

Giovanni Acquarone

BEST EXPLORER

Dal Mar Ligure al
Mare Glaciale Artico



Edizioni il Frangente

Indice

3	Prologo
7	Parte prima COME COMINCIA
39	Parte seconda LA PREPARAZIONE
65	Parte terza IN VIAGGIO VERSO NORD
168	Parte quarta ISOLE LOFOTEN E ARCIPELAGO DELLE SVALBARD
221	Parte quinta ANCORAGGI A SPITSBERGEN
264	Scheda tecnica della barca
265	Glossario nautico
270	Bibliografia essenziale
271	Ringraziamenti

PARTE PRIMA

COME COMINCIA

Qui comincia l'avventura...

A quarant'anni compiuti (mentre scrivo ne ho sessantasette) risiedevo da poco tempo in Danimarca, insieme alla mia famiglia, per ragioni di lavoro.

Sapevo bene che si trattava del mio primo contatto *serio* con il Nord, non altrettanto bene sapevo che ero appena all'inizio.

Da circa vent'anni andavamo a vela in giro per il Mediterraneo, ma quel trasferimento ci costrinse a limitare la nostra attività.

Passavamo le nostre giornate libere andando in giro a scoprire la penisola dello Sjælland, o terra delle foche.

Abitavamo nella parte nord. Lì, il paesaggio è una successione di ondulazioni boschive, residuo delle morene terminali del gigantesco ghiacciaio che occupava, durante le Ere glaciali, tutta la Scandinavia scaricandosi, attraverso l'attuale Danimarca, dentro il mare del Nord e oltre. Terreno favorevolissimo alla crescita di gustosi funghi porcini!

Certe volte andavamo a pescare con la canna dalla riva (aringhe, merluzzi e sogliole), facendoci largo tra i pescatori locali che affollavano i posti più «promettenti».

Ci capitò di passare due inverni piuttosto rigidi, con il mare che rimase ghiacciato per molte settimane intorno alle isole.

Il cielo rimaneva limpido, l'aria straordinariamente trasparente. Il sole, anche se basso sull'orizzonte (nel pieno dell'inverno per sei-sette ore soltanto), conferiva ai paesaggi una chiarezza e una incisività eccezionali.

Ci piaceva così tanto che, lungi dal rimanere tappati in casa al calduccio, appena possibile andavamo in giro tra i boschi innevati o lungo le spiagge del mare e le rive dei laghi completamente ghiacciati.

Talvolta ci godevamo anche la vista delle neviccate in riva al mare: grossi fiocchi scendevano fitti e silenziosi sull'acqua grigio-blu, che sfumava lentamente in un largo cerchio intorno a noi - imbacuccati sulla cima di un molo a guardare - mentre qualche raro gabbiano fendeva l'aria spessa come un inquieto messaggero del mondo degli spiriti.

Abbiamo anche assistito per due volte al ghiacciarsi progressivo del mare e all'evoluzione della crosta gelata fino al suo completo scioglimento primaverile.

Era un fenomeno che cominciava non appena le temperature rimanevano per alcuni giorni, e per tutta la giornata, inferiori ai cinque gradi sotto zero.

L'acqua vicino riva si inspessiva come miele semicristallizzato, smorzando le

onde che venivano a frangersi sulle spiagge.

Nei giorni successivi la zona di mare coperta da questo ghiaccio in formazione (in inglese: *slush ice*) si estendeva prima per qualche metro verso il largo, poi per qualche decina di metri e infine, quasi d'improvviso, una mattina ci si ritrovava con tutta la superficie bianca e solida, e il mare era scomparso.

Il ghiaccio appena formatosi era davvero inconsistente, tant'è che era severamente vietato andarci sopra. Camminando lungo la riva si affondava come nella neve crostosa. Quel ghiaccio non avrebbe retto il peso di una persona, le gambe sarebbero penetrate attraverso la crosta senza quasi trovare resistenza.

Poi, col passare dei giorni freddi, il ghiaccio aumentava di spessore e nel corso dell'inverno poteva raggiungere anche un metro. Lo si vedeva bene nei punti dove la corrente rompeva l'uniformità della superficie - lastre spesse e fragili che si spostavano tutte insieme.

Quando il vento si metteva a soffiare aumentava la spinta sui ghiacci, e dove questi premevano lungo la riva si formavano creste di pressione e accumuli di lastroni, come grosse tavole di legno ammonticchiate.

Nei tratti dove il mare rimaneva libero si formavano, lungo i moli o le scogliere, fantastiche sculture cariche di ghiaccioli.

Per qualche tempo notammo anche diverse navi bloccate dai ghiacci in alto mare, perché una volta il ghiaccio si era esteso dalla Danimarca fino alla Svezia, per uno spazio di una trentina di miglia o più e, verso nord, nel Kattegat, a perdita d'occhio.

Nelle giornate limpide, grazie ai fenomeni di rifrazione causati dall'aria che vicino al ghiaccio era più fredda e densa, sembrava che quelle navi galleggiassero sopra uno specchio e non sulla superficie del mare.

Qualche peschereccio usciva lo stesso, facendosi strada nel ghiaccio con grande fatica. Quando lo rompeva, il rumore sembrava di vetro. Poi ricolava e riprendeva la propria avanzata guadagnando qualche altro metro di spazio, poi ripeteva la manovra.

E sull'acqua appena liberata dal ghiaccio, i gabbiani si affollavano in rumorosa ricerca dei pesci che probabilmente cercavano anch'essi l'acqua libera.

Un giorno spettacolosamente limpido, a metà febbraio, andai a pesca la mattina presto con Marco, uno dei miei figli, su un barcone appositamente attrezzato.

Partimmo dal porto di Helsingør, vicino al famoso castello di Amleto, percorrendo lo stretto che ci separava dalla Svezia.

La temperatura era - lo ricordo bene - di diciassette gradi sotto zero, il sole era appena sorto, per fortuna non c'era vento.

La prua del peschereccio, rinforzata con piastre di acciaio, si appoggiava sul bordo del ghiaccio e lentamente, sotto la spinta dell'elica, iniziava a far forza, finché con un rumore caratteristico di carta strappata, il ghiaccio si fratturava per una lunghezza di alcune decine di metri, con una linea sottile sottile che poi si allargava rapidamente, fino a divenire grande a sufficienza per consentire alla prua di avanzare.

I lastroni di ghiaccio, grandi almeno come campi da tennis, si allontanavano di lato lasciando passare la barca e, spingendo quelli vicini, un po' li frantumavano e un po' vi si sovrapponevano.

Dietro la barca, che avanzava con grande lentezza, rimaneva allora uno specchio di acqua nerissima, prima che i ghiacci si richiudessero di nuovo qualche decina di metri dietro la poppa.

Su questa liscia superficie si formava, immediatamente ben visibile sotto la luce radente del sole appena sorto, una ragnatela di sottilissime magiche linee dorate a formare poligoni più o meno regolari.

Era l'acqua, già molto fredda, che a contatto con l'aria gelida del mattino si copriva immediatamente di un impercettibile velo di ghiaccio. Impercettibili anche le ondulazioni del mare, che rompevano quel velo. E i bordi delle fratture, in leggero rilievo, rilucevano illuminate dal sole sul fondo scuro del mare.

La stiva del peschereccio era stata trasformata in un bar ben riscaldato da termosifoni dove ci si poteva rifugiare quando il freddo, malgrado i pesanti giacconi, i guantoni e i berretti di lana, diventava troppo difficile da sopportare.

Gli altri pescatori dilettranti, tutti danesi, si riscaldavano a modo loro anche bevendo gran boccali di birra ghiacciata!

Nessuno pescò nulla, quel giorno, perché la corrente ci faceva derivare impedendo al comandante di fermarsi, come d'uso, sulle secche dove c'era il pesce. Ma quella gita rimane viva nel mio ricordo come una delle più curiose ed entusiasmanti esperienze dei miei inverni danesi.

Un'estate noleggiammo una barca a vela e risalimmo la costa da Copenaghen fino quasi a Oslo, tornando poi a casa dopo aver toccato la punta nord della penisola dello Jutland.

Alcuni amici ci avevano raggiunto anche per portarci un gommone e un motore fuoribordo, che non erano reperibili sul posto.

In realtà, a distanza di anni si può dire che non si trattò di un'impresa molto difficile, se si eccettuano i problemi posti dalla lingua, da noi conosciuta solo superficialmente e che rendeva piuttosto arduo comprendere i bollettini meteo e interpretare le indicazioni relative ai porti.

Il clima, come ci si poteva aspettare, fu piuttosto autunnale pur essendo in luglio. Per di più quell'estate, a differenza della precedente e della successiva, fu particolarmente fredda e piuttosto piovosa.

Il Kattegat è un mare piccolo e chiuso, salvo nella sua parte settentrionale, dove confina con lo Skærgård, che è un imbuto aperto sul mare del Nord. Non vi sono quindi onde oceaniche e la marea è pressoché assente.

I fondali sono per la maggior parte bassi, talvolta pericolosamente, e le correnti in alcuni punti sono notevoli, benché non paragonabili a quelle della Manica o di altre zone in questo senso tristemente famose.

Per la maggior parte le coste danesi sono basse e sabbiose, mentre sono rocciose e cosparse di scogli quelle svedesi.

Un paesaggio che ricorda l'Adriatico, ma senza la brillantezza e l'intensità dei colori e dei profumi.

La grande differenza, a favore di quei posti, sta nella quiete e nella serenità dei piccoli insediamenti e dei porticcioli che costellano tutta la regione, pur significativamente diversi tra Danimarca e Svezia nell'architettura e nei colori.

Le carte svedesi per la navigazione da diporto sono il paradiso del velista: precise, chiare e pratiche da consultare come non ne ho viste altre.

Contenute in un libro di buste in plastica a misura di utilizzatore, si possono leggere all'aperto con qualsiasi tempo.

Se avete in mente la costa della Dalmazia, potreste moltiplicarla per cento e ancora sareste lontani dall'averne un'idea di quanti scogli, isole, rocce, bassifondi e canali ci siano lungo lo Skærgård svedese - il «giardino degli scogli», come è chiamata questa costa.

Così, grazie al dettaglio delle carte e all'oggettiva difficoltà di reperire i punti cospicui che non fossero i fari, navigavamo «a dito», come dicevamo scherzando tra noi, tenendo ben conto del numero di scogli che si passavano, soprattutto quando uscivamo, per pura curiosità, dal canale principale ben segnato da boe e pali.

Non era ancora arrivato il mondo GPS della navigazione elettronica e pur disponendo di un sistema Decca (analogo al Loran) per la navigazione radio, esso non era neppure lontano parente della comodità di un moderno plotter cartografico.

Questa crociera ci svezò, ci fece uscire dal bozzolo mediterraneo che ci aveva racchiusi fino ad allora.

Ci fece anche innamorare dell'atmosfera serena e amichevole delle coste nordiche, che avremmo poi ritrovato con struggimento in Bretagna, in Inghilterra, in Irlanda, in Scozia e così via.

La solitudine - quando la si apprezza - di questi luoghi, la calma, la mancanza di burocrazia portuale, il senso di appartenenza all'ambiente che i locali estendono volentieri ai visitatori, la presenza di animali inconsueti (come le foche o i grandi gabbiani Zafferani), la stranezza di ormeggiarsi direttamente di andana alle rocce della costa, l'improvvisa violenza delle scure tempeste passata in serena attesa in angoli riparati - dove l'unico movimento è quello del «traghetto a cavo» che transita avanti e indietro con regolarità - rappresentano un'esperienza che ti si attacca all'anima, un po' come il mal d'Africa.

Dopo questa crociera mi ripromisi, un po' seriamente e un po' perché bisogna pur sognare, di andare alle Svalbard prima che passassero altri dieci anni.

Avevo letto, come molti in quel periodo, la storia del *Damien* e dei tre ragazzi francesi, poi rimasti in due, che avevano navigato con una barca da loro costruita fino a questo remoto arcipelago - che si spinge oltre gli 80° nord, per poi scendere a sud e raggiungere addirittura l'Antartide. In quei giorni le Svalbard erano diventate nella mia testa una specie d'icona mitica che identificava l'avventura: più stimolante della traversata dell'Atlantico, che era allora il tipico mito del velista.

Non che mi soffermassi poi troppo su queste idee.

Tornati in Italia a metà degli anni Ottanta, per un po' dovemmo affrontare le difficoltà di quel periodo, e le nostre navigazioni tornarono ad essere solo mediterranee.

Intendiamoci: nulla da dire su questo nostro mare. Tutt'altro che da disprezzare, anzi, spesso ben temibile senza un porto nelle vicinanze.

Ma certamente qui si richiede, o è sufficiente, un approccio alla navigazione più semplificato.

Qui non è necessaria una gran preparazione logistica, i rifornimenti sono a portata di mano, se succede qualche guasto non è molto difficile trovare chi lo ripari (trattenete il vostro sorriso ironico: i cantieri sono un po' gli stessi dappertutto, ma bisogna che almeno ci siano!).

Certo, i problemi restano, ma vengono quasi sempre risolti o con un po' di denaro o con un po' di tempo e di fastidio.

Ci si preoccupa piuttosto di riuscire a trovare posto in banchina, di non essere rapinati da tariffe portuali esagerate, di dover lasciare la barca nelle mani di persone che forse non sanno fare bene il loro mestiere. Insomma, tutti conosciamo i problemi di casa nostra.

Le cose però cambiano radicalmente quando si deve affrontare una navigazione lontano dai punti di appoggio.

Di questo, all'epoca, avevo solo un'idea teorica e neppure troppo approfondita, ma al fondo del mio spirito, quasi senza manifestazioni visibili, covava un fuocherello alimentato dal ricordo nostalgico degli anni danesi, che ancora oggi ricordo tra i più belli della mia vita adulta.

Contatto con l'oceano

Qualche tempo più tardi, la promessa intima di navigare verso il Nord era invecchiata, totalmente disattesa. Una serie di avvenimenti tra loro non molto connessi mi fece tornare a navigare oltre le Colonne d'Ercole - primo, reale e concreto passo verso il futuro viaggio.

Appartenevo ancora a una gloriosa associazione nautica ormai un po' bolsa, più dedita ai ricordi e alle chiacchiere che alle attività, e la cosa non era più soddisfacente per il piccolo ma scalpitante gruppo di soci di cui facevo parte.

Alcuni di noi a suo tempo avevano organizzato, proprio tramite quell'associazione gloriosa, una partecipazione alle Colombiadi, una regata-parata di grande successo per navi a vele quadre e altre barche a vela che, per celebrare i cinquecento anni dalla scoperta dell'America, ripercorse la rotta di Colombo, per poi ritornare attraverso l'Atlantico settentrionale fino a Liverpool.

L'idea di ripetere quell'esperienza - raccogliendo un gruppo di amici che si dedicasse a navigazioni di quel tipo in mari difficili e quasi *off-limits* per il normale velista - parve eccellente.

Così divenni, con altri, l'anima di Oceani 3000, un'associazione tuttora attiva che si costituì e cominciò ad operare proprio con questo spirito.

Una traversata con alcuni di loro dalle Azzorre a Cadice segnò il mio battesimo oceanico e un altro momento importante del mio innamoramento per l'alto mare.

Come descrivere perché e come accadde?

Ho provato spesso a parlarne con altri per indagare sui loro sentimenti e con-

frontarli con i miei, che hanno poi segnato così profondamente la mia vita, col risultato di accorgermi che ciascuno aveva una sua storia, aveva i suoi personali motivi per giustificare la sua passione.

Proverò quindi a dar conto solo delle mie emozioni.

In quella occasione, come anche altre volte, le aspettative furono completamente stravolte dalla realtà.

Affrontavo questa, che per me era avventura vera, con una certa apprensione.

Gli amici con cui avrei navigato non li avevo conosciuti direttamente in barca, ma intorno ai tavoli da pranzo o delle discussioni. Alcuni del gruppo mi erano poi del tutto estranei.

Non avevo esperienza di lunghe navigazioni senza scalo e in questo caso si trattava di percorrere circa mille miglia in oceano. La mia più lunga navigazione costiera era stata di millecinquecento miglia in tutto. Più lunga sì, ma intervallata da una ventina di soste.

Ignoravo le difficoltà, i pericoli o i semplici problemi che avrei potuto affrontare, ignoravo come avrebbe reagito l'equipaggio. Addirittura mi era sembrato utile mettere un po' di ordine nei miei affari e lasciare qualche istruzione - non si sa mai...

Invece se problemi ci furono tra l'equipaggio, si trattò in fondo solo di un po' di tensione - e comunque ben gestita dallo skipper. Non ci fu alcun guaio che riguardasse la barca o la navigazione perché, come avrei appreso in seguito, la preparazione era stata adeguata. E la preparazione è di gran lunga il fattore più importante, per il successo di un'impresa.

Anche la partecipazione emotiva all'impresa è importante. Sentirsi membro attivo dell'equipaggio, scoprire che la propria vita dipende davvero dagli altri e viceversa, insomma sentire di essere tutti - letteralmente e metaforicamente - nella stessa barca è un'esperienza di vita eccezionale che credo non sia facile sperimentare in altre circostanze.

Poi, non meno importante, si prende parte attiva alla conduzione della barca - cosa preclusa a un semplice passeggero, che sarà destinato quasi inevitabilmente ad annoiarsi.

Bisogna ricordare che la navigazione oceanica procede senza soste e che richiede una sorveglianza continua. I turni di guardia - studiati in modo da distribuire equamente la fatica fra tutti - coprono tutte le ventiquattro ore di ogni giorno di navigazione e tutto l'equipaggio partecipa.

Poi ci sono le necessarie *corvées* di cucina e di pulizia, le manutenzioni rego-

lari dell'attrezzatura, i pasti possibilmente insieme. E così il ritmo della giornata, anche se è regolare, è sempre diverso e mai monotono.

In mare aperto non ci sono porti dove fermarsi, non c'è nulla che impedisca alle onde e al vento di continuare incessantemente, e intanto la barca deve comunque muoversi, deve poter essere manovrata: perché una barca ferma è una barca morta.

I turni (le «guardie») dipendono dalle circostanze. Con un equipaggio per esempio di sei persone, due rimangono di guardia all'esterno per quattro ore alternandosi al timone e alla regolazione delle vele - operazione relativamente rara in oceano e non in regata. Altre due persone le sostituiranno nelle quattro ore successive, e poi altre due ancora, dopodiché ritornano di guardia le prime due - che hanno avuto, almeno teoricamente, otto ore consecutive per riposarsi.

L'equipaggio che riposa tuttavia sa che potrebbe essere chiamato ad aiutare in caso di emergenza.

L'abbiamo detto, questo è solo un esempio. Un numero diverso di persone in equipaggio, oppure le condizioni del tempo, potrebbero comportare una diversa distribuzione e composizione delle guardie.

In ogni modo, quando si è di guardia rimane ancora molto tempo a disposizione per osservare il mare.

Ebbene, è curioso come il mare possa essere interessante e tanto più lo diventi quanto più lo si conosce.

Il mare non è mai uguale a se stesso. Colore, onde, riflessi, e in più le andature della barca, i pur rari avvistamenti di animali che ci vivono dentro o sopra, si combinano per raccontare, per sussurrare indizi di storie, spunti che noi possiamo a nostra volta cercare di completare, in un gioco mai finito che in parte è divertente e interessante di per sé e in parte può diventare anche rilevante per la nostra vita. Soprattutto quando siamo al cospetto dei cambiamenti del tempo o dell'approssimarsi della costa.

A me capita di rado o quasi mai, di annoiarmi in mare. Piuttosto posso essere stressato o affaticato se mi trovo ad affrontare, per forza o per mio errore, un mare duro, contrario, col vento che proviene da un settore sfavorevole e col movimento della barca faticoso e sgradevole.

Ma altre volte, nei periodi di tempo stabile, serenamente mi adagio sul ritmo regolare delle grandi onde oceaniche, che non hanno equivalente nel nostro mare limitato e che lasciano la profonda e intima impressione del respiro rit-

mato di un gigante in riposo.

E poi quale emozione impagabile, scorgere all'orizzonte la tenue fumosità del respiro di una balena - che poi si riesce magari ad avvicinare - più grande della stessa barca. Oppure distinguere, nella foschia le prime ombre di una punta di terra di un'isola attesa da giorni.

È allora, che tutto l'equipaggio viene allertato e anche chi sta dormendo in cuccetta si affretta a uscire sul ponte per godersi lo spettacolo, senza neppur bisogno di scambiare troppi commenti: l'empatia è ben reale, ed è un vero peccato se qualcuno non è capace di parteciparvi.

Durante quella prima navigazione oceanica, ricordo quando il cielo sereno cominciava a coprirsi all'orizzonte occidentale, con una cortina di nubi grigie che pareva venisse tirata sopra di noi come una tenda e che ci raggiungeva rapidamente da poppa facendo scomparire completamente il colore azzurro. La prima volta mi aspettavo che si scatenasse chissà quale tempesta, mentre lo skipper pareva del tutto indifferente al fenomeno.

E infatti non succedeva nulla, neppure la più piccola variazione di vento.

Dopo una mezza giornata, o giù di lì, la tenda veniva spostata verso oriente, lasciando il cielo limpido per qualche ora prima che il fenomeno si ripetesse.

Dopo qualche giorno divenne uno spettacolo abituale anche per me, fin quando non entrammo in una fascia di alisei e cominciammo a vedere le caratteristiche nuvolette a batuffolo, allineate in file ordinate, che riempivano tutto il cielo - e che mi mettono sempre addosso un'incredibile allegria.

Un giorno ci fecero visita due capodogli, a qualche distanza dalla barca, e rimasero in vista senza immergersi per diverse decine di minuti.

Un'altra volta vedemmo passare un grande squalo proprio accanto al fianco della barca.

Più avanti passammo vicino ad alcune «caravelle portoghesi», specie di medusa molto pericolosa per i bagnanti, con una parte piena di gas, grande quasi come un pallone da calcio e striata da linee violette.

Nella zona di calma tra la fascia degli alisei e i venti forti da nord, vicino alla costa portoghese, andammo a recuperare un grande gavitello, perso da un peschereccio, con parte della lenza ancora attaccata e ricoperto da grandi lepidi (*lepas anatifera*), specie di crostaceo che si fissa con un peduncolo sul supporto - in questo caso il gavitello - lasciando sporgere dal guscio dei tentacoli neri che lo fa somigliare al mostro di *Alien*...

Raggiunta la zona dei venti da nord, la navigazione si fece più scomoda. Vento, onde al traverso, la barca un po' troppo invelata a parer mio, e pesante da governare.

Metà equipaggio con le facce di color verdino.

Un branco di delfini visti in trasparenza dentro l'onda che frangeva sopravento.

Il mio compagno di cabina, un tipo scorbutico che non rispondeva mai al mio augurio della buona notte, avendo finalmente superato i miei limiti di sopportazione, venne in quel periodo fermamente pregato di mantenersi entro i limiti della buona educazione e di evitare di esprimere pubblicamente giudizi su di me. Separatamente, diversi compagni di viaggio mi espressero solidarietà. Da quel momento non mi rivolse più la parola, con mia malcelata soddisfazione.

Quella fu l'unica occasione di serio contrasto durante il viaggio. Non ebbi più il piacere di navigare con lui.

I tre membri più giovani, che condividevano una guardia, facevano un po' comunella tra di loro e sequestrarono la riserva di cioccolata senza pensare a noialtri. Però erano quelli che si sobbarcavano di più le *corvées* e nessuno si lamentò.

Una notte ci fu da ridurre la velatura e uno dei giovani, andando all'albero con la sua guardia per darci una mano, scivolò rischiando di volare fuori bordo – con brivido lungo le nostre schiene.

Avvicinandoci a Cabo São Vicente nella foschia e con mare e vento al traverso avevamo accumulato un po' di stanchezza - come sempre accade quando ci si avvicina a terra. Ci fermammo per qualche ora gettando l'ancora nella baia di Sagres, subito a oriente del capo. Eravamo tutti molto allegri e l'atmosfera a bordo molto amichevole.

Ci restavano ancora diverse centinaia di miglia per raggiungere Cadice, nostra meta, ma ci pareva di essere già arrivati.

Ritrovandoci in Italia qualche tempo dopo il viaggio, ci accorgemmo che eravamo diventati un gruppo affiatato e il legame tra di noi rimase importante ancora per diverso tempo.

Ebbene, se sono riuscito a darvi una piccola idea di cosa si può provare, potete capire quanto io sia tornato cambiato da quella prima crociera oceanica. Perché tutto ciò si può intuire anche in Mediterraneo, tuttavia non con la stessa intensità che si raggiunge solo dopo aver passato un lungo periodo di convivenza continua in mare, durante il quale un equipaggio raggiunge un equilibrio e una solidità che difficilmente può verificarsi in altre circostanze.

Tornando a Oceani 3000, organizzare con continuità crociere in zone remote, anche se soltanto tra amici, è tutt'altra cosa che farlo occasionalmente e vicino a noi.

Consapevoli delle responsabilità che ci stavamo assumendo, cominciammo a mettere in pratica l'esperienza maturata da alcuni di noi nell'organizzare le Colombiadi e, anno dopo anno, riuscimmo ad estendere l'area delle nostre navigazioni, fino a ripetere la traversata atlantica che nel duemila si chiamò Tall Ships 2000 e che toccò - con una navigazione a tappe di ben quattordicimila miglia da Genova al ritorno in Liguria - Cadice, Bermuda, Charleston, New York, Boston, Halifax, Amsterdam, Brest e Lisbona.

Fin dall'inizio, uno degli obiettivi di Oceani 3000 era stato quello di arrivare ad avere una barca «oceanica» per andare in giro per il mondo, come fanno altri club stranieri.

Per molte ragioni, tra le quali preminente la ben nota mancanza di flessibilità e praticità delle norme della nostra Repubblica, questo obiettivo non si è ancora realizzato.

L'idea, indipendentemente dal resto della storia, aveva comunque preso piede nel nostro animo e alcuni di noi, almeno quelli che per età o professione sentivano di avere più tempo libero, continuavano a coltivarla anche in privato.

Così ci fu chi si dedicò a navigare in oceano per conto proprio, chi si prese una barca per girare il Mediterraneo e chi cominciò a organizzare traversate di carattere sportivo.

Raggiunta un'età da pensione, in mancanza della barca del club, anch'io cominciai a pensare di continuare a navigare in oceano per conto mio, magari con l'obiettivo di un possibile giro del mondo.

Si comincia a ragionare

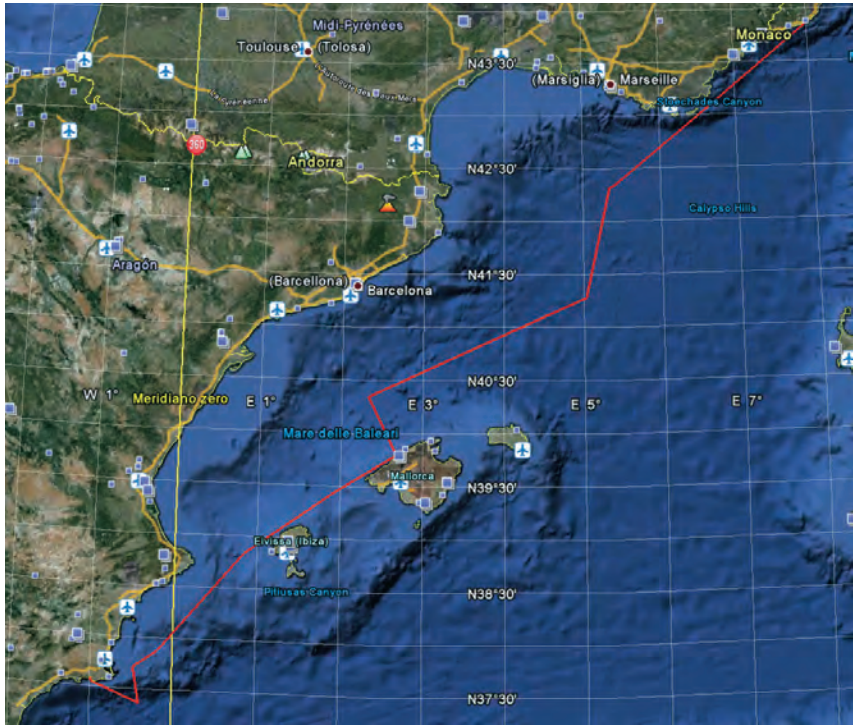
Nella mia esperienza oceanica mi mancavano le isole del Pacifico.

Non che dovessi collezionare mete per stabilire primati, ma quando l'amico Franco Malingri ci prospettò una crociera alle Fiji, la destinazione mi parve così interessante da renderla rapidamente affare di famiglia, con moglie, figli e la cara amica Nicoletta, che fa quasi parte della famiglia e con la quale le chiacchiere su un possibile giro del mondo si erano già trasformate in un abbozzo di piano strategico.

PARTE TERZA

IN VIAGGIO VERSO NORD

La rotta della prima tappa del viaggio verso nord.



La prima tappa

Come sempre, i giorni immediatamente precedenti una partenza sono frenetici: c'è sempre qualcos'altro da fare che si è dimenticato fino all'ultimo. Compere alimentari, stivaggi, piccole riparazioni, eccetera.

Impegnati in queste attività un paio di giorni prima di partire, ci raggiunge Anna.

Anna è una persona interessante, che al momento non conoscevamo quasi per nulla. Ci era stata presentata da Luigi, l'amico sulla cui barca avevo fatto la Barcolana l'anno precedente - quando avevo saputo che il futuro *Best Explorer* era in vendita.

Luigi, che pure era lì con noi in quel momento, si sarebbe aggregato al viaggio più tardi - nella seconda tappa.

Anna è l'internazionalità fatta persona. È nata in Ciad da genitori polacchi, è vissuta in Canada e in Francia, al momento lavorava a Roma per un'organizzazione internazionale, gira per il mondo, scrive per professione e per passione, pratica

diversi sport e le piace l'avventura.

Era venuta per conoscerci in uno di quei giorni durante i quali l'incollaggio del rivestimento del ponte stava attraversando una fase critica. Luigi ci stava aiutando, anche Nico era a bordo e Anna era stata accolta in modo un po' sbrigativo.

Ma lei non aveva fatto una piega. Luigi le aveva mostrato la barca, all'ora di pranzo avevamo chiacchierato un po' e alla fine ci era parsa molto simpatica, per cui l'avevamo arruolata volentieri.

A fine giugno, Anna era impaziente di partire. Aspettando solo l'arrivo di Mario dalla Norvegia, noi la aiutavamo a sfuggire alle attenzioni di un attempato bellimbusto ormeggiato vicino.

Finalmente, con Mario a bordo, la mattina del primo luglio mollammo gli ormeggi. Ci rimaneva solo da fare il pieno di gasolio. Un'altra occasione per addestrarci alle manovre in porto.

Anna era un po' nervosa. L'operazione del pieno si dilungava: i quattro serbatoi del *Best Explorer* sono capaci di ben milleseicento litri e bisogna fare molta attenzione a non versarne in mare.

Alcuni amici circolavano intorno a noi con un motoscafo e ci scattavano alcune foto.

Il tempo era bello e il mare calmo, le previsioni abbastanza favorevoli.

La rotta prevista ci avrebbe portati lungo la costa verso ovest fino all'altezza di Antibes, poi traversando il golfo di St. Tropez diretti verso il faro del Titan, sulla punta orientale dell'isola di levante dell'arcipelago delle Hyères, poco prima di Tolone.

Si pensava di arrivarci in poco più di dodici ore.

Da lì avremmo avuto due scelte. Una era affrontare direttamente la traversata del golfo del Leone, cioè circa duecento miglia di navigazione fino alle isole Baleari - per l'esattezza, fin verso la metà del canale che separa le Baleari da Barcellona. La seconda era procedere lungo la costa francese della Camargue (soprattutto se si fosse messo a soffiare il maestrale) per una rotta che avrebbe però allungato il tragitto di circa la metà.

Indipendentemente da questo, la nostra rotta sarebbe passata comunque vicino a Ibiza e poi lungo la costa spagnola fino a Malaga, dove avevamo un appuntamento con l'equipaggio della seconda tappa e dove Anna sarebbe sbarcata.

Avevamo preventivamente riempito anche il cosiddetto «serbatoio giornaliero», capace di circa cento litri, che alimenta direttamente il motore e che viene riem-

Dal Giornale di bordo

**Domenica
1° luglio 2007
ora GMT+2**

H 11,40
Partenza, vento E
10 nodi, mare
calmo, randa e
motore.

H 23,30
43°02'13"N
6°33'50"E, vento
assente, mare
calmo, randa 1
mano, motore,
faro del Titan.

**Lunedì
2 luglio 2007
ora GMT+2**

H 7,20 42°20'00N
5°23'53E, rotta
vera 230° vento
NW 12 nodi, mare
calmo, randa e
yankee 1.

H 13 circa
41°45'00N
4°45'56E, rotta
vera 217° vento
NW 25 nodi, mare
3m, randa 1
mano, yankee 1
ridotto e
trinchetta 1.

H 19,35
41°17'10N
4°01'06E, rotta
vera 240° vento
assente, mare
1,5m, motore.

**Martedì
3 luglio 2007
ora GMT+2**

H 9,20 40°21'05N
2°19'28E, rotta
vera 220° vento S
10 nodi, mare
calmo, randa e
motore.

H 11,00
40°17'05N
2°11'10E, rotta
vera 310° vento S
10 nodi, mare
calmo, randa e
yankee 2.

pito un paio di volte al giorno (è un po' meno che giornaliero, evidentemente) pompando gasolio da uno degli altri quattro serbatoi.

Fatto il pieno di gasolio, issata la randa, uscivamo dal porto scortati dalla vedetta dei Carabinieri del caro Andrea, salutando gli amici rimasti, che avremmo rivisto solo due mesi e mezzo dopo.

Superato il molo foraneo, proseguendo a motore per via del vento troppo debole, la nostra routine iniziava innestando il pilota automatico.

Questo ausilio alla navigazione è davvero prezioso, perché in situazioni normali solleva ciascun membro dell'equipaggio dalla fatica di rimanere al timone.

Appena partiti da Imperia.



Per molto tempo ho creduto che il meglio dell'andare a vela fosse tenere il timone tra le mani, dirigere la barca - governare, nel linguaggio tecnico. Ancora oggi mi ci diverto, ma solo quando le condizioni sono favorevoli, cioè col vento abbastanza sostenuto da spingere la barca a buona velocità, col mare calmo, per breve tempo.

Quando la prospettiva è quella di passare al timone un sesto, un quarto o ad-

dirittura un terzo o metà della giornata per settimane di seguito e in ogni condizione di tempo e di mare, il divertimento lascia il posto alla fatica e a volte anche alla noia.

Iniziava anche la sequenza delle guardie. Coprire senza scalo una distanza di otto o novecento miglia significa navigare giorno e notte per almeno cinque giorni. È dunque necessario dividersi i periodi di guardia e di governo in modo equo, possibilmente alternandosi nelle ore più faticose - tra mezzanotte e le sei del mattino.

Navigando a quattro e con una barca pesante si decise di avere guardie di due persone contemporaneamente sul ponte, che si alternassero con turni al timone di mezz'ora, un'ora al massimo. In altre parole, turni di guardia di quattro ore seguite da altre quattro ore di riposo, con l'eccezione di una guardia breve di due ore a metà giornata - studiata apposta per sfalsare gli orari dei turni regolari.

Sia le gentili signore che i gentili signori si sarebbero alternati, in modo che ciascun signore potesse far compagnia per due ore a una signora e per due a un'altra e viceversa.

Ora si poteva cominciare a rilassarsi, abbronzarsi e abituarsi al ritmo della navigazione, contemplando la costa che scorreva davanti ai nostri occhi - la costa ligure, pittoresca come poche altre al mondo.

Io fui tenuto «velicamente» a battesimo in costa Smeralda, che forse è il più bell'ambiente del mondo per la vela, nei primi anni Sessanta del secolo scorso, quando la costa appariva pressoché intatta - quasi come all'epoca dello sbarco di Garibaldi - e forse anche più tranquilla, grazie al ruolo sempre meno rilevante che oramai avevano assunto le installazioni militari a La Maddalena.

Ho poi continuato a navigare da Imperia lungo la costa ligure e la Costa Azzurra, con le sue baie, i capi prominenti, le isole e le fortificazioni, costellata di sontuosi alberghi e imbevuta di moderni miti turistici - dalle star del cinema alle spiagge per nudisti immerse nel frinire delle cicale.

A confronto, la costa ligure quasi non offre ripari naturali (specie nella parte occidentale), i migliori essendo da tempo immemorabile occupati da antichi porti.

Il tratto di mare vicino a Imperia è interessato da venti più sostenuti e frequenti rispetto al resto della costa. Spesso si passa dalla calma piatta a violente raffiche in caduta dalle alture circostanti.

A forza di bordeggiare su e giù per quel tratto di costa, mi era un po' venuto a noia: lo guardavo ma non lo vedevo veramente.

PARTE QUINTA

ANCORAGGI DI SPITSBERGEN

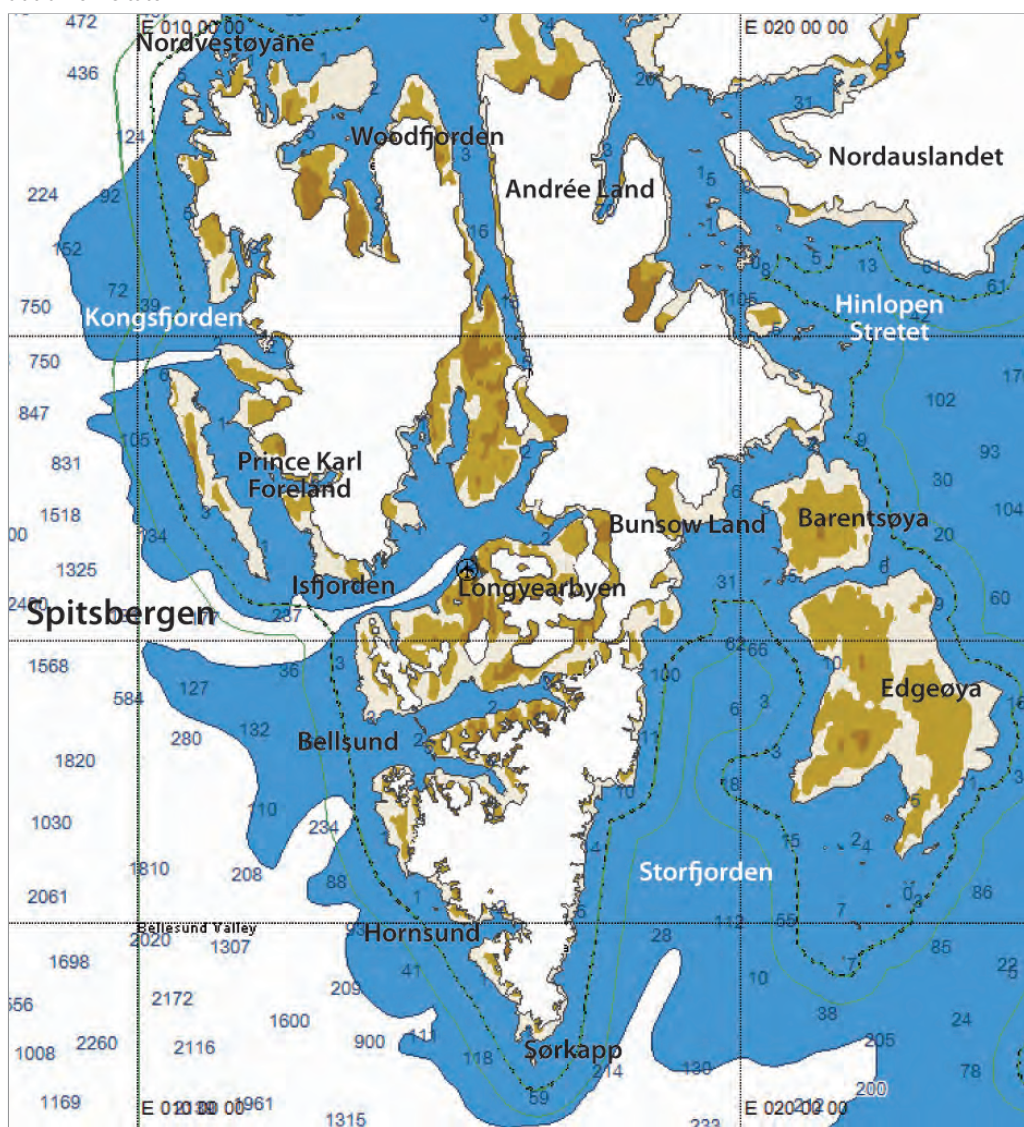
La nostra permanenza nell'arcipelago delle Svalbard ci permette già un primo riepilogo sugli ancoraggi che abbiamo visitato fin qui, segnalati con un punto rosso nell'immagine sottostante.

Tutte le immagini riportate in questo libro sono estrapolate dalla cartografia elettronica C-Map che avevamo a bordo.

La sequenza degli ancoraggi si sviluppa da sud a nord seguendo la costa.

Confidiamo che, oltre alle informazioni topografiche, possano essere utili i no-

Gli ancoraggi di Spitsbergen che abbiamo visitato.



stri commenti sugli ancoraggi visitati.

Prima di passare alla descrizione dei singoli approdi, ritengo opportuno contestualizzare l'ambiente in cui abbiamo navigato.

Il tempo è spesso calmo, ma anche in estate possono esservi venti catabatici - venti freddi che scendono per gravità dalle montagne, anche violenti e improvvisi, che in genere tendono a smorzarsi entro qualche miglio dagli ingressi dei fiordi.

Nelle rade non si è mai sicuri della direzione da cui soffierà il vento, anche in condizioni di maltempo ben definito, poiché le montagne alterano profondamente la direzione delle raffiche.

L'altro elemento piuttosto imprevedibile e che rende difficile ogni decisione sugli ancoraggi è il ghiaccio.

Passata la primavera, quando la banchisa copre la superficie dei fiordi, le acque sono normalmente libere, ma i ghiacciai scaricano in mare consistenti volumi di ghiaccio, che è duro e compatto, al contrario di quello in mare.

I ghiacciai delle Svalbard sono poco veloci, quindi producono relativamente pochi iceberg e piuttosto piccoli.

Ciò nonostante la superficie dei fiordi può venire totalmente ricoperta dai ghiacci senza preavviso, poiché gli iceberg si muovono sia sotto la spinta del vento sia trascinati dalle correnti e dalla marea.

In definitiva è consigliabile mantenere turni di guardia anche all'ancora o perlomeno essere pronti a salpare con un preavviso minimo.

In genere i fondali sono di fango compatto, ottimo tenitore, ma spesso sono coperti da grandi alghe, le cui foglie possono misurare fino a quaranta centimetri di larghezza e due metri di lunghezza, con radici poco profonde facilmente removibili dal fondo.

Può accadere che l'ancora non riesca ad agguantare attraverso il manto algoso, per cui la tenuta risulta precaria.

A bordo abbiamo una CQR di trentaquattro chilogrammi, che quasi sempre ci ha servito quasi bene. Abbiamo sempre ancorato con lunghezza di catena almeno pari a cinque volte la profondità dell'ancoraggio.

Spesso gli ancoraggi sono piuttosto profondi - tra dieci e venti metri - in quanto le pareti dei fiordi sono ripide e le spiagge pure. Conviene optare per zone, anche se limitate e rare, dove i fondali siano relativamente piani per qualche decina di metri intorno, così da non doversi anche preoccupare che l'ancora si spedi perché è posata sul fianco della scarpata.

Parte sud - ancoraggi nel Bellsund e nei fiordi adiacenti

Arrivando da sud si incontra Hornsund, un profondo fiordo che ospita una base scientifica polacca.

È un fiordo interessante ma privo di ancoraggi protetti, se non forse uno a Gashamna. I venti soffiano improvvisamente e con violenza e il grande ghiacciaio in fondo scarica molto ghiaccio. Ci andremo in futuro e allora potremo essere più precisi.

A nord di Hornsund si apre il grande fiordo di Bellsund, che invece offre diverse possibilità di ancoraggio e interessanti luoghi da visitare.

Non abbiamo ancora visitato Van Mijenfjorden - la parte più interna, chiusa e protetta dalla lunga e stretta isola di Axeløya. Van Mijenfjorden è il fiordo che rimane coperto dai ghiacci più a lungo degli altri, perché qui lo specchio d'acqua ha meno scambi con il mare aperto. Abbiamo invece tentato l'ingresso nel fiordo Fridtjovhamna, che si apre subito a nord dello stretto e turbolento passaggio a nordovest di Axeløya. Ma era molto ingombro dei ghiacci scaricati dal ghiacciaio Fridtjovbreen e abbiamo preferito non entrare.

BELLSUND E
FIORDI ADIACENTI

