'acqua potabile ogni ora di lavoro. Adesso sono sicuro che in caso di qualche guaio al serbatoio dell'acqua dolce non dovrò morire di sete. Tutto sta ad avere a disposizione la corrente sufficiente per il dissalatore.

Ottima giornata, mi metto seduto nel pozzetto, leggo, osservo il mare e continuo a vedere le tartarughe che mi passano vicine. Un altro libro assolutamente non adatto quando si è soli in barca. S'intitola:

"Follia".

Dico che non è adatto, parla di psicanalisi e quando si è soli in mare è meglio non pensare alla psicanalisi, forse anche noi solitari saremmo da analizzare. Dopotutto con il rollio della barca non riesco nemmeno a concentrarmi sul libro. Meglio guardare lo spettacolo della natura che è veramente grande, è uno spettacolo ripetitivo, onda dopo onda arriva, nasce la cresta, inizia il frangente, gli spruzzi creano dei piccoli arcobaleni, tutto si affloscia e ricomincia di nuovo, non c'è un'onda uguale all'altra. Potrei tranquillamente stare ore e ore a guardare verso poppa senza staccare mai lo sguardo da quello che vedo, mi mancano le parole adatte per descrivere lo spettacolo..

Raggiungo il mio punto immaginario AT1. Ho spostato le lancette dell'orologio di un'ora indietro e proseguo verso il punto successivo AT2, distante circa 580 miglia.

Una giornata felice, come tante altre in beata solitudine e in pace

con me stesso, ho fatto la doccia, ho lavato un po' di biancheria, e ho mangiato un filetto con pane e insalata fresca molto croccante. Mi sento proprio bene con lo stomaco pieno e i capelli lavati, li taglierò presto o forse li raderò del tutto con la macchina appena acquistata a S. Cruz de Tenerife.

L'ennesima notte è passata, ho dormito proprio bene fino ad una certa ora, dico proprio bene perché ad un certo punto si è cominciato a rollare in maniera disordinata. Non ne capivo bene la causa ma non avevo voglia di alzarmi finché non è suonato l'allarme del radar. Infatti era in arrivo un piccolo temporale che ha fatto girare il vento di 30 gradi e così la barca ha preso le onde ad una angolazione diversa cambiando il moto. Ho sistemato la rotta e ho proseguito il mio riposo.

Dopo il sorgere del sole ho ripreso a produrre un po' d'acqua potabile pensavo che era meglio tenere i serbatoi pieni senza correre grandi rischi, va sempre fatto di mattino, così durante il giorno il pannello può rimpiazzare l'energia consumata.

Quotidianamente segno i punti d'avanzamento sulla carta del N-Atlantico, segno da 120 a 150 miglia e sono punti molto ravvicinati. Pochi potranno immaginare quanti pensieri, ricordi, ansie e gioie ogni singolo minuscolo puntino potrà darmi quando sarò tornato a terra.

La mia velocità è sempre quella: tra 5 e 6,5 nodi. Facile fare anche i sette nodi e forse anche i 7,5, dovrei stare alla ruota e tenere una maggior superficie velica a riva. Sono da solo, tutta quella faticaccia di governare la barca la lascio al mio fedele timone a vento, che oltre ad una certa velocità non riesce a portare la barca in maniera stabile. Penso che sia un fatto comune a tutti i timoni a vento. Nonostante tutto la velocità raggiunta mi pare ottima e questo mi rallegra e bilancia un po' le sensazioni alquanto tristi che mi fa venire in mente il libro che sto terminato. Termina la pipa che ho iniziato un'ora fa e mi farò un'altra bella doccia con tanta acqua dolce. Impossibile pensare a quelli che navigano senza l'acqua necessaria per la pulizia quotidiana, nel caldo umido tutto diventa appiccicoso. Appena lavato, mi sento sempre meglio e tiro su il morale già alto per conto suo, mi faccio asciugare dal vento caldo stando in piedi nel pozzetto nudo come dio mi ha creato, non rischio raffreddori per la temperatura troppo bassa!

Trent'anni fa avevo un amico che all'epoca era già in pensione. Era un gran navigatore dei mari nostri e si chiamava Alisio. Non era il suo vero nome, era il soprannome che gli era stato dato dal tipo di barca che aveva.

Una sera in compagnia, forse avevamo bevuto un bicchierino di più del dovuto, abbiamo parlato dei problemi di bordo. Lui in maniera molto pittoresca ha descritto i problemi che s'incontrano, navigando d'inverno, nel dover fare la pipì. Era veramente comico perché diceva che ci volevano non due mani ma almeno quattro. Due mani per fare i bisogni, e altri due per tenersi, mentre la barca si muove in continuazione.

Un tipico sistema è mettersi a poppa, così tanti skipper e uomini d'equipaggio sono caduti in mare e un gran numero non li si è mai più trovati. Un sistema assolutamente non da raccomandare! Che cosa resta? Scendere faticosamente in cabina e utilizzare il WC di bordo? Aprire le valvole? Allora cosa fare? Lo ho imparato da Paul, utilizza un secchio che tiene nel pozzetto e poi getta tutto quanto in mare sciacquando il secchio. Elimina tutti i rischi e ha sempre tutto pulito. Mentre il sistema di Motessier che racconta in uno dei suoi libri:

*“che bello farsi correre il rivolo caldo lungo le cosce
quando fuori fa freddo e bagnato”,*

non va molto bene e non è per niente igienico.

Il collegamento con Alfredo diventa sempre più bello e interessante. Non si tratta solo dei bollettini che servono sempre, ma in questo momento siamo in quattro che c'incontriamo quotidianamente in navigazione. Vediamo i progressi che facciamo, ci parliamo, ci diamo un po' d'aiuto e di comfort. Si sembra strano, la gente a terra pensa che i navigatori siano uomini duri e spregiudicati che non hanno paura in assoluto.

Certamente è tutto vero fino ad un certo livello perché poi tutti quanti siamo uomini vulnerabili e fragili sotto molti aspetti. I più duri e famosi, che sono tutti i giorni sulla bocca dei mass media, sono uomini come noi e come tutti gli altri esseri umani che non hanno mai aspirato a fare qualche cosa di questo genere, ci sono capitati dentro e lo prendono come la loro professione.

In questo momento i miei amici che navigano in questa zona dell'Atlantico e fanno parte del gruppo d'Alfredo sono:

Carlo sulla barca Galaxy, a due gradi 30 minuti Nord, 25 gradi 30 minuti ovest, rotta 230 gradi, vento 15 nodi da ovest

Leila sulla barca Carpe Diem, a 8 gradi 30 minuti Nord, 24 gradi 00 minuti ovest rotta 190 gradi vento 5 nodi da est

Roman e Vilma sulla barca DUBHE, a 14 gradi 00 minuti Nord, 24 gradi 00 di tutti ovest, rotta 175 gradi vento 20 nodi, nord est

Io mi trovo a 16 gradi 58 minuti Nord 32 gradi 35 minuti ovest vento 20 nodi da nord est.

Il mio GPS Garmin non funziona come dovrebbe, da ieri sera mi fa dei brutti scherzi e penso che l'antenna esterna, montata sul sostegno del generatore eolico sia coperta dal pannello solare, così non riceve i segnali corretti e naturalmente non può dare le indicazioni giuste. Lo scopro perché metto in funzione il GPS di riserva, piazzato sotto lo spray hood. Funziona sempre e non dà errori apparenti. L'inesattezza della posizione, non mi dà troppi pensieri, per altre 1700 miglia non ho ostacoli davanti alla prua. Poi si vedrà. Ho sempre quello di riserva e in caso di guasto mi potrò arrangiare diversamente. C'è sempre il sestante nell'armadietto, mancano certe tavole nautiche ma per trovare l'altezza e cioè la latitudine ho delle tavole semplificate, vanno sempre bene. In maniera approssimativa posso anche stabilire la longitudine. Un altro sistema è quello che mi ha spiegato lo svedese, il più anziano solitario del suo paese. Mi diceva, sai Manfred, ho solo un GPS a bordo che non funziona sempre perché le batterie si scaricano facilmente. Così, avvicinandomi a qualche costa accendo la mia radiolina. Se riesco ad ascoltare una stazione su onde medie vuol dire che mi trovo ad un massimo di 500 chilometri da terra, se però riesco già a sentire qualche stazione su F.M. vuol dire che la distanza fino a terra è di 70 o 80 chilometri massimo. Per adesso non vorrei arrivare a navigare con questo sistema, ma in caso di necessità è meglio che niente.

Vedo le mie medie quotidiane, sono più che accettabile, da ieri ho fatto nelle ultime 24 ore 135 miglia con pochissima vela a prua e vento quasi in poppa, non è proprio quella ideale! Infatti, già da qualche giorno sto pensando di cambiare mure e di portare la vela e il tangone

sul lato opposto. Poi però vedo che si prosegue anche così e mi evito questa fatica. Vedrò più avanti se sarà necessario modificare qualcosa sulla vela e della mia strategia.

In viaggio ormai da molti mesi ho incontrato tante persone e anche qualche solitario. I solitari sono pochi, e generalmente si prendono maggior tempo per fare il loro giro, vogliono vagabondare per il mare.

Solo Olav doveva tornare a Kiel per riprendere il lavoro, tutti gli altri non avevano nessun'intenzione di tornare a casa, molti si volevano dirigere verso il Brasile e successivamente il Sud Africa. Rotte scelte non solo per i bassi costi della vita, ma anche o soprattutto per i venti e le correnti che s'incontrano e che sono quelle predominanti.

Non scendo ancora di latitudine e psicologicamente mi preoccupa molto. D'altra parte, non devo cedere al mio istinto, i miei mezzi e sistemi di navigazione m'indicano la rotta ortodromica e questa è la via più breve per attraversare l'oceano. Mi atterrò a quell'indicazione e sono sicuro di non sbagliare.

Ogni tanto è necessario, oggi proprio non posso farne a meno, sarà una giornata di gran pulizia sulla barca. Scopare, lavare il pavimento, tutti gli interni, cambiare lenzuola e federe, e anche lavare la biancheria.

Nelle ore libere continuo a leggere e sono riuscito a scrivere un articolo per la rivista Bolina che poi, con mia gran sorpresa, sarà pubblicato:

Caro amico non illuderti,

Ho sentito il bisogno, forse anche il dovere, di scriverti prima che tu prenda la decisione e stacchi l'ormeggio per sempre.

Lo so che vai in barca da qualche tempo e hai accumulato tanta esperienza senza mai riuscire a fare più di 100 miglia solo a vela.

Ma la vita e le vacanze in Mediterraneo sono fatte così, bisogna accettarle. Ci sono degli altri vantaggi che non sono da poco.

Mi sembra però che niente possa fermarti, un sogno cullato da sempre deve diventare realtà. Sei come me, stregato dall'aliseo portoghese o dall'aliseo proprio e vero da nord est, e già che ci siamo, anche da quello da sud est.

Spero solo che non ti piacciono i venti ululanti tutti da ovest.

Siamo amici da molto tempo, abbiamo sognato spesso insieme e per mia fortuna e con un pizzico d'invidia da parte tua e degli altri sono riuscito a fare quello che tu fra poco intraprenderai. Come sai prima di arrivare a Gibilterra ci sono 1000 miglia con venti e mare insidiosi. Non è un caso che tutti nordici che ho incontrato mi chiedessero del Leone e se c'era da fidarsi ad attraversarlo già in febbraio. Ho visto nei loro occhi se non la paura, molto rispetto per quella bestia ogni tanto così feroce. Tanti di loro attendono mesi e anni e non sanno ancora quando potranno lasciare quei porti lungo la costa spagnola dove s'incontrano tanti navigatori che tutte le sere parlano, bevono, fumano e sognano.

Sono arrivato fino a Gibilterra. Qui certo tutto è diverso non più poche ma già una bella parte delle barche non sono stazionarie con gente che vive a bordo e non sa come pagare l'ormeggio e la spesa del giorno seguente. S'incontra qualcuno appena rientrato da un lungo giro. Da dove, non lo posso dire perché si fermano pochi giorni e poi subito via. Bisogna proseguire per Madeira, le Canarie per trovare in ogni porto dei navigatori che almeno fin qui sono arrivati.

Se qualcuno di loro avesse una villa con un bel giardino potrebbe benissimo piantarci la barca intanto non la userà più. Ma non sono tutti così, qualcuno facoltoso si prepara da anni per partecipare a quella famosa regata crociera dalle Canarie al Mar dei Caraibi.

Quasi mi sono dimenticato di dirti che le trinchette gemelle, quelle sì che le devi avere, perché senza di loro non sei un vero navigatore oceanico e tutti ti considerano un dilettante. Non le ho e sono rimasto un essere strano in mezzo a tutti quei vagabondi del mare che vorrebbero fare la traversata. Scuotono la testa e non sanno come farò.

Altro arcipelago con nuovi amici, Capo Verde. Troverai quasi gente normale, che arriva e in genere riparte. Forse per la disperazione. Puoi trovare di tutto, ogni tanto perfino la carne, la frutta e il pane, ma solo ogni tanto. L'unico guaio, se non hai riempito la barca fino all'orlo già alle Canarie qui prosciughi il tuo budget dei prossimi mesi. La gente locale è molto gentile ma non posso spiegarti come fa a sopravvivere con quello che guadagna e così si arrangia e screma dove può, soprattutto i poveri velisti che per loro sono tutti miliardari.

Qui sì, potrai incontrare tipi interessanti con o senza famiglia. Incontrerai il solitario ormeggiato in rada non scende dalla barca non più di una volta la settimana; incontrerai quello che non si può permettere la modesta cifra d'ormeggio e così deve pagare il watch man che gli costa altrettanto ed è meno affidabile. Se non il watch man della barca almeno quello del battellino per quando vai a riva. Incontrerai anche qualche famigliola che ogni tanto fa una puntatina in Senegal per fare un po' di contrabbando con le isole di Cabo Verde. Questo sistema gli permette di tirare avanti per altri mesi. Naturalmente troverai anche quei pochi che sono del tutto normali come te e me, proseguono per il Brasile, il Venezuela, i Caraibi o altre mete senza aspettare troppo.

Come sai, io ho scelto il Venezuela, navigando ho trovato qui in mezzo all'Atlantico il tempo per scriverti. Non ho molto da fare, il mio genova (fatto da Virgilio) tutto o in parte tangonato e il timone a vento che possiedo da 25 anni mi portano tranquillamente attraverso l'oceano. Finalmente ho trovato quello che in trent'anni di navigazione mediterranea non era possibile gustare. Non tocco le scotte da molti giorni, solo qualche regolazione del timone a vento ogni tanto.

Dal tuo ultimo messaggio ho appreso della tua intenzione di acquistare ancora qualche pezzo prima di partire, mi permetti di suggerirti di non comprare cose inutili solo per farle vedere agli amici. Pensa invece ad una ricetrasmittente che ti farà molta compagnia nelle lunghe serate sull'oceano oppure comprati un dissalatore. Potrai trovare tutto alle Canarie a metà prezzo e ti assicuro che ti servirà molto di più di un plotter oppure di un GPS super moderno.

Arrivato oltreoceano vorrei aspettarti perché come mi hai scritto si tratta di poco prima che salpi. Anzi ti faccio una proposta buona. Le nostre barche sono simili, perché non facciamo un cambio? Così tu potrai proseguire gustandoti tutta la libertà e la bellezza dei paesi, perché da adesso in poi, mi dicono almeno gli amici, tutto sarà meglio. Io invece rientro a casa e farò qualche giretto con la tua ex barca ammirando di nuovo il vecchio Mediterraneo.

Un abbraccio

Manfred

