

Bruno Fazzini

L'importante è partire



Edizioni il Frangente

INDICE

5	Prefazione
7	L'idea
15	L'avvicinamento
27	La prima vera traversata
39	L'Atlantico in traversata
53	Piccole Antille e Mar dei Caraibi
69	Panama
77	Galapagos
83	La traversata del Pacifico
91	Polinesia Francese
113	Isole Tonga
127	Minerva Reef
141	Nuova Zelanda
155	Nuova Caledonia
181	Australia
193	Risalendo l'Australia
209	Dall'Australia a Bali
217	Da Bali alla Thailandia

Prefazione

Ho scritto questo libro per raccontare un lungo viaggio durato quasi quattro anni, un po' anomalo e diverso dal solito, a bordo di *Pink Jaws*, il mio ketch di 47 piedi, dall'Europa alla lontanissima Nuova Zelanda. I periodi di navigazione, con numerose soste nei più bei paradisi tropicali, si sono alternati a momenti di stop per ritornare in Italia alle mie normali occupazioni.

Il libro è dedicato a tutti coloro che possiedono una barca a vela e sognano di partire per il giro del mondo ma, convinti che tradurre la fantasia in realtà sia impossibile, si limitano a navigare in Mediterraneo, o addirittura circoscrivono il proprio campo di crociera al Tirreno o al massimo alla Sardegna.

Questo racconto li stimolerà e li incoraggerà a cambiare il loro rapporto con il mare e con la barca e a trovare in essa il mezzo ideale per vedere il mondo. Visitare un'isola arrivando in barca è sicuramente una maniera più profonda e completa di conoscerla in tutti i suoi aspetti, anziché atterrare con un volo charter per trascorrervi una settimana rinchiusi in un villaggio turistico.

L'essenza del navigatore sta nel suo perenne desiderio di partire, di studiare sempre nuove rotte e destinazioni per assaporare non solo il piacere della sosta, ma anche quello assai più appagante delle lunghe traversate oceaniche.

Il libro si articola in diciassette capitoli, dall'idea iniziale fino alla destinazione vera e propria che è maturata di volta in volta senza un preciso progetto iniziale, ed è probabilmente per questo motivo che ogni tappa, ogni traversata hanno un sapore particolare, come se si fosse raggiunta la meta definitiva, ma che poi, come per magia, si trasforma nel punto di partenza per un nuovo viaggio.

L'idea

Gennaio 1990, Porquerolles, Iles d'Hyères.

Finalmente un po' di riposo, abbiamo combattuto tutto il giorno contro un generoso mistral, provando, come sempre, le varie andature dalla bolina al lasco, con continui cambi di vele e prese di terzaroli. Il tutto ancora una volta per capire il comportamento della barca, i suoi limiti, le vele più adatte a un certo vento e gli angoli migliori di risalita in bolina per trovare il giusto compromesso tra sbandamento e velocità.

Da anni navighiamo a vela per il Mediterraneo, dalla Corsica alla Sardegna, alla Costa Azzurra, ma sempre, durante le veleggiate, specie d'inverno, scopriamo qualche nuovo segreto, qualcosa che ti rende più padrone del mezzo e aumenta la fiducia nello stesso.

La navigazione invernale tra queste isole è una delle meraviglie della vela che pochi conoscono. Molto affollate d'estate, già in autunno ridiventano vivibili.

Il vento è sempre presente, dalla brezza tesa ai numerosi

colpi di vento da ovest che raggiungono spesso forza di burrasca. Un vero e proprio paradiso per chi ama la vela.

In tanti anni di navigazione ho visitato e rivisitato innumerevoli volte Port-Cros e Porquerolles, ma quando mi capita di ritornarvi provo sempre le stesse piacevoli sensazioni.

L'odore forte di macchia mediterranea, il rumore assordante delle cicale, le lunghe spiagge bianche quasi tropicali, l'acqua cristallina, la vegetazione, le coste rocciose a picco, la completa assenza di auto e motori, i silenzi dell'interno: sono tutte caratteristiche che fanno di queste isole, così vicine alla costa, delle vere perle del Mediterraneo. I Romani le chiamavano Isole d'Oro.

La giornata volge al termine. A bordo, come sempre d'inverno, siamo in tre: oltre a me, mio fratello Vitto e l'amico Franco.

La faticosa giornata in mare con vento e freddo ci ha stancato molto. Siamo ben ormeggiati alla banchina del porticciolo, riscaldati dalla mitica stufetta elettrica; mitica, perché da anni resiste all'umidità, al salino e a tutto quanto gli capita, compresi sconquassamenti vari quando viene dimenticata e non riposta durante la navigazione.

Sulla stufa un bel minestrone e in forno un po' di verdure, contribuiscono ad aumentare la temperatura.

Fuori il mistral soffia ancora forte, 30-35 nodi, qualche raffica a 40 e ciò rende ancora più gradevole lo stare sotto coperta al caldo, davanti a un buon bicchiere di rosé di Porquerolles gustando le olive della Costa Azzurra.

I discorsi spaziano dalle previsioni meteo per domani, alla giornata trascorsa e immancabilmente ai programmi delle future navigazioni, alle prossime vacanze di agosto e alla mia idea fissa, quasi paranoica: l'oceano.

Penso che questo sogno delle lunghe navigazioni, dell'aliseo, dell'oceano insomma, sia presente in chiunque possenga o usi una barca a vela. È un tarlo che ti rode continuamente, che puoi solo addormentare leggendo i classici dei racconti di mare e navigazione, dal mitico Moitessier a Chichester, Tabarly e altri ancora.

La vela non ha limiti, tutti possono sognare mete lontanissime, addirittura il giro del mondo. E anche per me, come per i miei compagni, è sempre stato solo un sogno. D'accordo, non c'è limite alla navigazione a vela, non sei legato al pieno e al rifornimento di gasolio come i "ferri da stiro" o le pilotine, però esiste sempre un confine, spesso invalicabile, imposto da fattori esterni quali il lavoro, la famiglia, gli impegni sociali.

Quindi il punto diventa come conciliare il tutto e riuscire ad avere il tempo di effettuare queste lunghe navigazioni.

Inoltre il *Pink Jaws* manca ancora di un sistema di navigazione automatico, è predisposto per il Mediterraneo e non dispone ancora di GPS ma solo di Loran.

E noi, come equipaggio, abbiamo tanta esperienza nei nostri mari, ma assolutamente nessuna in oceano.

Eppure qualcosa bisogna fare per trasformare questo sogno in realtà. La cosa più importante, leggevo in un'intervista a un giramondo di cui non ricordo nemmeno il nome, non è tanto programmare, preparare la barca, sistemare tutto, ma partire, sì, proprio partire. Il resto, diceva, verrà per conto suo, se non ci si stacca da terra non si sarà mai pronti.

Parole sacrosante. Allora spiego ai compagni la mia idea cercando di convincere soprattutto me stesso.

Bisogna partire, fissare una data, mettere prua a ovest e via! Anche se disponiamo di una o due sole settimane, diamo inizio al nostro giro del mondo. Salpiamo da un porto per approdare

in un altro più a ovest sempre più lontano e ritorniamo a casa con il treno o l'aereo per riprendere le rispettive occupazioni e prepararsi alla tappa successiva.

L'idea non viene accolta con entusiasmo, sembra un po' irrealizzabile, ma mano a mano che se ne parla prende sempre più forma anche nei dettagli.

Alla fine della serata pare di essere arrivati già ai Caraibi. Ma il mistral che fischia sempre più forte tra le sartie ci riporta alla realtà e ricorda che domani è domenica, dunque sveglia di buon'ora e rientro, speriamo col vento in poppa, a St Tropez nostra base in Costa Azzurra.

Il rientro in auto è piuttosto lungo, ma i quattrocento chilometri di autostrada passano in un lampo, tanto siamo presi dalla discussione sulla partenza.

Ormai ho convinto me stesso e il mio non molto numeroso equipaggio. Già, anche quest'ultimo è uno dei problemi che dovremo affrontare .

La mancanza di equipaggio è una della pene di chi va per mare. D'estate quando fa caldo e soffia solo qualche brezzolina, l'acqua è invitante e la barca dondola per gran parte del tempo in baia, si ha un eccesso di presenze. Ma non appena l'aria si rinfresca e si entra in autunno e poi in inverno, quando finalmente il Mediterraneo diventa navigabile anche a vela e non solo a motore, i marinai estivi si dileguano per rimaterializzarsi soltanto dopo la metà di giugno.

Va beh! In tre siamo, qualche altro lo troveremo.

La decisione è oramai irrevocabile: dopo le vacanze di agosto, ancora una volta lungo le affollate rotte dell'alto Tirreno, poi si parte verso ovest, verso le Colonne d'Ercole.

Durante i successivi weekend, ormai mentalmente partiti, abbiamo limitato le navigazioni e iniziato un meticoloso

controllo del *Pink Jaws*.

Ingrassiamo gli winch, mettiamo a punto il sartame, le manovre, la timoneria, controlliamo i consumi elettrici accendendo tutto, radar compreso, montiamo due nuovi serbatoi in acciaio per l'acqua, rivediamo l'impianto elettrico e idrico, sostituiamo le pompe vecchie, cambiamo olio a motore e invertitore.

Le rande sono un po' vecchie, le ho ricondizionate da poco, la trinchetta è nuova.

Le vele di prua sono in buone condizioni: il fiocco è nuovo, la tormentina anche, i genoa uno, due, tre vanno bene. Lo spi è un po' leggero e grande 200 metri quadri, adatto alle ariette mediterranee.

Vediamo adesso quello che ci manca.

Come detto, non disponiamo né di timone a vento né di autopilota elettrico, niente GPS, radio SSB, frigorifero, alternatore supplementare, e poi ancora qualche vela in più, altri spi, rande nuove. Fino a Gibilterra possiamo arrivare senza grossi problemi.

Comunque confido di riuscire lungo la strada ad attrezzare come si deve il *Pink Jaws*.

Fortunatamente svolgiamo tutti un lavoro autonomo per cui non ci è difficile focalizzare i periodi di partenza facendoli coincidere con i momenti di stanca del lavoro.

Vitto e Franco, oltre che amici, sono anche soci in affari e gestiscono una piccola impresa di *service* musicali, pertanto il grosso del loro lavoro si svolge da maggio a settembre.

Mentre io e mio fratello Remo, più grande di due anni e tipico marinaio estivo, abbiamo una ditta di importazione di abbigliamento. Anche per noi il periodo di maggior lavoro è l'estate e coordinandomi con lui posso assentarmi anche a lungo.

Gli altri sono scapoli senza grandi legami, io invece sono

sposato e ho una figlia, Caterina, di nove anni.

Il mio matrimonio si trascina da qualche anno in una difficoltà ormai cronica. Forse questa decisione di prendere il largo darà soluzione a questo continuo tiramolla di situazioni deteriorate e difficilmente ricucibili.

Decidiamo di partire con calma, cioè via verso ovest, ma senza prefissarci scadenze troppo vicine. Andiamo in là e gustiamo questo ultimo tratto di Mediterraneo fino alle Baleari, alla Costa del Sol, a Marbella.

Il programma lo faremo di volta in volta senza stress o fretta.

Iniziamo anche la raccolta dei portolani e delle carte nautiche. Per questo visitiamo spesso la Libreria del Mare di Milano, veramente la più attrezzata in Italia per la documentazione nautica sia ufficiale, sia per il diporto.

Anche se i prezzi sono un po' cari rispetto alle librerie di Londra, proprio in questa città trovo K. Hughes Books, una vera miniera d'oro per chi deve programmare una crociera di questa importanza.

Anche in Francia, a Montecarlo e ad Antibes, recupero portolani e carte nautiche a prezzi inferiori.

Naturalmente il libro più letto è quel *Guida alle rotte di tutto il mondo* di Jimmy Cornell che riassumendo e sintetizzando le informazioni dei libri ufficiali dell'Ammiragliato Britannico (quali il mitico *Ocean Passages for the World*) e le proprie esperienze di navigazione fornisce un ottimo aiuto a chi intende pianificare una traversata oceanica o un giro del mondo.

Leggere i portolani, consultare le carte nautiche, le *routeing charts* dei vari mesi diventa un passatempo quasi più piacevole del navigare.

Parlando di questa o quella rotta sembra di essere già partiti. Direi che conosciamo quasi a memoria tutte le mete che

andremo a raggiungere e le difficoltà che incontreremo.

La sola cosa che non considero minimamente, per il momento, è l'influenza che potrà avere questa partenza su di me, sulla mia personalità, sul mio modo stesso di concepire e vivere la vita. Essendo un inizio in sordina, senza stacchi improvvisi e netti dal quotidiano, subirò anch'io una trasformazione lenta ma continua che mi porterà ad essere alla fine del viaggio, se mai avrà fine, una persona completamente diversa.