

QUATTRO PASSI PER L'OCEANO



TRAVERSATA ALLA IDI

Testo e foto di Paolo Venanzangeli

L'aspirazione di ogni velista che si rispetti è quella di fare, almeno una volta, la traversata dell'Atlantico. Non ci sono molte difficoltà, ma certamente va curata molto la preparazione sia della barca sia della cambusa; mansioni quest'ultima in cui il mio compagno ha rilevato capacità di spicco.



SI

ANNOTAZIONI

molti pesci volanti
capodoglio
molta corrente favore-
vole e molti delfini
calma di vento, visto
squalo
visto di nuovo squalo
mare piatto
molti groppi e pioggia

pescati 2 tonni

passaggio equatore

arrivo a Fortaleza



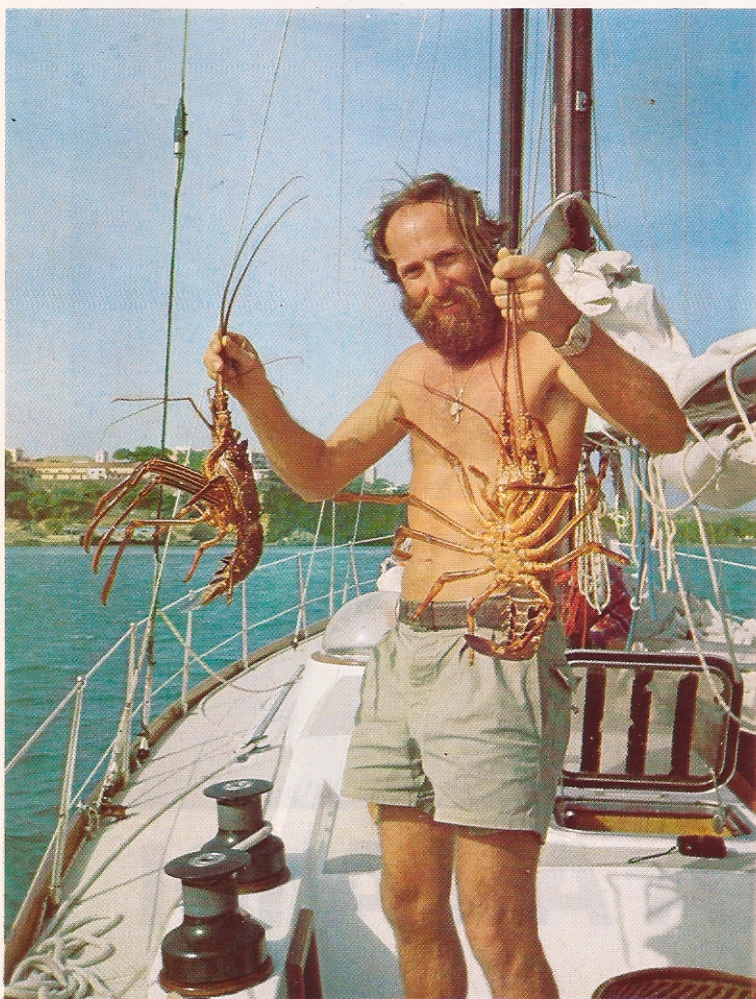
gironzola intorno allo scafo; decidiamo quindi di bagnarci solo appesi ad una drizza con il banyo; la pinna comunque continuerà ad apparire per un paio di giorni. La presenza di un timone automatico ci ha evitato lunghi turni al timone, che abbiamo preso in mano solo quando il vento superava abbondantemente i venti nodi apparenti, quindi qua-

si mai; i turni di guardia erano comunque necessari anche e soprattutto di notte, per evitare abbordi con eventuali navi di passaggio e per tenere sempre sotto controllo la situazione meteorologica.

La notte, divisa in guardie di due ore ciascuna, era tutto sommato molto riposante e le guardie — che facevamo da soli, a volte le-

gati nel pozzetto, quando il moto ondoso, sempre peraltro molto tenue, aumentava — non erano noiose. Una serie di operazioni dovevano essere espletate: continuo controllo dello stato delle batterie; messa a punto delle vele; controllo della funzionalità del timone automatico, che in seguito alla rottura di un perno aveva qualche problema se la

barca non era ben equilibrata. Avevamo comunque anche delle compagnie abituali, come l'uccello migratore dalla testa bianca che si posava ogni notte su un salvagente, riposandosi così dalle fatiche della giornata; i delfini, i cui gridi e tonfi ci facevano sobbalzare e i pesci volanti, che ci atterravano sulla testa andando ad incrementare le portate



Aveva ragione Moitiesier che, dopo aver attraversato ripetutamente tutti gli oceani del mondo, dovendo visitare il Mediterraneo, lasciò la sua barca in un porto nel Sud della Spagna e fece il suo viaggio in treno, intimorito forse dalla variabilità delle situazioni e dalle difficoltà che la navigazione nel Mare No-

strum riserva ai suoi velisti. In Atlantico è tutta un'altra cosa. Intanto la scelta di una rotta meridionale, qualunque sia la meta da raggiungere nel nuovo mondo, ci mette al riparo dai rigori del freddo e poi i venti, sempre abbastanza moderati quasi sempre portanti, consentono una navigazione tranquilla e riposante. Tutto era iniziato a un salone di

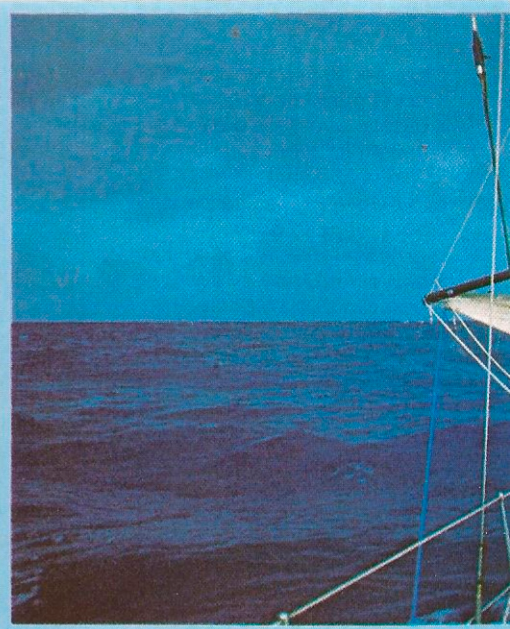
Genova di qualche anno fa, quando incontrai per la prima volta Federico Idi. Egli era appena tornato dalla sua avventura sul Rio delle Amazzoni, che aveva risalito da solo con una barca a vela per oltre mille miglia; barba incolta occhi vivissimi era l'immagine del classico navigatore solitario. I suoi racconti mi affascinarono e mi fecero sognare, così quando, lo scorso anno, avendo acquistato una nuova barca, Idi aveva deciso di tornare a fare charter ai Caraibi, non sono riuscito a rifiutare il suo invito ad accompagnarlo nella traversata. Certamente affrontare per la prima volta una navigazione del genere, con uno skipper che lo ha già fatto molte volte e da solo, ha i suoi vantaggi; se poi si elimina la fredda routine del Mediterraneo raggiungendo la barca direttamente a Capo Verde,

diventa veramente una passeggiata. La «Croce del Sud III» era ad attendermi nella rada di Santiago, capitale dell'arcipelago, dondolandosi pigramente nella calma del ridosso, con il sole del tramonto che metteva in risalto lo splendore della sua nuova veste purpurea. Dopo i lavori di preparazione, durati tutta l'estate, lo scafo, che avevo visto l'ultima volta nel porto di Lavagna, aveva assunto tutto un altro aspetto ed anche l'interno, completamente ritoccato e risplendente nelle chiare tonalità del legno, contribuiva ad accrescere il piacere che mi dava l'accoglienza a base di aragoste fattami dall'equipaggio. Purtroppo, la voglia di lasciare subito gli ormeggi e di veleggiare liberi nelle acque dell'oceano ha dovuto fare i conti con le difficoltà burocratiche, che spesso piccole nazioni come

Nella pagina accanto: in alto a sinistra, il variopinto mercato di Capo Verde ci ha accolto con le sue venditrici di verdure; in alto a destra, una delle attività più comuni nei paesi caldi è lo sciaccia che cura sapientemente le scarpe cui i clienti tengono quasi morbosamente; in basso a sinistra, Federico mi accoglie in barca con due aragoste che vengono subito cucinate; in basso a destra, finalmente ci lasciamo alle spalle l'arida costa di Capo Verde. In questa pagina: «Croce del Sud III» fende velocemente l'oceano spinta dall'aliseo.

quella capoverdiana riescono irragionevolmente a porre e che, sommate alle reali difficoltà per i mezzi di trasporto, con bagagli aerei che arrivano oltre 24 ore dopo il passeggero, rendono il turismo, forse volutamente, problematico. I tre giorni di sosta forzata, necessari ad appianare le questioni di visto, ci hanno comunque consentito di visitare, tra le altre cose, il mercato della capitale, così tipicamente africano, in cui abbiamo potuto perfezionare l'approvvigionamento della barca, già comunque sufficientemente stipata. Finalmente alle 5 pomeridiane del 3 novembre, illuminata dalla rosata luce del tramonto, «Croce del Sud III» lascia l'ormeggio e, insinuandosi tra le secche dell'uscita della baia, raggiunge il mare aperto, mentre i quattro uomini di equipaggio, fissato il timone sulla rotta per il Brasile, issano le vele. Il programma del viaggio, abbastanza interessante: una veloce visita al Nord Est del Brasile e poi rotta sui Caraibi, dove la barca lavorerà per tutto l'inverno con clienti italiani; anche la traversata è un charter, benché le rinunce per problemi di lavoro e gli sbarchi per ragioni di incompatibilità con il moto ondoso abbiano ridotto il numero dei clienti paganti a un solo elemento. È comunque una iniziativa che certamente Federico Idi ripeterà nel prossimo autunno, di cui chi abbia voglia di vivere una esperienza marina unica deve certamente approfittare. L'aliseo di Nord Est, abbastanza leggero, ci accompagna per tutta la prima notte e la barca, con lo spinnaker a riva, scivola leggera a una velocità di circa sei nodi. Le prime ore di navigazione sono tutte prese dalla sistemazione degli approv-





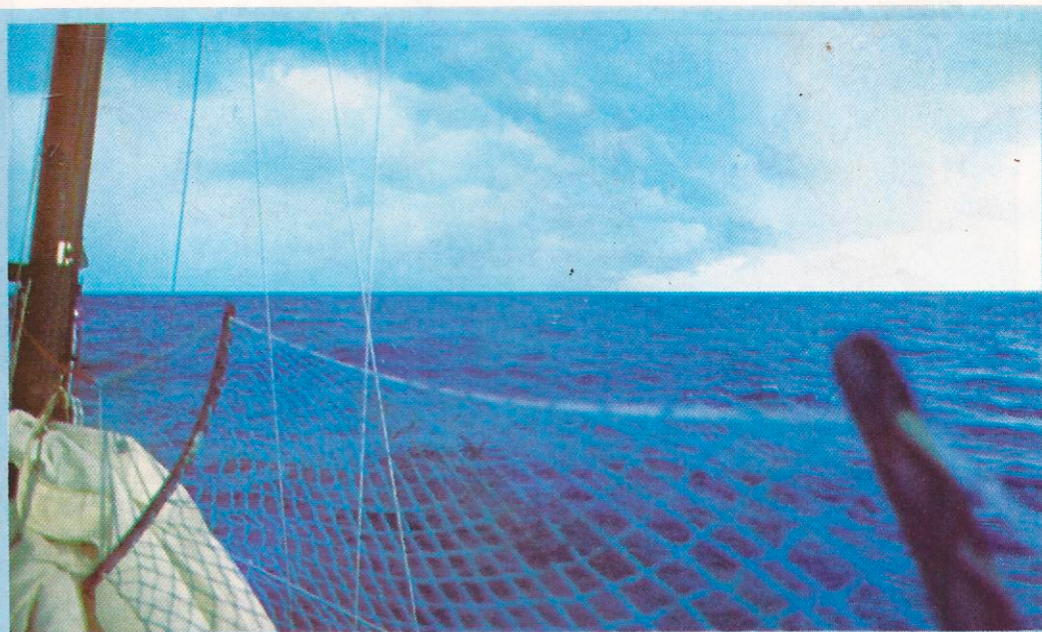
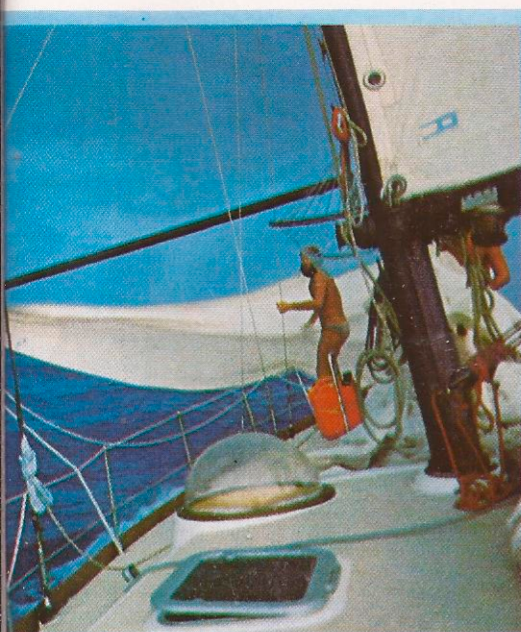
vigionamenti, dei bagagli e dell'equipaggio, poi tutto diventa routine. I viveri sono stati accuratamente selezionati e divisi per tipo; tutto lo scatolame viene stipato nei gavoni bassi insieme all'acqua e alle bevande varie, tra cui naturalmente numerose bottiglie di vino spagnolo. I cibi freschi trovano invece posto nella dispensa, molto arieggiata,

mentre le vettovaglie deteriorabili vengono ovviamente poste nel frigo e nel congelatore, che comunque, per evitare eccessivi sprechi di corrente, funzionerà sempre solo da frigo. Un trattamento speciale è riservato alla frutta e alla verdura, che vengono messe in comode retine appese ai tientibene all'interno della barca; il sistema, oltre a consen-

tire alla frutta di respirare, evita l'ammassamento e quindi le eventuali ammaccature. Ogni pezzo viene poi incartato singolarmente in carta di giornale, per evitare che la luce acceleri il processo di maturazione; con questo sistema alcuni pomodori sono stati consumati in perfetto stato dopo oltre quindici giorni, nonostante la temperatura equatoriale. I pasti a bordo, in una traversata atlantica acquistano importanza notevole, specialmente perché non ci sono molte altre cose a cui pensare.

Si comincia quindi la mattina, alla fine del turno di notte (verso le sei), con una colazione più o meno sostanziosa, a seconda dei gusti. Poi nella mattinata c'è la merenda, solitamente a base di frutta, possibilmente esotica come manghi o banane (purtroppo un casco acquistato a Capo Ver-

de, nonostante la continua esposizione al sole, non è mai giunto a maturazione). Il pranzo non è mai molto sostanzioso, perché le ore calde non invitano alla cucina e l'appetito, tutto sommato, è abbastanza sopito. Il pasto principale della giornata è certamente la cena, per cui tutti a turno si cimentano nella preparazione di elaborati manicaretti. Molto naturalmente dipende dalla pesca della giornata; tonni e doradi sono stati cucinati al forno, alla pizaiola, in trance, in filetti ed anche a pezzettini macerati nel limone. Ma il piatto forte rimane pur sempre la pasta, con la sua interminabile varietà di tipi, alternata qualche volta a qualche tipo di riso. Ci sono poi tutta una serie di piatti speciali, spesso dovuti all'estro di Federico — sempre indaffaratissimo intorno ai fornelli — che vanno dalle frit-



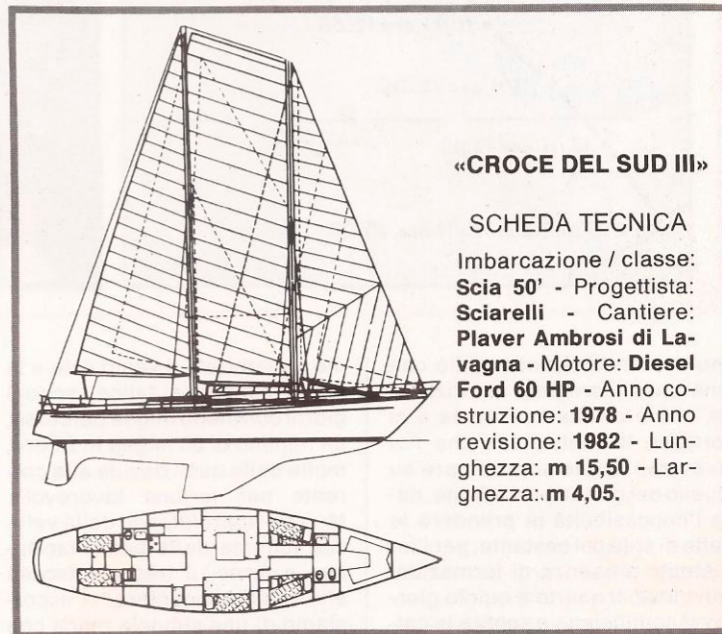
Qui sopra nella sequenza, l'arrivo di un groppo che costringe l'equipaggio a sostituire le vele e che poi come era venuto sparisce dopo aver abbondantemente lavato e rinfrescato la barca. Nella pagina accanto: alcuni dei numerosi tonni pescati che insieme ai pesci volanti erano l'apporto dell'oceano alla cambusa di bordo; a destra, dopo aver visto uno squalo aggirarsi intorno alla barca si faceva il bagno soltanto appesi al banziogo.



telle di riso, agli gnocchi, ai crostini al prosciutto, alle lenticchie, ad alcuni tipi di torte e ai pesci volanti al burro, per colazione, quando se ne trovano sulla coperta.

Nella seconda giornata di navigazione, il primo incontro eccezionale: un capodoglio che saltava completamente fuori dell'acqua, ricadendo tra spruzzi altissimi a pochi metri da noi; dopo averne osservato le evoluzioni che ci avevano distolto dalla preparazione della cena, abbiamo realizzato l'effettivo pericolo che situazioni di questo genere possono portare a uno scafo relativamente piccolo come «Croce del Sud». Di pericoli in effetti, a queste latitudini e in questa stagione, ce ne sono veramente pochi; la navigazione continua monotona, sempre al lasco con lo spi e solo l'arrivo saltuario di

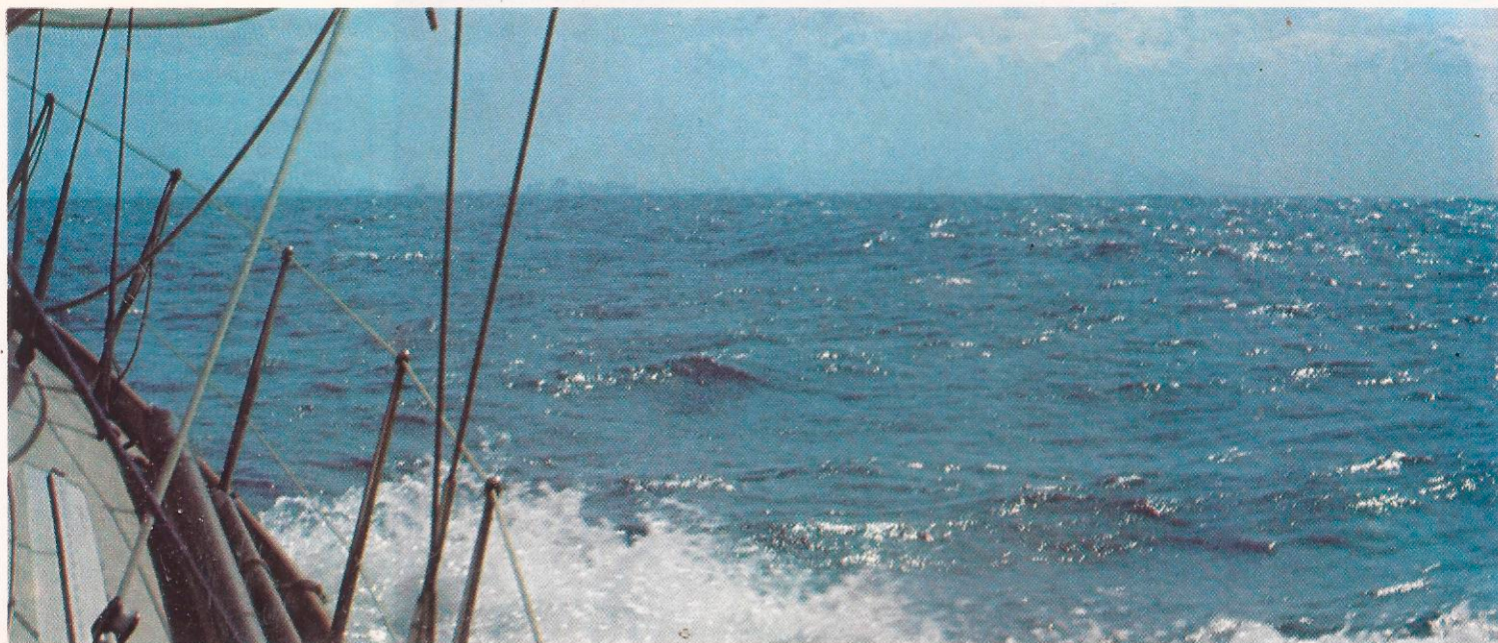
qualche groppo, che porta il vento dai quindici nodi abituali, fino a un massimo di una trentina, ci consente di esprimerci nel cambio delle vele. Quando si comincia a vedere da lontano la nuvolaglia scura e piena di pioggia che caratterizza il groppo, si comincia a calcolare il tempo necessario affinché la formazione nuvolosa giunga ad interessare la zona di navigazione; quindi con molta calma, prima che le gocce di pioggia, che spesso accompagna il fenomeno, comincino a pulire la coperta della barca, si ammaina lo spinnaker e lo si sostituisce con un genoa, eventualmente tangonato. Come è venuto il groppo dopo circa un'oretta se ne va ed allora si ritorna alla velatura precedente e si stendono i panni, che sono stati sciacquati approfittando dell'acqua piovana. Il terzo giorno ci metti-



«CROCE DEL SUD III»

SCHEDA TECNICA

Imbarcazione / classe:
Scia 50' - Progettista:
Sciarelli - Cantiere:
Plaver Ambrosi di Lavagna - Motore: **Diesel Ford 60 HP** - Anno costruzione: **1978** - Anno revisione: **1982** - Lunghezza: **m 15,50** - Larghezza: **m 4,05**.



In alto: finalmente dopo quasi dieci giorni di navigazione e più di 1800 miglia percorse una macchia scura all'orizzonte ci annuncia l'avvicinarsi della terra. Qui accanto: i primi a venirci incontro sono questi strani barconi dei pescatori di aragoste. In basso: la coperta della «Croce del Sud III» contrasta con le acque scure dell'oceano mentre alcuni nostri ospiti si crogiolano al sole.

controlli di routine da fare; uno di questi è quello del livello dell'acqua delle taniche di emergenza. Otto taniche di trenta litri sono infatti legate in coperta con cime molto sottili; nella eventualità di naufragio, verrebbero gettate in mare insieme all'autogonfiabile e al bidone con tutta l'attrezzatura di emergenza, come lampade, ami, cibi in scatola, sestante e l'emettitore di radio-segnali. Le taniche e il bidone, galleggianti, darebbero così un minimo di autonomia in più ai poveri naufraghi. Una macchia scura sempre più netta si distingue all'orizzonte, è il Brasile; anche se la precisione dei punti fatti da Federico con il sestante ce ne aveva preannunciato l'arrivo, fa sempre un certo effetto rivedere una montagna dopo quasi dieci giorni di mare.

Davanti a noi si distinguono sempre più le case di Fortaleza, le gru del porto e la sagoma del faro, mentre alcune imbarcazioni di pescatori di aragoste ci danno il benvenuto accompagnandoci per un breve tratto. La prima tappa della nostra avventura è terminata. ■