

JIMMY CORNELL

ROTTE

di tutto il mondo

1000 ROTTE OCEANICHE
DAI MARI DEL SUD ALL'ARTICO

il Frangente
EDIZIONI

Contenuto

Prefazione	viii
Nota esplicativa	ix
Introduzione	1
1 Pianificare la rotta	3
2 Rotte principali intorno al mondo	7
3 Venti e correnti nel mondo	23

OCEANO ATLANTICO

4 Venti e correnti nell'Atlantico settentrionale	43
5 Rotte nell'Atlantico settentrionale	47
AN10 Rotte dal Nord Europa	48
AN20 Rotte dal Portogallo	59
AN30 Rotte da Gibilterra	66
AN40 Rotte da Madeira	76
AN50 Rotte dalle Canarie	82
AN60 Rotte dalle Isole di Capo Verde e dall'Africa occidentale	92
AN70 Rotte dalle Piccole Antille	98
AN80 Rotte dalle Isole Vergini	110
AN90 Rotte nel Mar dei Caraibi da Panama	120
AN100 Rotte nel Mar dei Caraibi	132
AN110 Rotte dalle Bahama e dalla Florida	140
AN120 Rotte dalle Bermuda	150
AN130 Rotte dalle Azzorre	159
AN140 Rotte atlantiche dal Nord America	167
AN150 Rotte settentrionali dalle Isole Britanniche	180
AN160 Rotte dalla Scandinavia	193
AN170 Rotte alle alte latitudini nell'Atlantico nordoccidentale	202
6 Rotte transequatoriali nell'Atlantico	213
AT10 Rotte dirette a sud	214
AT20 Rotte dirette a nord	223

7 Venti e correnti nell'Atlantico meridionale	232
8 Rotte nell'Atlantico meridionale	234
AS10 Rotte dal Sudafrica	234
AS20 Rotte dal Sud America	239
AS30 Rotte nell'oceano Australe	249

OCEANO PACIFICO

9 Venti e correnti nel Pacifico settentrionale	259
10 Rotte nel Pacifico settentrionale	264
PN10 Rotte dalla costa occidentale del Nord America	265
PN20 Rotte nel Pacifico dal Centro America e dal Messico	275
PN30 Rotte dalle Hawaii	286
Rotte dall'Asia Orientale	296
PN40 Rotte nel Pacifico da Singapore	296
PN50 Rotte dalle Filippine	303
PN60 Rotte da Hong Kong	308
PN70 Rotte dal Giappone	315
PN80 Rotte nella Micronesia occidentale	324
PN90 Rotte dalla Micronesia orientale	330
11 Rotte transequatoriali nel Pacifico	337
PT10 Rotte transequatoriali nel Pacifico orientale	337
PT20 Rotte transequatoriali nel Pacifico centrale	349
PT30 Rotte transequatoriali nel Pacifico occidentale	356
12 Venti e correnti nel Pacifico meridionale	365
13 Rotte nel Pacifico meridionale	370
PS10 Rotte nel Pacifico sudorientale	372
PS20 Rotte nella Polinesia orientale	382
PS30 Rotte nella Polinesia centrale	391
PS40 Rotte nella Polinesia occidentale	402
PS50 Rotte nel Pacifico centrale	412
PS60 Rotte dalla Nuova Zelanda	421
PS70 Rotte dalla Melanesia meridionale	432
PS80 Rotte dalla Melanesia settentrionale	440
PS90 Rotte dal New South Wales	446
PS100 Rotte dal Queensland	451

OCEANO INDIANO

14 Venti e correnti nell'oceano Indiano settentrionale	459
15 Rotte nell'oceano Indiano settentrionale	462

IN10 Rotte dall'Asia sudorientale	463
IN20 Rotte dallo Sri Lanka e dalle Maldive	470
IN30 Rotte nel Mare Arabico	478
16 Rotte transequatoriali nell'oceano Indiano	484
IT10 Rotte dirette a nord	484
IT20 Rotte dirette a sud	497
17 Venti e correnti nell'oceano Indiano meridionale	502
18 Rotte nell'oceano Indiano meridionale	505
IS10 Rotte dall'Australia	506
IS20 Rotte dall'Indonesia	513
IS30 Rotte nell'oceano Indiano centrale	517
IS40 Rotte nell'oceano Indiano occidentale	523
IS50 Rotte dalle Isole Mascarene	530
IS60 Rotte dall'Africa	536
MAR ROSSO	
19 Venti e correnti nel Mar Rosso	542
20 Rotte nel Mar Rosso	544
RN Rotte dirette a nord	545
RS Rotte dirette a sud	551
MAR MEDITERRANEO	
21 Venti e correnti nel Mediterraneo	558
22 Rotte nel Mediterraneo	561
M10 Rotte nel Mediterraneo da Gibilterra	564
M20 Rotte dalle Baleari	569
M30 Rotte dalla Francia mediterranea	573
M40 Rotte dalla Sicilia	580
M50 Rotte da Malta	585
M60 Rotte dalla Grecia	593
M70 Rotte da Port Said	598
M80 Rotte da Cipro	603
M90 Rotte da Israele	611
23 Canale di Panama e Canale di Suez	614
Guide nautiche	621
Indice delle rotte	624

Nota esplicativa

La novità più significativa nelle ultime edizioni di questo libro è stata l'introduzione dei singoli waypoint per ogni rotta, con l'obiettivo primario di facilitare la programmazione di un determinato itinerario, e poiché lo scopo originario di questa pubblicazione è sempre stato quello di supporto alla pianificazione delle rotte, tengo a sottolineare che l'introduzione dei waypoint non deve essere vista come un intento di trasformare questo libro in un portolano del mondo.

Allo scopo di organizzare in maniera logica le rotte e i waypoint, il mondo è stato diviso in tre aree principali: (A) Atlantico, (P) Pacifico e (I) Indiano. Inoltre, ognuno di questi tre oceani è stato ulteriormente suddiviso nei due emisferi, in modo da raggruppare le rotte in sei aree principali: Atlantico emisfero Nord (AN); Atlantico emisfero Sud (AS); Pacifico emisfero Nord (PN); Pacifico emisfero Sud (PS); Indiano emisfero Nord (IN); Indiano emisfero Sud (IS). Ogni rotta all'interno di un'area è identificata da queste due lettere e da un numero, ad esempio AN46 da Madeira a Gibilterra. Poiché le rotte transequatoriali di ciascun oceano presentano alcune caratteristiche comuni, esse sono state trattate separatamente e identificate con la lettera "T", preceduta da quella che ne indica l'oceano di cui fanno parte, ad esempio PT22 da Tahiti alle Hawaii. Il Mar Rosso e il Mediterraneo sono stati considerati come aree separate. Dato che le rotte nel Mar Rosso sono caratterizzate dalla direzione, sono state suddivise in rotte verso nord (RN) e verso sud (RS). Le rotte nel Mediterraneo, come per altre parti del mondo, sono trattate separatamente e identificate dalla lettera "M".

Ognuna delle sei aree principali è stata suddivisa in singoli gruppi, poiché le rotte comprese in uno di questi gruppi condividono alcune caratteristiche comuni. La numerazione del gruppo indica l'area di cui fa parte, per cui PS60 raggruppa tutte le rotte dalla Nuova Zelanda. In questo gruppo particolare vi sono otto rotte, ognuna delle quali ha un proprio numero di identificazione, ad esempio PS64 dalla Nuova

Zelanda alle Fiji. Lo stesso criterio di numerazione è adottato per i singoli waypoint, in modo che i vari waypoint elencati per la rotta PS64 abbiano i numeri in successione: PS641, PS642, PS643, ecc.

L'introduzione dei waypoint ha reso necessario ridefinire la scheda informativa che precede ogni rotta. Il loro obiettivo è fornire una visione immediata e schematica di tutte le informazioni essenziali specifiche di ogni rotta: il periodo migliore per navigare, la stagione delle tempeste tropicali, le carte per la traversata o i portolani necessari, e infine le relative guide nautiche. Poiché ancora non esiste un sistema unificato di numerazione delle carte elettroniche, è indicato solo il numero delle carte tradizionali. Oggi la cartografia elettronica di alto livello copre tutto il mondo, tuttavia consiglio a coloro che ne fanno uso di portare con sé sempre una serie di carte tradizionali di scorta, che coprano le aree più critiche in caso di guasto all'apparato elettronico di bordo.

I waypoint sono elencati in tre colonne separate: partenza, punto intermedio e atterraggio. Inoltre sono elencate le coordinate dei porti di destinazione consigliati, che solitamente sono anche porti doganali ufficiali. I waypoint di partenza sono generalmente situati ben all'esterno dei porti da cui si salpa e, dove possibile, distanti dalla terra e dal traffico. Allo stesso modo, i waypoint di atterraggio sono riportati a una distanza da terra solitamente considerata sicura prima di passare alla navigazione costiera. Le coordinate dei porti di destinazione sono riportate in corsivo, ad esempio Whangarei 35°44'S, 174°20'E. Il corsivo serve a far notare che il porto in questione non è raggiungibile direttamente dal waypoint di atterraggio, per cui le sue coordinate non debbono essere utilizzate per la navigazione ed essere semplicemente inserite nel pilota automatico! Infatti, di rado è possibile mantenere una rotta diretta da un determinato punto di atterraggio fino al porto di destinazione più vicino, come, ad esempio, nel caso di Whangarei, il cui porto si raggiun-

ge risalendo il letto sinuoso di un fiume per diverse miglia. È dunque sperabile che nessuno tenti di navigare con una rotta diretta da PS353 Bream (35°50'S, 174°38'E), waypoint di atterraggio al largo di Bream Head nell'area di avvicinamento a Whangarei, fin dentro il porto stesso.

Talvolta le coordinate in corsivo sono riportate nella colonna dei waypoint intermedi quando si consiglia una deviazione o una tappa intermedia, come ad esempio nell'atollo di Suwarrov, che può essere presa in considerazione dalle barche che traversano da Bora Bora a Pago Pago. Allo stesso modo, su una rotta dove i singoli waypoint non possono essere dati a causa delle condizioni meteorologiche prevalenti, come nel caso della rotta PS44 dalle Samoa alle Isole della Società, le coordinate dei porti di partenza e di arrivo sono in corsivo per far notare che vengono riportate solo a titolo indicativo, poiché non è possibile percorrere una rotta tra i due punti.

Proprio come la sigla di una rotta è riferita all'oceano e all'emisfero relativi, così il numero di ogni waypoint è correlato al numero della relativa rotta. I waypoint che sono vicini a terra hanno anche un nome, ad esempio PS535 Bream. Quelli intermedi, specialmente se si trovano in mezzo all'oceano, sono identificati solo dal numero; in genere questi vengono forniti solo come punti di riferimento, come nel caso della rotta PS26 da Tahiti a Capo Horn, in cui l'effettiva rotta di navigazione dipenderà in primo luogo dalle condizioni meteorologiche del momento. Nel testo si evince chiaramente che in queste situazioni i waypoint intermedi sono solo ipotetici.

In alcune zone lo stesso waypoint viene usato per rotte diverse, ma per maggior chiarezza sono sempre rinumerati in riferimento alla rotta, anche se il nome rimane lo stesso. Perciò, un waypoint molto usato al largo di Capo Finisterre sarà denominato AN161 Finisterre per la rotta AN16 dal Nord Europa al Mediterraneo, e AN171 Finisterre per la rotta AN17 dal Nord Europa a Madeira. Talvolta si è dovuto usare lo stesso nome per waypoint differenti, nel qual caso sono stati identificati separatamente da punti cardinali, per cui Vincent N, Vincent SW o Vincent S.

Per molte rotte è possibile scegliere varie destinazioni, su altre vari porti di partenza. Ad esempio, le imbarcazioni che navigano da Gibilterra alle Azzorre possono espletare le formalità d'ingresso a Ponta Delgada oppure a Horta; così come quelle dirette dalle Tonga alla capitale delle Fiji, Suva, possono partire da Tongatapu o da Vava'u. Per altre rotte la navigazione può essere effettuata seguendo due o anche tre percorsi diversi, a seconda della stagione o di altre considerazioni. In tutti questi casi le alter-

native sono elencate separatamente, ognuna associata a una lettera, ad esempio la rotta PS14A, rotta PS14B, ecc. I waypoint sono elencati per ogni rotta alternativa.

Alla fine di ogni rotta principale sono menzionati i porti doganali ufficiali, quali sono i porti più facilmente raggiungibili o quelli più comodi per espletare le formalità d'ingresso. Inoltre sono indicati i porti per i quali è necessario contattare in anticipo le autorità via radio e le procedure di ingresso consigliate.

Ogni gruppo di rotte è corredato da una mappa di quella particolare area del mondo, con le rotte che la attraversano. Ogni rotta è identificata da un proprio numero e si riportano le relative distanze. Infine nella scheda di ogni rotta sono indicate le distanze tra il porto di partenza e quello di destinazione.

Nota dell'Autore

Le mappe contenute nel libro sono schematiche e indicano soltanto le posizioni approssimate delle rotte. Poiché le coordinate dei waypoint e tutte le altre coordinate riportate hanno il solo scopo di pianificare la rotta, e non debbono essere utilizzate per la navigazione, si consiglia vivamente di consultare carte nautiche e portolani dell'area in cui si sta navigando o si prevede di navigare.

È importante procurarsi carte nautiche aggiornate e portolani. Si deve essere consapevoli del fatto che ci sono notevoli discrepanze tra la posizione di certi reef, scogli o addirittura di intere isole, così come riportati in alcune carte, e le loro coordinate reali calcolate dal GPS.

Il presente volume è stato compilato con la maggior accuratezza possibile, tuttavia né l'Editore né l'Autore si assumono alcuna responsabilità per eventuali errori presenti nel volume stesso.

Introduzione

Questo libro, con il suo bagaglio di informazioni su venti, correnti, meteorologia locale e stagionale, e la descrizione dettagliata di oltre 1000 rotte, cerca di sopperire a una lacuna che esisteva quando salpai per la mia prima circumnavigazione. Con l'ausilio delle informazioni qui contenute mi auguro di aver reso molto più facile il compito di programmare una navigazione nel comfort della propria casa a tutti coloro che intendono intraprendere un viaggio oceanico. Una volta partiti, il testo continuerà ad essere utile, suggerendo percorsi alternativi o deviazioni rispetto all'itinerario principale.

Considerato che questo libro non è un portolano completo di tutto il mondo, ma una guida di riferimento per navigare lungo le rotte, i lettori sono invitati a consultare portolani, *pilot charts* e pubblicazioni locali prima di affrontare una determinata navigazione. Data la vastità dell'area descritta nel libro, ho fornito solo dati essenziali, indispensabili per la pianificazione di un lungo viaggio, poiché sarebbe stato materialmente impossibile inserire in un unico volume informazioni particolareggiate per ogni rotta. Perciò mi sono limitato a fornire indicazioni generali su come raggiungere le varie destinazioni, menzionando le stagioni sicure e quelle pericolose, i venti prevalenti, le condizioni meteorologiche prevedibili e altre informazioni utili a chi viaggia con un'imbarcazione da diporto. Quando un determinato fattore poteva essere opinabile o variabile, come l'inizio o la fine della stagione degli uragani, l'intensità di una corrente o la frequenza delle burrasche in una certa zona, ho preferito peccare di eccessiva prudenza. Per la stessa ragione, mi sono concentrato maggiormente nella descrizione di quella che viene considerata la stagione sicura per navigare, e meno sulle condizioni meteo nelle stagioni sfavorevoli. A mio parere la navigazione deve essere un'attività sempre piacevole e nel corso di tutto

il libro ribadisco più volte il concetto per cui molte situazioni sgradevoli possono essere evitate con un minimo di pianificazione. Per questo mi soffermo soprattutto nella descrizione delle aree tropicali del mondo, dove la maggior parte dei naviganti tendono a navigare, o sognano di poterlo fare un giorno, e non entro nei dettagli su come affrontare il passaggio di una burrasca durante una traversata invernale nell'Atlantico settentrionale.

L'obiettivo principale di questo libro è di porre il navigante nella condizione di poter pianificare un viaggio dall'inizio alla fine, sviluppando quattro argomenti essenziali: condizioni meteorologiche generali in mare aperto, descrizione delle rotte effettive, pericoli da evitare e qualche breve informazione sugli atterraggi e sui porti d'ingresso consigliati. Le zone raramente frequentate dalle barche a vela sono state omesse o descritte brevemente; in questi casi le informazioni sulla meteorologia forniscono solo un'idea approssimata delle condizioni meteomarine prevedibili in determinate zone.

Ogni rotta descrive il periodo migliore per affrontare la navigazione lungo tale percorso e la stagione in cui le tempeste tropicali colpiscono quella particolare area. Se esiste la minaccia di uragani in certe zone lungo una rotta, viene data l'estensione della stagione degli uragani per l'intera rotta, anche quando le località di partenza o di arrivo non sono normalmente soggette a tempeste tropicali. Inoltre sono fornite le distanze per circolo massimo tra i porti principali, ma essendo queste riportate solo a titolo indicativo, sono approssimate, specie quando la rotta consigliata non è diretta. Ancora, all'inizio di ogni rotta sono indicate le carte nautiche e i portolani relativi a quella parte del mondo. Sebbene i portolani si attengano principalmente alla navigazione costiera e il loro utilizzo in una traversata oceanica sia limitato, è consigliabile avere a bordo i por-

tolani delle aree vicino alla propria rotta in caso di atterraggio di emergenza in una zona di cui non si possiedono le carte. Nel testo sono indicate le carte nautiche e le pubblicazioni sia americane che inglesi, poiché alcune parti del mondo sono coperte in maniera più accurata da uno o dall'altro istituto idrografico. Come regola generale, le carte inglesi sono migliori per le acque che in passato facevano parte dell'impero britannico, mentre quelle americane tendono a essere più precise per le acque maggiormente frequentate dagli americani, come il Pacifico settentrionale. Sebbene i numeri della carte nautiche e dei portolani siano stati corretti al momento della messa in stampa del libro, alcuni dati potrebbero essere cambiati e ciò è da tenere presente quando si ordinano le carte elencate all'inizio di ogni rotta.

Inoltre sono riportate le guide nautiche relative al porto o al paese di destinazione. Molte aree del mondo, e sicuramente le zone di crociera più conosciute, oggi sono descritte da eccellenti pubblicazioni. Adattate alle esigenze della nautica da diporto, spesso sono più utili dei portolani, in quanto forniscono informazioni, come piani di porti e marina, di immediato interesse per il navigante che arriva in un porto straniero.

Per motivi di spazio, ma anche perché certe aree del mondo molto frequentate dai velisti sono già più che adeguatamente descritte da altre pubblicazioni, ho ristretto al minimo le informazioni che riguardano le rotte nel Nord America, nel Nord Europa e nel Mediterraneo. Le poche rotte riportate per queste zone di mare sono soltanto indicative per coloro che vi arrivano da lontano e non rispecchiano gli schemi di una guida nautica dettagliata. Allo stes-

so modo, il testo fornisce le rotte per raggiungere certe zone, come ad esempio le Bahama, ma non è una guida nautica per navigare sul posto.

Spero di essere perdonato se ho tralasciato o trascurato qualche rotta. In diversi casi ho deciso di omettere una rotta poco frequentata quando sapevo, ad esempio, che raramente più di una barca all'anno attraversa direttamente dalle isole Tuvalu alle Salomone. In questi casi ho ritenuto che il navigante possa attingere informazioni sufficienti dalle rotte vicine, dove le condizioni sono simili.

Probabilmente qualcuno si aspetta che un libro del genere fornisca soluzioni precise a ogni esigenza. Cosa ovviamente impossibile, specie quando si ha a che fare con elementi molto variabili, come i venti e la meteorologia: troppo spesso una meteorologia anomala può colpire anche le rotte normalmente sicure. Vi è una varietà infinita di circostanze che rendono impossibile stabilire una regola fissa che garantisca sempre la soluzione migliore. Se quindi un percorso indicato come il migliore dovesse rivelarsi impraticabile, è sempre meglio dar retta al proprio istinto, anche a costo di una deviazione o di un ritardo.

Pur attingendo a svariate fonti, la maggior parte delle informazioni contenute in questo volume sono il risultato dei miei viaggi, ma anche dell'enorme aiuto di molti amici velisti, specie coloro che si sono avventurati in zone dove io non sono andato. In questi casi è stata molto utile la mia capacità, acquisita durante l'infanzia, di trasferirmi con l'immaginazione in luoghi sconosciuti. Ancora oggi traccio le rotte con il dito, ma ora con un piccolo aiuto dai miei amici.

1

Pianificare la rotta

Alcuni viaggi possono iniziare come un sogno ma concludersi come un incubo, di solito a causa di una mancata pianificazione o di una inadeguata preparazione. Quando si programma una navigazione d'altura, la cosa più importante è sfruttare al massimo i venti favorevoli e le condizioni meteorologiche, scegliendo la rotta migliore che riduca il rischio di incappare in cattivo tempo. In altre parole, l'obiettivo principale nella programmazione di una rotta è quello di *trovarsi nel posto giusto al momento giusto*; allo stesso modo, si dovrebbe fare del proprio meglio per evitare di *trovarsi nel luogo sbagliato al momento sbagliato*. Gran parte delle barche a vela moderne ben costruite sono in grado di navigare dal punto A al punto B in quasi ogni condizione, purché non abbiano limiti di tempo. Se valga la pena farlo è un'altra faccenda. Il Capitano Bligh quasi rischiò l'ammutinamento quando tentò ostinatamente di doppiare Capo Horn da est a ovest in pieno inverno. Alla fine si arrese e cambiò rotta, per trovarsi poi di fronte a un'ulteriore sfida, le *vahiné* tahitiane. Evidentemente, anche la migliore pianificazione non avrebbe potuto prevedere un pericolo di quel tipo.

Fortunatamente i fattori di cui tenere conto quando si pianifica un lungo viaggio sono più prevedibili e molti dei pericoli che possono compromettere una navigazione sono conosciuti. Il navigatore accorto, al momento della programmazione, cercherà di sfruttare al massimo venti e correnti favorevoli, evitando le condizioni meteorologiche estreme. Una barca costruita per l'alto mare dovrebbe essere abbastanza solida da poter affrontare burrasche di media intensità; fortunatamente, per quanto riguarda le rotte descritte in questo volume, l'incidenza di tempeste violente durante la stagione considerata sicura è estremamente bassa. Il pericolo maggiore di cui tenere conto è rappresentato dalle tempeste tropicali, sia che si chiamino uragani, cicloni, tifoni o *willy-willy*

lies, ma poiché esse colpiscono aree ben note in determinati periodi dell'anno possono essere tranquillamente evitate. In tal senso una pianificazione oculata della rotta ha un ruolo determinante, poiché è perfettamente possibile programmare un viaggio che tocchi tutte le aree maggiormente frequentate dal diporto senza correre il rischio di incappare in uragani, cicloni o tifoni.

Un altro elemento di cui è bene tener conto quando si pianifica un viaggio sono le poche zone del mondo considerate pericolose per la presenza di pirateria, trafficanti di droga o per l'elevata criminalità. Questi pericoli, causati dal fattore umano, sono molto più difficili da prevedere dei fenomeni naturali, anche se le zone da evitare in genere sono note. Il tam-tam dei navigatori stessi è un mezzo molto utile per tenersi ben distanti da alcune aree, come ad esempio le isole tra l'Indonesia e le Filippine, certi paesi dell'Africa orientale od occidentale e parte del Mar Rosso. Una radio SSB marina o da radioamatore può essere molto utile in questi casi, poiché consente di ricevere informazioni da altre barche che navigano in quelle aree che magari si intende raggiungere entro un breve periodo di tempo.

Tuttavia, malgrado tutte le informazioni disponibili e il fatto che oggi si sappia molto di più sulla meteorologia mondiale, ogni anno molte barche da diporto si trovano in difficoltà, spesso perché gli skipper, ignorando ogni avvertimento, decidono di trascorrere la stagione degli uragani in zone notoriamente colpite da questi violenti fenomeni meteorologici. Meno traumatica, ma ugualmente spiacevole, è la constatazione che, ogni anno, molte imbarcazioni provenienti dalla costa americana occidentale, dopo una bella navigazione con venti portanti, finiscono per trovarsi in qualche isola del Sud Pacifico senza avere la più pallida idea di come tornare a casa. Alla fine, qualcuno sceglie la soluzione logica di proseguire verso

ovest, aggiungendo centinaia di miglia al viaggio programmato, che diventa forzatamente una circumnavigazione. Un certo grado di pianificazione avrebbe reso la vita più facile. Questa mancanza di programmazione è la causa principale di tante barche in vendita nei porti dei Caraibi, i cui disincantati armatori europei preferiscono evitare la traversata atlantica di ritorno.

Quando ci si accinge a pianificare un viaggio, serve innanzi tutto procurarsi una carta gnomonica per le lunghe traversate. Nonostante l'avvento del GPS abbia avviato alla reale necessità di tali carte, è comunque buona norma averne una a bordo e conoscerne i fini e l'utilizzo. Una carta gnomonica è indispensabile, perché le carte tradizionali, basate sulla proiezione di Mercatore, non possono essere usate per programmare navigazioni d'altura di qualche centinaio di miglia. Sulle carte di Mercatore tutti i meridiani sono rappresentati da linee rette parallele che non convergono ai poli, come invece fanno in realtà i meridiani. Questo significa che ogni linea retta tracciata tra due punti su queste carte basate sulla proiezione di Mercatore non è necessariamente la distanza più breve tra quei due punti; navigando lungo questa rotta si raggiungerà ugualmente la propria destinazione, ma non percorrendo il tragitto più breve. Per ottimizzare le distanze è necessario stabilire una rotta per circolo massimo, che è la distanza più breve tra due punti sulla superficie terrestre.

I principi della navigazione per circolo massimo sono noti da molto tempo e si ha motivo di credere che grandi navigatori come Colombo e Magellano ne fossero già a conoscenza. I vantaggi di questa navigazione, descritti per la prima volta nel 1537 nel testo dell'astronomo portoghese Pedro Nuñez, sono stati portati all'attenzione dei navigatori inglesi nel libro *The Arte of Navigation* tradotto in inglese da Richard Eden nel 1561. Nonostante vi siano altre pubblicazioni che affrontano l'argomento, il termine sembra essere stato coniato da John Davis in un libro pubblicato nel 1594 col titolo *Seaman's Secrets*, che descriveva tre tipi di navigazione: «*Horizontall, Paradoxall and Sayling upon a Great Circle*».

All'incirca nello stesso periodo il matematico fiammingo Gerhard Mercator pubblicò una carta universale sulla proiezione che oggi porta il suo nome. Una rotta rappresentata da una linea retta su una carta di Mercatore è detta lossodromica e per brevi navigazioni lungo tale retta dal porto di partenza a quello di arrivo comporta una differenza minima. Per trovare la via più breve in una lunga navigazione si dovrà tracciare la stessa linea retta su una carta gnomonica che usa una proiezione differente, in cui

i meridiani convergono ai poli e i paralleli della latitudine sono rappresentati da linee curve. Ogni linea retta su una carta gnomonica è un segmento di un cerchio massimo ed è quindi la distanza più breve tra i due punti uniti da quella linea. Poiché le carte gnomoniche non possono essere usate per la navigazione, la rotta per circolo massimo tracciata su questa carta deve essere riportata su una carta di Mercatore. Ciò è possibile prendendo nota delle latitudini in cui la rotta per circolo massimo interseca i meridiani successivi, selezionati a intervalli regolari, solitamente 5°. Questi punti sono riportati sulla corrispondente carta di Mercatore e uniti da linee rette. La successione di rette lossodromiche si avvicina molto all'effettiva rotta per circolo massimo per quel percorso.

Questo metodo piuttosto complesso di tracciare la rotta per circolo massimo di un determinato percorso può essere evitato risolvendo il problema in maniera matematica e non grafica. Oggi è il GPS a darci sia la rotta per circolo massimo, sia la distanza della destinazione successiva, con l'ulteriore vantaggio di calcoli costantemente aggiornati. Tuttavia il GPS fornisce questi dati quando si è già in navigazione, pertanto, ai fini della pianificazione, si dovrebbe avere una carta gnomonica o un programma specifico per il proprio computer.

Non è dunque necessariamente indispensabile procurarsi le carte gnomoniche se si intende calcolare la propria rotta per circolo massimo con altri mezzi, mentre è essenziale avere le *pilot charts* degli oceani che si intendono attraversare, pubblicate dal Dipartimento americano del Centro Idrografico della Difesa e reperibili presso i rivenditori di carte nautiche. Le *pilot charts* sono pubblicate per tutti gli oceani del mondo e riportano mensilmente o trimestralmente direzione e intensità medie del vento e delle correnti, le percentuali di calme e di burrasche, i limiti dei ghiacci, tragitti di tempeste tropicali e altre informazioni utili. I dati contenuti in queste carte sono basati sulle osservazioni effettuate dalle navi che sono passate in quelle aree e, per quanto forniscano un accurato quadro d'insieme sulle condizioni meteorologiche per un certo periodo dell'anno, sono solo delle *medie*, e come tali devono essere considerate.

Con l'ausilio delle *pilot charts* relative alla propria area di navigazione e delle indicazioni riportate nel presente volume si possiedono gli strumenti necessari per iniziare a programmare un viaggio. Con l'intento di definire gli aspetti salienti di una navigazione a lungo raggio, nel capitolo successivo sono descritti alcuni esempi di viaggi ipotetici, affinché

il navigatore si renda conto di cosa si può fare in un determinato periodo di tempo. La programmazione di un viaggio, che sia breve o a lungo termine, è compito e responsabilità dello skipper che ben conosce i limiti e le capacità del proprio equipaggio e della barca.

Il seguente esempio pone l'accento sull'importanza di una pianificazione a priori o a lungo termine. Ipotizzando di programmare una navigazione di alcuni mesi nelle Piccole Antille, l'ordine con cui visitare le isole dipende dai progetti successivi. Molti salpano dalle Canarie, preoccupati solo di attraversare l'Atlantico, percorrendo la rotta più rapida e più agevole, scegliendo l'atterraggio sui Caraibi sulla base di svariati fattori, ma non sempre di considerazioni a lungo termine. Se si intende tornare in Europa o negli Stati Uniti a fine stagione, è più logico seguire una rotta che vada da sud a nord, in modo da non ripetere due volte lo stesso percorso. Se invece il viaggio prosegue verso il Pacifico e si prevede di passare il canale di Panama, ha più senso concludere la traversata atlantica in una delle isole più a nord, ad esempio Antigua o la Guadalupa, e poi discendere la catena di isole verso Grenada o il Venezuela. Questa rotta assicurerà venti migliori nella navigazione tra le Piccole Antille e una traversata più breve per Panama, al momento opportuno. La traversata del Mar dei Caraibi può essere molto impegnativa alla fine dell'inverno, però una partenza da una delle isole ABC (Aruba, Bonarie o Curaçao) al largo del Venezuela, può rendere la navigazione più breve e piacevole. Altro vantaggio di questa rotta è il fatto che la parte più esterna dei Caraibi è colpita raramente da uragani, cosicché, se per qualche ragione la crociera dovesse subire un ritardo, la barca si troverebbe in un luogo abbastanza sicuro.

Altrettanto importante, in fase di pianificazione, è tenere conto dell'influenza che alcuni fattori soggettivi possono avere sulla scelta delle rotte. Dovendo dare un ordine di priorità, è fondamentale essere disposti a rapportarsi con i propri limiti. Troppo spesso si è restii ad ammettere di fronte agli altri, e anche a se stessi, di avere paura di affrontare una certa navigazione. Un buon esempio è il passaggio di Capo di Buona Speranza - più propriamente detto Capo delle Tempeste - un tratto di mare molto pericoloso, specie se si teme che la barca non riesca a resistere a duri contraccolpi o a un ribaltamento, eventualità di cui deve tenere conto chiunque segua questa rotta. Non c'è assolutamente nulla di sbagliato se si evita questo passaggio, cosa assolutamente fattibile se si passa per il Mar Rosso. Comunque questa decisione va presa con ampio

anticipo, in teoria prima di attraversare lo Stretto di Torres, e non alla vigilia della partenza dalle Mauritius.

Fare affidamento sui motori ausiliari è considerato un elemento importante nella navigazione moderna, motivo per cui su certe rotte si consiglia agli skipper di provvedere a una buona riserva di carburante, cosa che può fare la differenza sulla durata di una traversata. Così facendo, si potrà fare affidamento sul motore nelle calme equatoriali, evitando di rimanere in bonaccia per giorni o settimane; allo stesso modo, si potrà contrastare una forte corrente in uscita da un atollo a cui altrimenti non si potrebbe accedere. Fare il pieno di carburante prima di una traversata senza vento fa parte di una accurata pianificazione, così come la scelta di un porto con adeguate possibilità di approvvigionamento alimentare, rifornimento di carburante e assistenza tecnica prima di salpare per lunghe navigazioni d'altura.

Un altro aspetto importante della pianificazione è documentarsi sulle formalità da espletare per l'ingresso nei paesi che si intendono visitare e informarsi quali richiedono il visto, vaccinazioni o *cruising permits* (permessi di navigazione). Anche se oggi molti più Stati possono essere raggiunti con una barca a vela rispetto al passato, in molti casi le formalità d'ingresso sono tuttora complesse. È dovere del comandante essere informato sull'ubicazione e sui requisiti specifici dei porti ufficiali; l'ignoranza delle regolamentazioni locali non sarà ammessa come scusa. Fa dunque parte di un'accurata programmazione prevedere un'eventuale deviazione in un paese dove vi sia un'ambasciata diplomatica che rilasci i visti necessari. È inoltre importante scegliere il luogo giusto, possibilmente vicino a un aeroporto internazionale, per l'imbarco e lo sbarco degli equipaggi. Altrettanto importante, per chi naviga per un lungo periodo, è pianificare regolari revisioni e riparazioni cantieristiche, laddove vi sono buoni servizi e assistenza tecnica.

Questi sono alcuni dei fattori che possono influenzare la pianificazione, sia a breve che a lungo termine. È comunque fondamentale, specie una volta iniziato il viaggio, una buona dose di buon senso, che aiuterà a risolvere molti problemi. E questo è ancora più vero nella navigazione, considerata la fiducia che oggi si ripone nel GPS. Ad esempio, se non si è troppo sicuri della posizione di un reef, di un'isola o di qualunque altro pericolo, in genere è più prudente considerare che la latitudine stabilita è più precisa della longitudine. Le coordinate di molti di questi pericoli sono state rilevate da naviganti prima dell'avvento dei precisi strumenti moderni, e molte

carte di zone remote non sono mai state corrette. Ecco perché è ancora perfettamente valido il metodo dei capitani delle navi a vela, che cercavano sempre di percorrere la latitudine lungo la quale si trovava un dato luogo, in modo da aumentare la possibilità di raggiungerlo. D'altra parte, se si vuole ovviare a un pericolo, la prima cosa da fare è evitare di seguire la sua latitudine. Poiché molte traversate oceaniche lungo le rotte più battute vanno da est verso ovest, non dovrebbe essere troppo difficile scegliere una latitudine sicura e mantenerla nell'avvicinamento a un pericolo conosciuto.

L'influenza che tale buon senso può avere su un

bravo navigante è spiegata da vari esempi illustrati nei miei precedenti libri, e dopo aver parlato con molti navigatori esperti, sono arrivato alla conclusione che la pazienza è una delle qualità più importanti per chi naviga. Un po' di umiltà e di rispetto per le forze della natura sono indubbiamente altrettanto importanti, e questo probabilmente spiega perché i marinai superstiziosi preferiscono dire di essere "guidati" dalla loro destinazione. Molte cose possono accadere che impediscono a un'imbarcazione di raggiungere la meta prefissa, e un'attenta pianificazione gioca un ruolo fondamentale per riportare a casa una barca, sana e salva.

2

Rotte principali intorno al mondo

Pianificare una navigazione oceanica non è cosa semplice, poiché si deve tener conto di molti fattori. Il più importante è la sicurezza della barca e dell'equipaggio, pertanto è essenziale programmare una rotta che eviti le zone riconosciute come pericolose e, per quanto possibile, fare in modo che la navigazione si svolga nella stagione favorevole. La maggior parte delle rotte descritte nel presente volume si svolge ai tropici; in effetti, chi naviga intorno al mondo passerà qui molto tempo. Molte zone tropicali sono tuttavia sicure solo per sei, sette mesi all'anno e nei mesi restanti sono esposte al rischio di uragano. Nelle pagine seguenti cercherò di dare alcuni esempi di navigazioni intorno al mondo che possono svolgersi in tutta sicurezza. Le circumnavigazioni descritte sono tutte verso ovest per beneficiare al massimo dei venti prevalenti e per navigare a vela il più possibile in favore di aliseo. Poiché il crocierista tende a trascorrere gran parte del tempo ai tropici, il periodo consigliato eviterà queste zone durante la stagione delle tempeste tropicali. Quasi tutte le imbarcazioni da diporto che circumnavigano il globo seguono le rotte degli alisei, mentre il numero delle barche che affrontano una circumnavigazione contro i venti prevalenti è talmente irrisorio da non meritare un esempio a parte. Allo stesso modo, i percorsi che propongo passano tutti per il Pacifico meridionale che, di fatto, continua a essere l'attrattiva principale per ogni navigante che parte per un giro del mondo. In questo capitolo sono descritte le rotte dalla lettera A alla lettera I.

Viaggio A Circumnavigazione di due anni dall'Europa

Il periodo più breve per portare a termine un giro del mondo con una barca a vela di piccole dimen-

sioni è probabilmente di due anni. Con una precisa pianificazione dei tempi e una scelta accurata delle stagioni favorevoli, i partecipanti ai rally intorno al mondo, che organizzavo negli anni '90, completavano una circumnavigazione in poco meno di due anni. Qualcuno potrebbe considerarla troppo veloce, e probabilmente ha ragione. I rally erano comunque delle regate e i naviganti che vi prendevano parte erano preparati a spostarsi con una certa rapidità. Non di meno, per chi ha poco tempo, questo programma è perfettamente realizzabile se segue le stagioni sicure, cercando sempre di trovarsi nel posto giusto al momento giusto.

Se il luogo di partenza è la Scandinavia, la Gran Bretagna o l'Europa del Nord il periodo migliore per partire è l'estate, quando nel Mare del Nord, nella Manica e nel Golfo di Biscaglia si prevedono condizioni ottimali. Partenze dai porti del Mediterraneo e da Gibilterra possono essere posticipate fino a ottobre, quando sarebbe meglio essere in rotta per le Canarie con una navigazione diretta o via Madeira.

Il periodo migliore per una traversata atlantica lungo la rotta degli alisei di NE è la seconda metà di novembre in modo da arrivare ai Caraibi prima di Natale, all'inizio della stagione sicura per navigare. Ma ci sono maggiori probabilità di trovare venti favorevoli in inverno inoltrato; non a caso, alcune delle traversate più veloci sono state registrate tra gennaio e marzo. Lo stesso Colombo partì dalle Canarie in settembre, trovando costanti venti portanti per quasi tutta la navigazione; questa prima traversata atlantica lungo la rotta degli alisei fu effettuata al culmine della stagione degli uragani, quando una navigazione di questo tipo non doveva nemmeno essere presa in considerazione.

Dopo aver trascorso un paio di mesi nei Caraibi orientali, l'attraversamento del Canale di Panama va fatto in febbraio o agli inizi marzo, per evitare di arri-



vare alle Marchesi prima della fine dello stesso mese, quando le isole della Polinesia francese sono ancora a rischio di cicloni. A causa del poco tempo a disposizione si dovrà partire da Tahiti all'inizio di giugno in modo da arrivare alle Fiji in luglio. In questi mesi gli alisei di SE sono più stabili e in genere permettono di effettuare queste lunghe traversate a una buona velocità. Se si segue la rotta del Capo di Buona Speranza, le traversate dalle Fiji in avanti devono essere programmate in modo da attraversare lo Stretto di Torres prima della fine di agosto, inizi di settembre.

La traversata dell'oceano Indiano meridionale dovrà essere effettuata con ritmi simili, trascorrendo lunghi periodi in mare e brevi tappe sulle isole che si incontrano lungo il percorso. L'inizio della stagione dei cicloni in dicembre impone di partire dalle Mauritius per la traversata verso il Sudafrica non più tardi della fine di ottobre. Il tratto successivo per Cape Town è meglio farlo in gennaio o febbraio quando le condizioni all'estremità dell'Africa dovrebbero essere le più favorevoli.

Chi prevede di rientrare in Mediterraneo attraverso il Mar Rosso può scegliere se passare da Bali e proseguire per Singapore, oppure se raggiungere lo Sri Lanka via Christmas Island. Chi desidera visitare l'Indonesia deve procurarsi un permesso di navigazione, e questo è probabilmente determinante per la scelta della rotta. Il vantaggio di traversare l'oceano Indiano settentrionale sta nel fatto che i mesi più adatti sono gennaio o febbraio, pertanto si potrà passare più tempo in Pacifico, perché lo Stretto di Torres può essere passato in settembre o anche agli inizi di ottobre. Verso la fine dell'anno si preparerà la barca in qualche luogo del Sudest asiatico per affrontare la traversata invernale dell'Indiano settentrionale, dato che il monzone di NE di solito offre condizioni eccellenti per navigare a vela durante i primi mesi dell'anno. Il successivo passaggio del Mar Rosso e del Canale di Suez, in marzo o in aprile, permetterà di completare la circumnavigazione all'incirca due anni dopo essere salpati dall'Europa.

Chi ritorna via Capo di Buona Speranza può pro-

seguire per le Azzorre o con rotta diretta o, per quanto possibile, passando per il Brasile: quest'ultima soluzione allungherà di molto il viaggio di ritorno. Se invece si fa rotta sulle Azzorre in aprile o in maggio si potrà essere a casa esattamente due anni dopo.

Va comunque detto che le tentazioni lungo la rotta sono talmente tante che questi viaggi veloci spesso finiscono per prolungarsi fino a tre o quattro anni. La mia prima circumnavigazione con *Aventura* durò sei anni, perciò è abbastanza ironico che il primo rally del giro del mondo che organizzai nel 1991 durò circa un quarto di quel tempo. Infatti vi partecipai io stesso e, malgrado la velocità sostenuta, devo ammettere che una circumnavigazione in un periodo così breve ha dei vantaggi per chi non ha molto tempo a disposizione o chi non desidera stare lontano da casa per lungo tempo. Peraltro, questo esempio ha lo scopo di dimostrare che è possibile programmare una circumnavigazione di due anni trovandosi sempre nel posto giusto al momento giusto.

IN BREVE

Opzione 1

Giro del mondo via Pacifico meridionale, Stretto di Torres e Capo di Buona Speranza

Rotta: Canarie-Caraibi (dicembre-gennaio)

Panama (febbraio) - **Galapagos** (marzo)

Marchesi (aprile) - **Tuamotu-Tahiti** (maggio)

Tonga-Fiji (luglio) - **Vanuatu-Australia settentrionale (Stretto di Torres)-Indonesia** (settembre)

Mauritius (ottobre) - **Sudafrica** (novembre-gennaio) - [Brasile] - **Caraibi** (marzo-maggio)

Azzorre (giugno)

Partenza: novembre I anno

Ritorno: giugno - luglio III anno

Tempeste tropicali: giugno-novembre (Atlantico settentrionale), metà novembre-aprile (Pacifico meridionale/Indiano meridionale)

Totale miglia: 28.000-31.000

Durata: 19-21 mesi

Opzione 2

Giro del mondo via Pacifico meridionale, Sudest asiatico, Mar Rosso e Mediterraneo

Rotta: Canarie-Caraibi (dicembre-gennaio)

Panama (febbraio) - **Galapagos** (marzo)

Marchesi-Tuamotu-Tahiti (maggio)

Tonga-Fiji (luglio) - **Vanuatu-Australia settentrionale (Stretto di Torres)** (settembre)

Indonesia (ottobre) - **Singapore-Thailandia** (dicembre) - **Sri Lanka** (gennaio-febbraio)

Mar Rosso (marzo-aprile) - **Mediterraneo** (maggio)

Partenza: novembre I anno

Ritorno: maggio - giugno III anno

Tempeste tropicali: giugno-novembre (Atlantico settentrionale), metà novembre-aprile (Pacifico meridionale), maggio-giugno (oceano Indiano settentrionale), ottobre-novembre (oceano Indiano settentrionale)

Totale miglia: 22.000-26.000

Durata: 18-22 mesi

VIAGGIO B

Circumnavigazione di due anni dalla costa orientale del Nord America

La scelta del momento della partenza è cruciale per chi salpa dalla costa orientale del Nord America e intende effettuare una circumnavigazione di due anni, prevedendo di salpare all'inizio dell'inverno. Se si intende trascorrere qualche tempo nelle Piccole Antille sarebbe opportuno partire entro la prima settimana di novembre facendo rotta diretta sulle isole Vergini o su un'isola dei Caraibi. La tempistica è meno serrata se si intende salpare a fine primavera o inizio estate. In tal caso si naviga di solito in maggio o in giugno verso i Caraibi orientali, via Bermuda, facendo poi rotta verso sud in modo da trascorrere l'estate in un'area a basso rischio di uragani, come il Venezuela, la Colombia o Panama. Questo significa però aggiungere almeno un anno alla durata totale del viaggio, che in tal modo diventerà di quasi tre anni.

Coloro che partono ad anno inoltrato e pianificano di far rotta direttamente su Panama hanno due alternative: o via Bahama e il Canale Sopravento, o attraverso l'Intracoastal Waterway fino alla Florida e quindi Panama. Partendo dalla Florida si può salpare in inverno inoltrato e navigare per Panama passando a est o a ovest di Cuba: entrambe le rotte sono fattibili. Coloro che partono in novembre e percorrono la rotta più lunga passando per i Caraibi orientali arrivano all'inizio dell'inverno, e perciò dispongono di almeno due mesi per visitare le Piccole Antille prima di fare vela su Panama. Indipendentemente dalla rotta scelta per raggiungere Panama, il canale va passato in febbraio o agli inizi di marzo, per evitare di arrivare alle Marchesi prima della fine della stagione dei cicloni (da dicembre a fine marzo). Da Tahiti in avanti la programmazione è simile a quella descritta nell'esempio precedente. Le isole della Società vanno lasciate non più tardi di giugno, per poter arrivare alle Fiji a luglio. Dalle Fiji in poi le navigazioni devono essere programmate in modo da

passare lo Stretto di Torres entro la fine di agosto o agli inizi di settembre.

Con ritmi simili si traverserà l'oceano Indiano meridionale: lunghi periodi in mare e brevi soste sulle isole che si incontrano durante il viaggio. L'inizio della stagione dei cicloni in dicembre induce a salpare dalle Mauritius per la traversata verso il Sudafrica prima della fine di ottobre. La punta estrema dell'Africa va doppiata tra gennaio e febbraio, quando le condizioni meteorologiche in questo tratto di mare tempestoso sono in genere più favorevoli. Dal Sudafrica le imbarcazioni di solito fanno rotta sul Brasile e quindi sulle Piccole Antille. Arrivando nei Caraibi orientali in primavera sarà possibile rientrare al porto di partenza in meno di due anni.

È certo che ritornando in America attraverso l'oceano Indiano settentrionale, il Mar Rosso e il Mediterraneo si allungherà considerevolmente il viaggio. Molti naviganti nordamericani che vogliono evitare di doppiare il Capo di Buona Speranza scelgono questa alternativa, con il vantaggio di visitare parte

del Sudest asiatico prima di attraversare l'oceano Indiano settentrionale durante il monzone invernale di NE. Si attraversa, quindi, il Mar Rosso in inverno inoltrato e si raggiunge il Mediterraneo in marzo. Lasciando il Mediterraneo si può rientrare a casa direttamente passando per le Azzorre e, possibilmente, per le Bermuda preferibilmente all'inizio dell'estate, oppure percorrere il tragitto più lungo attraversando l'Atlantico via Canarie, non prima però della metà di novembre.



IN BREVE

Opzione 1

Giro del mondo via Pacifico meridionale, Stretto di Torres e Capo di Buona Speranza.

Rotta: Chesapeake-Bahama-[Centro America]

Panama (febbraio) - **Galapagos-Marchesi** (aprile)

Tuamotu-Tahiti (maggio) - **Tonga** (giugno)

Fiji-Vanuatu (agosto) - **Australia settentrionale**

(Stretto di Torres)-Indonesia (settembre)

Mauritius (ottobre) - **Sudafrica** (novembre-dicembre)

[Brasile]-Caraibi (marzo-maggio) - **Chesapeake**

Partenza: fine ottobre/inizi novembre I anno

Ritorno: giugno III anno

Tempeste tropicali: giugno-novembre (Atlantico settentrionale) metà novembre-aprile (Pacifico meridionale/Indiano meridionale)

Totale miglia: 27.000-29.000

Durata: 18-20 mesi

Opzione 2

Giro del mondo via Pacifico meridionale, Mar Rosso e Mediterraneo.

Rotta: Chesapeake-Bahama-[Centro America]-

Panama-Galapagos-Marchesi (aprile)

Tuamotu-Tahiti-Tonga-Fiji (luglio)

Vanuatu-Australia settentrionale (Stretto di

Torres) (settembre) - **Indonesia** (ottobre)

Singapore-Thailandia (dicembre) - **Sri Lanka**

(gennaio-febbraio) - **Mar Rosso** (marzo-aprile)

Mediterraneo (maggio-settembre) - **Canarie**

(novembre) - **Caraibi** (dicembre-aprile)

Chesapeake

Partenza: novembre I anno

Ritorno: maggio-giugno III anno

Tempeste tropicali: giugno-novembre (Atlantico settentrionale), metà novembre-aprile (Pacifico meridionale) maggio-giugno (oceano Indiano settentrionale), ottobre-novembre (oceano Indiano settentrionale)

Totale miglia: 29.000-31.000

Durata: 18-20 mesi

Viaggio C Circumnavigazione di tre anni dall'Europa

Le precedenti circumnavigazioni di due anni possono diventare molto più piacevoli se si ha più tempo a disposizione. Anche se in una circumnavigazione di tre anni il viaggio aumenta solo di circa 4000 miglia, l'anno aggiuntivo consente di soffermarsi più

tempo lungo il percorso rendendo l'intero viaggio più piacevole.

La prima parte del viaggio, sia partendo dall'Europa che dal Nord America, è simile a quella descritta negli esempi precedenti. Ci si può fermare un po' più a lungo ai Caraibi, ma si deve passare il Canale di Panama a marzo per arrivare alle Marchesi prima della fine di aprile. I tre mesi successivi si possono trascorrere in Polinesia francese e si ha così l'opportunità di assistere alle spettacolari celebrazioni del 14 luglio. Lasciare le isole della Società entro la fine di luglio significa poter visitare tutti i gruppi di isole che si incontrano sulla rotta per le Fiji. A causa dell'approssimarsi della stagione dei cicloni (da fine novembre a marzo) si dovrà decidere se fermarsi alle Tonga (Vava'u), alle Samoa americane (Pago Pago) in Nuova Zelanda o nell'Australia extratropicale. Sebbene un certo numero di barche scelga di svernare nelle prime due località, questi ancoraggi si trovano in una zona ciclonica e la stragrande maggioranza di chi naviga nel Pacifico meridionale sceglie di far rotta per la Nuova Zelanda che si trova al di fuori della fascia dei cicloni. È sconsigliata una permanenza alle Fiji per il numero limitato di ancoraggi sicuri che si riempiono rapidamente in situazioni d'emergenza.

La traversata dalle Fiji alla Nuova Zelanda normalmente si svolge in novembre. La maggior parte delle barche trascorre l'intera stagione dei cicloni in Nuova Zelanda e salpa per lo Stretto di Torres e l'oceano Indiano agli inizi di aprile. In questo modo si potrà visitare qualche gruppo delle isole che confinano con il Mar dei Coralli prima di raggiungere l'oceano Indiano. In alternativa si può attraversare il Mar di Tasman dalla Nuova Zelanda all'Australia in febbraio o marzo per poi costeggiare la parte orientale dell'Australia fino allo Stretto di Torres. Un arrivo anticipato nell'oceano Indiano consente di passare più tempo lungo la rotta, a Darwin o in Indonesia, purché si sia provvisti di permesso di navigazione. Il resto del percorso è uguale a quello descritto nei viaggi A e B.

Chi segue la rotta per la Sudafrica e vuole raggiungere il Mediterraneo il più rapidamente possibile può prendere in considerazione un percorso più diretto che eviti la lunga deviazione per i Caraibi e le Azzorre, passando per le isole di Sant'Elena e Ascensione verso le isole di Capo Verde e infine le Canarie. L'ultimo tratto, a nord dell'equatore, si svolgerà per la maggior parte contro vento, ma se non altro è più breve quanto a miglia rispetto alle altre alternative.

IN BREVE

Opzione 1

Giro del mondo via Pacifico meridionale, Nuova Zelanda, Stretto di Torres e Capo di Buona Speranza.

Rotta: Canarie-Caraibi (dicembre-febbraio)

Panama (febbraio) - **Galapagos-Marchesi** (aprile)

Tuamotu-Tahiti (giugno) - **Tonga-[Fiji]-Nuova**

Zelanda (dicembre-aprile) - **[Fiji]-[Nuova Caledonia]-Vanuatu-Australia settentrionale**

(Stretto di Torres)-Indonesia (settembre)

Mauritius (ottobre) - Sudafrica (novembre-gennaio)

[Brasile]-Caraibi (marzo-maggio) - **Azzorre** (giugno)

[Canarie (marzo-aprile)] - [Gibilterra (maggio)]

Partenza: novembre I anno

Ritorno: giugno-luglio IV anno

Tempeste tropicali: giugno-novembre (Atlantico settentrionale), metà novembre-aprile (Pacifico meridionale/Indiano meridionale)

Totale miglia: 32.000-36.000

Durata: 30 mesi

Opzione 2

Giro del mondo via Pacifico meridionale, Nuova Zelanda, Sudest asiatico, Mar Rosso e Mediterraneo.

Rotta: Canarie-Caraibi (dicembre-gennaio)

Panama (febbraio) - **Galapagos** (marzo)

Marchesi-Tuamotu-Tahiti (giugno)

Tonga- [Fiji]-Nuova Zelanda (dicembre-aprile)

[Fiji]-[Nuova Caledonia]-Vanuatu-Australia settentrionale (Stretto di Torres)-Indonesia (ottobre)

Singapore-Thailandia (dicembre) - **Sri Lanka** (gennaio-febbraio) - **Mar Rosso** (marzo-aprile)

Mediterraneo (maggio)

Partenza: novembre I anno

Ritorno: maggio-giugno III anno

Tempeste tropicali: giugno-novembre (Atlantico settentrionale), metà novembre-aprile (Pacifico meridionale), maggio-giugno (oceano Indiano settentrionale), ottobre-novembre (oceano Indiano settentrionale)

Totale miglia: 25.000-29.000

Durata: 30-32 mesi



Viaggio D Circumnavigazione di tre anni dalla costa occidentale del Nord America

Se si programma un giro del mondo partendo dalla costa occidentale del Nord America, California o Pacifico nordoccidentale, compresa la British Columbia (Canada), occorre prevedere almeno tre anni. La destinazione principale per quasi tutti coloro che fanno questo viaggio è Tahiti, raggiungibile passando per le Hawaii o le Marchesi. Se si opta per le Hawaii il mese della partenza è meno cruciale, mentre si consiglia di salpare in marzo se si intende percorrere la rotta diretta sulle Marchesi.

Partendo presto e arrivando in Polinesia francese tra aprile e maggio è possibile seguire un programma simile a quello descritto nei viaggi A e B. Se invece si parte più tardi non si raggiungerà Tahiti prima di luglio-agosto e quindi si avrà meno tempo da passare ai tropici prima di raggiungere una località sicura a causa della stagione imminente dei ciclo-

ni (da dicembre a marzo). Per evitare di trovarsi in Polinesia francese durante la stagione dei cicloni si dovrà partire dalla California in novembre e trascorrere l'inverno alle Hawaii, in Messico o in Centro America. Il viaggio per le Marchesi o per Tahiti può quindi essere effettuato il marzo successivo e avere così la possibilità di arrivarci all'inizio della stagione sicura. Il resto della navigazione nel Pacifico meridionale può procedere seguendo il programma descritto negli esempi A o B.

Chi ha fretta di ritornare a casa nel più breve tempo possibile può seguire la tabella di marcia proposta precedentemente, attraverso l'oceano Indiano meridionale per arrivare a Cape Town a Natale; questo consentirà di arrivare alle Piccole Antille in febbraio, e a Panama in marzo-aprile. Attraversato il canale, la scelta si pone tra un itinerario veloce che costeggia il Centro America e Messico, potendo contare su un motore potente, oppure una deviazione sulle Hawaii nella speranza di trovare venti favorevoli per il viaggio di ritorno. Se si programma di costeggia-



re la California è fondamentale stabilire il periodo di arrivo a Panama, perché si dovrà doppiare Cabo San Lucas prima che si instauri la stagione degli uragani a giugno.

Con un'accurata pianificazione e rinunciando a fermarsi in Nuova Zelanda durante la stagione dei cicloni, la circumnavigazione via Capo di Buona Speranza può essere portata a termine in meno di due anni, ma forse non sono molti a essere attratti da questa prospettiva. Un giro del mondo lungo la rotta del Sudafrica può senz'altro essere completata in tempi più brevi, non solo perché il tragitto è un po' più corto, ma anche perché questa rotta garantisce condizioni più favorevoli per la navigazione a vela, mentre l'attraversamento del Mar Rosso e del Mediterraneo è più adatto a chi è disposto a ricorrere al motore quando è necessario. Chi sceglie di passare per l'Europa, come descritto nell'opzione 2, può effettuare la traversata dell'oceano Indiano settentrionale in febbraio o anche in marzo, il che permette ritmi più rilassati. L'attrattiva principale di questa rotta alternativa è l'opportunità di passare un po' di tempo in Mediterraneo. Uscendo dal Canale di Suez in aprile si dispone di circa sei mesi estivi per raggiungere Gibilterra e visitare, lungo il tragitto, luoghi interessanti. La traversata da Gibilterra alle Canarie si può fare in ottobre, garantendosi così il periodo migliore anche per la traversata atlantica. Raggiungendo i Caraibi orientali prima di Natale il viaggio per Panama e oltre può essere fronteggiato con maggiore tranquillità che non arrivandoci direttamente dal Sudafrica. Avendo più tempo a disposizione, anche le difficoltà della traversata di ritorno lungo la costa pacifica del Centro America può essere affrontata più serenamente.

IN BREVE

Opzione 1

Giro del mondo via Pacifico meridionale, Nuova Zelanda, Stretto di Torres e Capo di Buona Speranza.

Rotta: California-[Messico]-Marchesi (aprile)
Tuamotu-Tahiti (giugno) - **Tonga** (settembre)
[Fiji]-Nuova Zelanda (dicembre-aprile) - **Fiji** (maggio) - **[Nuova Caledonia]-Vanuatu-Australia settentrionale (Stretto di Torres)-Indonesia** (settembre) - **Mauritius** (ottobre) - **Sudafrica** (novembre-gennaio) - **[Brasile** (febbraio)]
Caraibi (marzo) - **Panama** (aprile) - **California**
Partenza: gennaio-marzo I anno
Ritorno: giugno-luglio IV anno

Tempeste tropicali: giugno-novembre (Atlantico settentrionale), metà novembre-aprile (Pacifico meridionale/Indiano meridionale)

Totale miglia: 30.000-33.000

Durata: 30-36 mesi

Opzione 2

Giro del mondo via Pacifico meridionale, Nuova Zelanda, Stretto di Torres, Sudest asiatico, Mar Rosso e Mediterraneo.

Rotta: California-[Messico]-Marchesi (aprile)
Tuamotu-Tahiti-Tonga (settembre) - **[Fiji]-Nuova Zelanda** (dicembre-aprile) - **Fiji** (maggio)
[Nuova Caledonia]-Vanuatu-Australia settentrionale (Stretto di Torres)-Indonesia (ottobre)
Singapore-Thailandia (dicembre) - **Sri Lanka** (gennaio-febbraio) - **Mar Rosso** (marzo-aprile)
Mediterraneo (maggio-ottobre) - **Canarie** (novembre) - **Caraibi** (dicembre-marzo)
Panama (aprile) - **California**

Partenza: novembre I anno

Ritorno: giugno-luglio IV anno

Tempeste tropicali: giugno-novembre (Atlantico settentrionale), metà novembre-aprile (Pacifico meridionale), maggio-giugno (oceano Indiano settentrionale), ottobre-novembre (oceano Indiano settentrionale)

Totale miglia: 33.000-36.000

Durata: 30-36 mesi

Viaggio E Circumnavigazione di tre anni dalla costa orientale del Nord America

I ritmi sostenuti del viaggio B possono diventare più rilassati se si trascorre la stagione ciclonica del Pacifico meridionale (da dicembre a marzo) in Nuova Zelanda. In tal caso si può rimanere più a lungo in Polinesia francese, nelle isole Cook e Tonga prima di lasciare i tropici, all'inizio di novembre, verso la Nuova Zelanda. Le Fiji si possono visitare prima o dopo la Nuova Zelanda. Nel primo caso, quando il viaggio riprende dalla Nuova Zelanda, si può fare una deviazione nel New South Wales, oppure visitare la Nuova Caledonia sulla rotta per le Vanuatu, il Queensland e l'Australia settentrionale. L'arrivo anticipato nell'oceano Indiano meridionale potrebbe consentire una deviazione dalle Mauritius al Madagascar prima dell'inizio della nuova stagione dei cicloni. In alternativa si potrebbe seguire una rotta più a nord attraverso l'Indiano meridionale, con sosta alle Chagos e, possibilmente,

alle Seychelles.

Le opzioni 2 e 3 descrivono le rotte di una circumnavigazione passando per il Mar Rosso e il Mediterraneo. Al fine di completare il viaggio in meno di tre anni (opzione 2) si dovrà attraversare l'Atlantico in estate, per cui il tempo da trascorrere in Mediterraneo sarà molto limitato. Un altro svantaggio è il rischio di raggiungere l'Atlantico occidentale al culmine della stagione degli uragani. L'alternativa migliore è l'opzione 3 che prevede un'intera stagione in Mediterraneo, seguita da una traversata invernale dell'Atlantico. Questo programma, tuttavia, prolungherà il viaggio di un altro anno.

IN BREVE

Opzione 1

Giro del mondo via Pacifico meridionale, Nuova Zelanda, Stretto di Torres e Capo di Buona Speranza
Rotta: Chesapeake-Bahama [Caraibi orientali]-[Centro America]-Panama (febbraio) - Galapagos-

Marchesi (aprile) - **Tuamotu-Tahiti-Tonga** (settembre) - **[Fiji]-Nuova Zelanda** (dicembre-aprile) - **Fiji** (maggio) - **[Nuova Caledonia]-Vanuatu-Australia settentrionale (Stretto di Torres)-Indonesia** (settembre) - **Mauritius** (ottobre) - **Sudafrica** (novembre-gennaio) - **[Brasile (febbraio)]**

Caraibi (marzo-maggio) - **Chesapeake**

Partenza: novembre I anno

Ritorno: giugno IV anno

Tempeste tropicali: giugno-novembre (Atlantico settentrionale), metà novembre-aprile (Pacifico meridionale/Indiano meridionale)

Totale miglia: 24.000-26.000

Durata: 30 mesi

Opzione 2

Giro del mondo via Pacifico meridionale, Nuova Zelanda, Stretto di Torres, Sudest asiatico, Mar Rosso e Mediterraneo.

Rotta: Chesapeake-Bahama-[Caraibi orientali]-

