

Carlo Piccinelli

Île d'Ouessant l'isola dei fari

Storia di un reportage



Edizioni il Frangente

PREFAZIONE

Quando si sfoglia una rivista di viaggi si è attratti dalle fotografie che illustrano luoghi e situazioni, ma leggendo i testi si nota che in genere sono la ripetizione di quanto visto nelle immagini che accompagnano il servizio.

Ancora più oggi - che siamo «bombardati» da immagini scaricate da internet, televisione, DVD e quant'altro - spesso diventa inutile leggere l'articolo perché le immagini già raccontano tutto.

Ma cosa c'è dietro a un reportage pubblicato su una rivista? Come ha fatto il giornalista o il fotografo a realizzarlo? Quanto tempo e impegno ci sono voluti per ottenere questo risultato?

Queste sono alcune delle domande e delle curiosità di molti lettori. Questo libro intende descrivere, attraverso il racconto di esperienze dirette, il «dietro le quinte» del lavoro di un reporter.

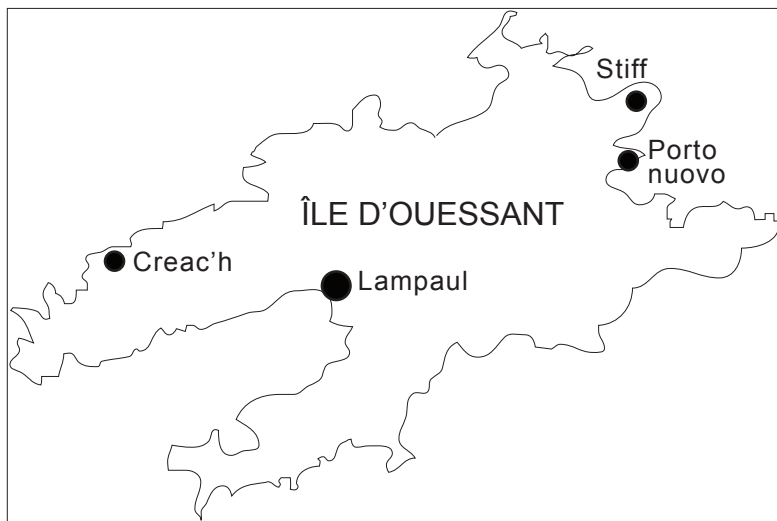
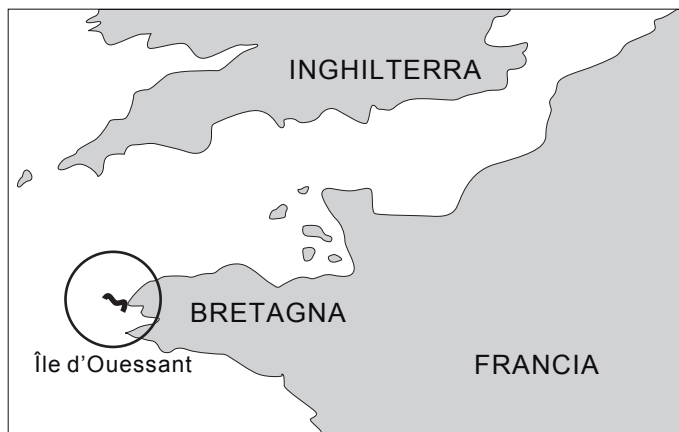
Questo reportage fu pubblicato sui maggiori periodici italiani ed esteri, ed è qui raccontato in prima persona dall'autore. Dai suoi resoconti traspare un lavoro spesso piacevole ma allo stesso tempo assai impegnativo.

Che si tratti di un inviato sotto contratto o di un *freelance* professionista che investe in proprio, il lavoro del reporter di viaggio è solo la punta di un iceberg.

Quello che non compare quando si sfogliano le pagine pati-

nate di una rivista, è l'esperienza di vita che offre questo lavoro, un vissuto in prima persona che rimane indelebile nella mente di chi, attraverso la propria professione, fa conoscere luoghi, culture e tradizioni spesso alla portata di tutti ma che pochi, per fretta, distrazione, superficialità o comodità, non sanno o non possono cogliere.

Questo libro è dunque dedicato a quei lettori che non si accontentano della facciata di un articolo, ma che desiderano vedere oltre l'apparenza, conoscere esperienze di vita che raccontano di viaggi talvolta veramente unici.



INFORMAZIONI SUL VIAGGIO

Luogo: parco dell'Armorique, arcipelago bretone situato all'imbocco ovest del Canale della Manica.

Capoluogo: Lampaul, unica cittadina dell'isola, dove risiedono l'ufficio del turismo, negozi, alberghi e il porto vecchio.

Lingua: francese.

Clima: anche se la Corrente del Golfo mitiga il clima, gli inverni sono freddi, ventosi e umidi. Estati calde e soleggiate, con possibilità di bagnarsi nelle fresche acque dell'oceano. Primavera ideale per escursioni in bicicletta e passeggiate lungo costa.

Documenti: carta di identità o passaporto in corso di validità.

Moneta: Euro.

Servizi: hotel, pensioni e un campeggio sono tutti nella cittadina di Lampaul, così come ristoranti e bar.

Cucina: francese, con predominanza di piatti a base di pesci e crostacei come ostriche, cozze e diverse varietà di altri molluschi, pescati direttamente negli allevamenti presenti attorno all'isola.

Territorio: l'isola è lunga circa otto chilometri per tre di larghezza, con un perimetro di trentadue chilometri. In massima parte le scogliere si trovano sul lato est e sud, mentre coste degradanti che finiscono in ampie spiagge ciottolose, caratterizzano le coste ovest e nord. Diverse le baie riparate dal vento, tra le quali la più protetta a est, dove si trova l'arrivo dei traghetti.

INFORMAZIONI SUL REPORTAGE

- Durata:** 6 giorni.
- Periodo:** giugno 1993.
- Scopo:** realizzare un documentario video e alcuni servizio fotografici sull'isola e sulle ottiche dei fari.
- Numero di persone:** un fotografo, un operatore video e un operatore video sub.
- Attrezzature:** due corpi macchina Pentax 645 medio formato. Teleobiettivo 300mm. Teleobiettivo 200mm. Obiettivo 50mm. Grandangolo 28mm. Disco diffusore di luce di tessuto bianco/argento. Cavalletto treppiede con testa snodata. Flash con cavo di prolunga per utilizzo a distanza. Radiocomando scatto otturatore remoto a distanza.
- Pellicola:** Ektachrome Kodak 64 ASA. Diapositiva medio formato 45 x 60 mm.
- Numero di rullini:** dieci, per un totale di trecentodieci scatti.
- Video:** telecamera Betacam per riprese esterne. Telecamera Sony 8mm HiB, custodia e illuminatori stagni per riprese subacquee. Faretti da esterno, treppiedi di supporto, cavalletti fissi e basi con ruote per riprese in interni. Microfoni, monitor e cuffie di monitoraggio.
- Nastri girati:** venti, da trenta minuti ognuno.
- Mezzi usati:** auto, traghetto, gommone, bicicletta.

Giugno 1993

Un cielo striato di rosso illumina il mare mentre scure ombre si allungano sul prato davanti al faro di Creac'h indicando l'est.

Il sole è ormai sceso sotto la linea dell'orizzonte e l'alta torre del faro della Jument si staglia scura e lontana a ovest.

Nello spettacolare tramonto bretone quella lontana luce intermittente, che avverte i naviganti della presenza delle insidiose coste dell'arcipelago, fa riaffiorare alla mente quanto letto nelle pagine di un vecchio giornale:

Ouessant, dicembre 1911, dal diario del guardiano del faro della Jument.

Latitudine 48°25'24"N, longitudine 5°8'4"W.

Onde enormi frangono e si abbattono con violenza sulla torre del faro sul lato nord spezzandosi in due creando impressionanti muri spumeggianti di acqua e schiuma.

Da cinque giorni la tempesta atlantica sferza con violenza il faro bloccandoci all'interno.

Siamo una squadra di assistenza e manutenzione composta da Coatmeur, Gall e Masson ormai allo stremo delle forze.

Dalle finestre grondanti d'acqua vediamo in distanza la barca di salvataggio in difficoltà, sballottata dalle onde e dal vento e a causa del mare in burrasca, il capitano non riesce ad accostare alla base del faro.

Per l'equipaggio a bordo è impossibile lanciare verso di noi il cavo di salvataggio.

Nonostante i ripetuti tentativi, non riusciamo ad agguantarlo e ad agganciarlo all'anello di sicurezza situato alla base del faro.

Senza questa manovra non possiamo appendere il seggiolino di salvataggio e carrucolarci a bordo utilizzando il cavo come via di fuga.

Le onde sono talmente alte e potenti che raggiungono la lanterna situata a quarantadue metri di altezza scuotendo, con forti boati e tremolii, l'intera struttura di pietra e cemento.

In cima al faro, la vasca nella lanterna contenente il mercurio, usata per sostenere il gruppo ottico, si è spaccata, e il prezioso e dannoso metallo liquido si è riversato all'interno colando lungo la scala a chiocciola sino a raggiungere e inquinare le scorte di acqua potabile contenute nella cisterna.

Anche le riserve di carburante che alimenta il generatore e le casse di cibo stivate nei piani inferiori sono inquinate dal mercurio e inzuppate d'acqua

salata e diversi contenitori di pesce secco sono stati spazzati via dalle ondate che violentemente entrano dalle finestre e dalle porte dei piani bassi ormai completamente rotte e sfondate.

Durante la notte appena trascorsa, si sono aperte alcune crepe alla base del faro minacciando la stabilità della struttura.

Nella mattinata del sesto giorno, dopo cinque notti passati al freddo senza mangiare e dormire, la furia della tempesta finalmente si placa per qualche ora.

Il battello di soccorso riesce ad accostare e il capitano, dopo alcuni tentativi, riesce a sparare verso di noi la sagola alla quale è legato il robusto cavo di acciaio di salvataggio.

Recuperato e fissato il cavo, Masson è riuscito ad assicurare il sedile di legno alla carrucola e finalmente, uno alla volta, riusciamo a scivolare in barca sfiniti, affamati e intossicati dal mercurio.

Alla fine del sesto giorno il capitano della barca trancia il cavo di salvataggio portando in salvo la squadra di manutenzione e lasciando, tra le onde di un mare ancora in tempesta, il faro della Jument.

Parcheggiata l'auto nel piazzale di Le Conquet, un porto turistico circa venti chilometri a est di Brest, mi dirigo verso la biglietteria dei traghetti che collegano il piccolo porto bretone, all'arcipelago del Parco d'Armorique, uno sperduto gruppo di terre emerse composto dalle isole di Molène e Ouessant, le uniche abitate, e da decine di isolotti e scogli disabitati.

Ero già stato nell'arcipelago, circa un anno prima, durante un precedente viaggio in Bretagna, ma in quella occasione non ero riuscito, per mancanza di tempo, a realizzare un buon reportage sull'isola di Ouessant.

Durante quella breve permanenza sull'isola, però, ero venuto a conoscenza della ricchezza storica, culturale e turistica di questo sperduto lembo di terra a molti sconosciuto.

Durante la breve permanenza avevo saputo, da alcuni abitanti locali, che l'isola era stata uno dei luoghi più importanti per la sperimentazione delle ottiche dei fari e che proprio lì sull'isola, si erano sviluppati i primi studi sul soccorso in mare e su come intervenire in caso di naufragio.

Inoltre, essendo all'interno di un parco, l'isola di Ouessant si poteva visitare solo a piedi, in bicicletta o a cavallo e questo era, oltre alla tematica dei fari interessante per le riviste di nautica, anche un ottimo spunto giornalistico da prospettare alle riviste del *plein air*; suggerendo itinerari e curiosità in modo da ottenere gli accrediti necessari per sviluppare un ampio servizio sull'isola e sull'arcipelago.

L'antica cultura celtica - presente nella regione prima della conquista romana e sottoposta nei secoli a influssi irlandesi, britannici e francesi - la cultura dei fari e la natura selvaggia che caratterizzano l'isola erano una buona base di partenza per scrivere interessanti articoli sul luogo e, a completare il quadro giornalistico, la possibilità di utilizzare le strutture di un attrezzato centro per immersioni subacquee permetteva di ampliare i servizi con visite guidate ai fondali dell'isola.

Questi spunti avevano reso concreta la possibilità di programmare diversi reportage approfonditi sulla sconosciuta Ouessant e così, dopo aver contattato alcuni direttori di periodici e aver ottenuto il via libera al progetto, avevo telefonato al direttore del Parco Nazionale dell'Armorique, nonché direttore del museo dei fari presente sull'isola, per ottenere i permessi di fotografare le sale e i reperti esposti nelle bacheche del museo.

Jean Pierre Gestin, all'epoca direttore del parco, oltre ad essere disponibile, non solo mi fece avere via fax i permessi richiesti, ma accettò volentieri anche di farsi intervistare e mi assicurò il suo appoggio per ottenere il permesso di fotografare l'interno della lanterna del faro di Creac'h - uno dei fari più importanti per il traffico commerciale marittimo del Canale della Manica occidentale.

Senza un permesso è impossibile accedere alla lanterna di un faro - quella piccola stanza in cima alla torre dove sono presenti le lenti di collimazione del fascio luminoso generato da potenti

lampadine alogene.

Questa limitazione è dovuta essenzialmente al fatto che i fari sono considerati possibili obbiettivi militari come dighe, porti, aeroporti e molte altre strutture di trasporto e viabilità stradale, marittima e aerea, ma Jean Pierre Gestin mi promise di appoggiare la mia richiesta presso il Département des Phares et Balises de Brest Equipement di Finistère, l'ufficio che gestisce e controlla i fari presenti lungo la costa nella regione bretonne del Finistère.

Inoltre Gestin, forse preso dall'entusiasmo di avere la stampa italiana interessata al suo parco, mi mise in contatto con il guardiano del faro di Stiff, il faro più antico d'Europa ancora funzionante, e con il direttore del servizio del soccorso in mare dell'isola di Ouessant, assicurando la possibilità di intervistare e fotografare liberamente all'interno delle inavvicinabili strutture di segnalazione e di soccorso.

Dopo un paio di mesi passati a leggere guide, osservare carte nautiche dell'arcipelago acquistate in una libreria specializzata e a documentarmi sulla storia dei fari, avevo ottenuto ottime basi per realizzare un buon reportage, anzi, il materiale di studio e le informazioni acquisite erano talmente tante da risultare ridondanti rispetto al solo progetto fotografico.

Le potenzialità dell'isola erano così varie e interessanti, che i soggetti e il piano di lavoro divennero la base di una sceneggiatura utile per realizzare anche un discreto documentario.

Oltre al fotogiornalismo, mi dedicavo anche alla regia di lavori video nel settore industriale - quei video dove si presenta l'azienda, cosa produce, come è strutturata, eccetera.

Questi lavori mi permettevano di acquisire esperienza nel settore della ripresa, del montaggio e della regia, e così decisi di contattare due amici, uno esperto di montaggio e di riprese terrestri, l'altro esperto di riprese subacquee, coinvolgendoli

nell'idea di realizzare un documentario sull'isola di Ouessant.

La cosa non era semplice.

Rispetto a un reportage fotografico, in genere coperto a livello economico dagli accreditati stampa, per un documentario occorre più disponibilità di tempo e soldi, soprattutto se realizzati da *freelances* o da piccole società di produzione, con la prospettiva in generale, non solo di non guadagnare niente ma addirittura di non rientrare neanche delle spese.

Per la fotografia in genere si è soli a rischiare di non portare a casa un buon reportage, mentre per il video si tratta di un gruppo di persone che lavorano sotto la direzione del regista, che si fidano della sua idea e che danno per scontato che la produzione copra i costi.

C'era sempre il rischio di imprevisti: si poteva incontrare brutto tempo, non ottenere i permessi, avere un guasto o peggio un furto delle attrezzature fotografiche, stare male o altro, ma quando fai il reporter di professione queste cose devono essere comunque risolte e gioie e dolori sono assolutamente personali.

Quando si parla di video, invece, i costi salgono e io non ero in grado di realizzare e produrre da solo il documentario. Ma nel caso di Ouessant, le potenzialità per realizzare un buon lavoro e di venderlo a qualche emittente televisiva erano molto concrete e così, in una giornata di inizio estate, dopo aver controllato preventivi, tempistiche e sceneggiatura, decisi di convocare i due amici operatori a casa mia per proporre il progetto.

«Cari amici e colleghi», esordii in tono scherzoso caricando volutamente sulle parole 'amici e colleghi'. «Ho la possibilità di recarmi su una piccola isola bretone per realizzare un reportage fotografico, ma a seguito di una visita preventiva sul posto e dell'esame della documentazione raccolta, mi sono convinto che l'isola offre anche la possibilità di realizzare un buon lavoro

video, quindi volevo proporvi una collaborazione a tre per realizzare un documentario sulla vita, la natura e la storia di una piccola isola francese situata all'imbocco del Canale della Manica. Ci sono tutti gli elementi per realizzare un lavoro interessante da presentare al festival internazionale del mare di Antibes e di Tolone come abbiamo fatto l'anno scorso con il video sul torrentismo. Sulla base della visita all'isola, ho sviluppato una bozza della sceneggiatura e, cosa ancora più importante, ho richiesto i permessi per filmare le sale di un museo e l'interno della lanterna di uno dei fari più potenti e luminosi del mondo. Inoltre, sull'isola si trova un centro di immersione e questo ci permette di effettuare delle riprese subacquee in un contesto ambientale marino poco conosciuto come quello del Canale della Manica.»

Dopo la premessa e aver notato un certo interesse nei miei possibili futuri compagni di viaggio, discutemmo la scaletta di regia, le interviste da realizzare, i luoghi da riprendere, i costi preventivi e l'investimento di tempo, compreso il viaggio di trasferimento necessario per realizzare il documentario: circa una settimana di lavoro per l'intero progetto e un'altra settimana di montaggio.

«Quali sono i nostri compiti?», chiese Andrea osservando la carta dell'isola aperta sulla scrivania.

«Io mi occupo del coordinamento del lavoro, della regia e dei testi per lo speaker», risposi. «Tu delle riprese subacquee e dell'audio durante le interviste, mentre Fabio realizzerà le riprese a terra e curerà il montaggio e l'inserimento della base musicale. Per svolgere il lavoro abbiamo solo cinque o sei giorni di permanenza sull'isola, ma dovrebbero bastare, sempre che le condizioni meteo ci siano favorevoli e il mare resti calmo e tranquillo. Divideremo spese e utili, ma non vi posso garantire la vendita del documentario.»

Dopo qualche altro chiarimento, Fabio e Andrea decisero di prendersi qualche giorno di tempo ma, in linea di massima, l'idea piaceva.

Passò meno di una settimana e quasi nello stesso giorno mi comunicarono la loro disponibilità alla realizzazione del video.

Iniziammo con l'acquistare i nastri magnetici per la telecamera di Fabio e le cassette per la telecamera subacquea di Andrea.

Andrea, come operatore video sub, si informò della tipologia di immersione, della conformazione dei fondali, delle profondità da raggiungere. Quando seppe che a causa delle correnti e delle variazioni di marea, attorno all'isola giacevano oltre cinquanta relitti, decise di procurarsi per le riprese un terzo illuminatore da cento watt di potenza da abbinare ai due da cinquanta watt in dotazione alla telecamera in modo da ottenere una buona fonte di luce per illuminare le «fredde e oscure acque del Canale della Manica», come era scritto su un depliant turistico dell'isola.

Mano a mano che i giorni passavano, l'esame del materiale raccolto sull'arcipelago rendeva la scaletta di regia sempre più precisa e dettagliata contribuendo a delineare le future giornate sull'isola.

La stesura di una sceneggiatura è una fase importante per il montaggio e in generale per la realizzazione di un buon reportage video. Sapere esattamente cosa fare, dove, quando, come e perché, sono elementi fondamentali, ma questo vale anche per il reportage fotografico.

Una buona programmazione del lavoro permette di evitare perdite di tempo e di spendere denaro inutile.

Più la scaletta di regia è precisa e dettagliata, meno sono i tempi morti, le riprese inutili e banali che avrebbero reso il documentario vago, noioso, scarno o, come spesso accade, prolisso di immagini ripetitive e poco significative, realizzate solamente

per riprendere qualche cosa e allungare i tempi di visione.

Dopo circa un mese dal nostro incontro, gli argomenti raccolti erano stati sviluppati in bozza e messi in successione temporale così come sarebbero stati montati nel documentario finale: aspetto nautico, ambienti incontaminati, trekking, relitti, fari, antiche tradizioni. Così, sicuro di realizzare un buon lavoro, contattai l'ufficio turistico locale spiegando il progetto e chiedendo il maggior supporto possibile.

I servizi pubblicati sulle riviste di turismo o i documentari trasmessi nei festival o dalle emittenti TV hanno sempre un ottimo «peso» per ottenere credito e appoggi da uffici del turismo, aziende o enti locali. Infatti, come speravo, ottenni diversi consensi e anche l'appoggio del centro di immersioni, che assicurò il supporto logistico per due intere giornate di immersioni, attrezzature subacquee e gommoni di appoggio inclusi - un bel costo in meno per il nostro già risicato budget di produzione.

La primavera era ormai inoltrata e i miei peregrinaggi nelle redazioni iniziavano a dare i primi consensi seri alla pubblicazione dei servizi fotografici.

Benché sulla regione francese della Bretagna si fosse scritto e parlato molto, quel piccolo arcipelago era ancora poco conosciuto dai redattori, per cui avevo deciso di accelerare i tempi in modo da anticipare qualche collega dalle orecchie lunghe.

Nel mestiere del reporter quello che conta, oltre alle ovvie conoscenze personali e alla capacità di scrivere e fotografare, sono le idee e le scoperte di soggetti nuovi e inconsueti, e c'è sempre il rischio che qualche «orecchio lungo» approfitti di queste notizie per anticipare il servizio.

Meglio stare in campana quindi e cercare di partire il prima possibile.

Confermai così il viaggio per giugno - mese di sole, lunghe

giornate, discreta temperatura dell'acqua e periodo di basso afflusso turistico - e alle sette del mattino di una fresca giornata di fine primavera, mentre il sole faceva capolino dai grigi tetti di ardesia delle piccole case di Le Conquet, eccomi diretto alla biglietteria dei traghetti per Ouessant.

Eravamo arrivati dopo una notte di viaggio attraversando la Francia, dalle Alpi a Brest, in diciotto ore.

Si guidava a turno e all'alba di quella mattina di giugno, chi più chi meno, eravamo svegli e attivi sul molo del porto.

L'aria fresca aveva dissipato la sonnolenza degli ultimi chilometri e con ritrovata energia, grazie alla grande tazza di caffè bevuta nel bar del porto, avevamo iniziato a scaricare dall'auto le pesanti borse di materiale fotografico e da ripresa allineandole sul molo insieme a ingombranti borsoni di attrezzature subacquee, zaini e valigette di ogni tipo, tra gli sguardi incuriositi dei turisti che iniziavano ad animare il porto.

Il traghetto era ormeggiato al molo e, appena aperto l'accesso alla passerella, un primo gruppo di escursionisti iniziò a spingere la propria mountain bike sulla rampa di accesso al ponte di prua mentre altri, con gli zaini sulle spalle, si accingevano ad entrare nei saloni della nave.

Visto l'ingombro delle nostre attrezzature, l'equipaggio ci assegnò un ampio spazio a poppa e pochi minuti dopo aver fissato il carico, l'avvio dei motori, segnalato dal fumo nero che usciva dal fumaio, e il turbinio delle eliche, che smuovevano le calme acque del porto, segnarono la partenza verso l'arcipelago.

Il piccolo traghetto, tra il ribollire delle acque bianche di schiuma mista a frammenti di alghe e fanghiglia che saliva dal basso fondale smosso dalle eliche, si distanziò lentamente dal pontile portandosi al centro del porto per poi dirigersi verso il massiccio molo di pietre dove alcuni pescato-

ri velocemente recuperavano le lenze per evitare che fossero strappate dalle eliche.

Usciti dal porto di Le Conquet, la prua si mise in rotta verso Molène, la prima isola abitata dell'arcipelago, situata a circa un'ora di navigazione in direzione nordovest.

Superato il ridosso offerto dalla costa, comparve per prima la piatta isola sabbiosa di Beniquet e subito dopo le isole minori di Lytiry, Lédénès de Molène e Trielen circondate da secche e scogli rocciosi tra i quali si formavano, a pelo acqua, gorgi e mulinelli generati dalle forti correnti oceaniche che s'infiltravano in quel dedalo di anfratti semisommersi.

Vista la giornata di sole e il mare calmo, chiesi al capitano il permesso di filmare a bordo e con piacere ottenni, oltre al permesso, anche l'invito di recarmi sul ponte di comando con le telecamere.

Entrati nello spazioso e ordinato salone, nel quale si trovavano il secondo, il timoniere e un marinaio, indicai a Fabio di riprendere il capitano mentre controllava gli strumenti di bordo parlando alla radio con la stazione di controllo del traffico marittimo.

La carta nautica, aperta sul tavolo da carteggio, evidenziava l'incredibile numero di secche, scogli, isolotti, relitti, e la rotta, una linea a zig-zag che il traghetto doveva compiere per raggiungere l'isola di Ouessant, era nettamente evidenziata con una spessa riga nera.

«Siamo all'imbocco ovest del Canale della Manica», disse il capitano, «e le correnti oceaniche dell'Atlantico in questo punto sono amplificate dalla presenza dell'arcipelago - prima barriera rocciosa emersa dopo miglia e miglia di profondi fondali. Vede laggiù quel grosso mulinello, quel gorgo di schiuma bianca che si avvolge su se stesso ingoiando la schiuma? Un gorgo di quelle dimensioni è in grado di ostacolare la navigazione a

battelli scarsamente motorizzati come per esempio un piccolo gommone o una barca a remi. Durante il periodo di massima escursione di marea, che talvolta in inverno supera i dodici metri, le forze di corrente e di marea generano lo spostamento di masse d'acqua così grandi da generare gorgi e mulinelli in grado di ostacolare la navigazione anche a questo traghetto.»

Mi voltai, seguendo lo sguardo del capitano ad osservare le linee di schiuma bianca che formando una grande spirale finivano con sempre maggiore velocità verso il centro del gorgo, dove una depressione risucchiava acqua e schiuma creando un grande e vorticoso imbuto centrale.

«Ma come fate a navigare in sicurezza nei mesi invernali quando ci sono mareggiate o fitte nebbie che, da quanto mi risulta, sono per altro frequenti anche nel periodo estivo?», dissi indicando a Fabio, nel mio ruolo di regista, di spostare la ripresa dalla carta nautica alla grande finestra del ponte di comando per filmare l'ingresso in porto del traghetto che nel frattempo aveva raggiunto l'isola di Molène.

«Durante le tempeste, la navigazione è sospesa e talvolta la combinazione di vento e mare è così violenta che l'arcipelago rimane isolato dal continente anche per diversi giorni. Normalmente, durante le mareggiate meno violente, sono sufficienti gli strumenti di bordo: il radar, che ci segnala la presenza di ostacoli o di altre navi; il sistema satellitare GPS, che ci indica latitudine e longitudine e quindi l'esatta posizione della nave sulla carta nautica; l'ecoscandaglio, che rileva la profondità del fondale. Questi strumenti ci consentono di affrontare una navigazione sicura e priva di pericoli. Quando ci sono le nebbie, invece, non navighiamo solo con gli strumenti di bordo, ma siamo guidati, come avviene per gli aerei in fase di atterraggio, dalla stazione di controllo di Ouessant che segue, controlla e gestisce il traffico marittimo in questo tratto del Canale della Manica.



Costa sudorientale all'arrivo sull'isola di Ouessant.



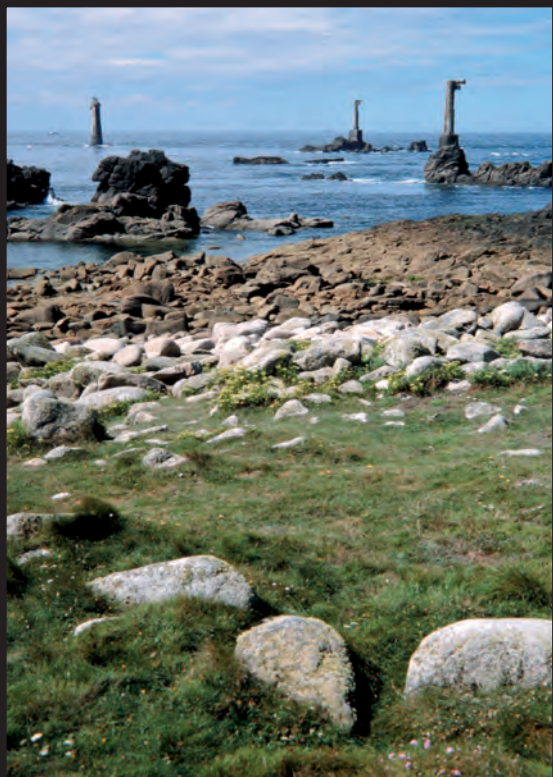
L'antico borgo bretone di Lampaul.



La strada da Lampaul al museo dei fari.



Sulla strada per arrivare al museo.





Sullo sfondo il faro di Creac'h in cui è allestito il museo dei fari.



Il salone principale del museo.