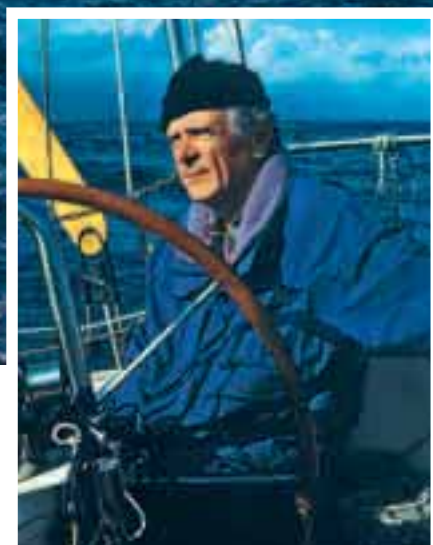




L'Atlantico vi aspetta



Dall'esperienza di Manfred Marktel, alcuni appunti su come preparare la barca e se stessi per affrontare una traversata atlantica in solitario

di Manfred Marktel

Quasi tutti abbiamo sognato di attraversare l'Atlantico, indipendentemente se siamo già armatori di un 6, 8, 10 o 20 metri, o se dobbiamo ancora acquistare la barca. Il sogno è la base di partenza. Lo era per me e spero anche per quelli che mi vorranno seguire.

Per iniziare guardiamoci allo specchio, siamo convinti che la nostra psiche sia preparata a passare lo Stretto? Quello maiuscolo, non quello di Bonifacio o di Messina, ma quello di Gibilterra!

Siamo convinti? Sì?! Allora, più del 50% del sogno è già realizzato. Superato questo primo gradino, o chiamiamolo gradone, potremo affrontare i dettagli per realizzare l'altro 50%. Dobbiamo scegliere e preparare la barca, dobbiamo sistemare la parte tecnica,

quella organizzativa e infine la parte delle provviste e medicine, che non è da sottovalutare.

Decisi a voler intraprendere questa "impresa", esaminiamo il mezzo a nostra disposizione, altrimenti esaminiamo il mercato e il portafoglio.

LA "MIA" BARCA

Amici dell'ambiente nautico mi hanno chiamato "navigatore atipico" perché non partecipo a regate, non m'importa della velocità - purché riesca a percorrere 120 miglia nelle 24 ore - non ho intenzione di solcare il Pacifico, l'Indiano e nemmeno le acque gelide dei poli. Mi è sufficiente quello che trovo dopo lo Stretto, ed è per quelle acque che mi sono scelto il mezzo. Dopo 27 anni di navigazione da diporto, con barche mai troppo grandi, costruite

in vetroresina, robuste e di comportamento tranquille, ho cercato quella definitiva: doveva essere un progetto "oceanico", possibilmente in metallo, con chiglia lunga; avere una piccola dog house e serbatoi di dimensioni sufficienti. L'albero, generoso ma non da regata e con l'armamento a cutter, doveva essere in grado di affrontare burrasche di una certa entità senza scricchiolare su ogni cresta d'onda, senza che dovessi aprire le porte prima di salpare perché in navigazione, a causa della deformazione dello scafo, non sarebbe stato più possibile. A tutto il resto avrei pensato in seguito.

L'ho trovata! Ormeggiata in un porticciolo dell'alto Adriatico. Era coperta da un telone, ma non tanto da impedirmi di ammirare le sue linee armoniose e lo stato di buona conservazione; undici metri, non troppo larga per garantire confort sull'onda. Amore a prima vista, dopo qualche mese era già mia e, senza che fossi mai uscito con lei in mare aperto, avevo rinunciato a fare qualsiasi prova, tanto mi era piaciuta quando l'avevo vista. Quasi come un matrimonio di secoli fa!

Quando l'ho comprata - era il 1996 - sapevo che dopo pochi anni mi sarei potuto ritirare dal lavoro e organizzare la desiderata partenza. Le sette vele che facevano parte del corredo erano di buona fattura e poco usate; mancava solo un tangone. Il motore con le sue 600 ore non dava preoccupazioni. Lo spray hood, detto anche capottina, mostrava qualche segno di vecchiaia, ma poteva ancora andare bene. L'interno era come nuovo: senza graffi, né macchie, né fori di precedenti quadri o strumenti appesi. Nella scelta avevo dato molta importanza a una suddivisione interna classica: poter cucinare col mare calmo e col mare in burrasca,

E' importante poter avere una buona visuale della prua sia dal pozzetto che dalla dinette.

A destra, la zona di poppa: tra l'altro, si nota la pala del timone a vento



cintura di sicurezza intorno al fornello e al tavolo da carteggio e tanti tientibene; l'acqua calda e il riscaldamento erano d'obbligo. Allo stesso tempo volevo che almeno due cuccette potessero essere sempre utilizzabili, pronte e sottovento, con teli antirollio fissati solidamente, per potermi sdraiare in qualsiasi condizione di mare. Dovevano essere di dimensioni adeguate, per non costringermi a fare l'uomo serpente perché curve o troppo corte, adatte esclusivamente a dei "nani". Cercavo una qualità che oggi è difficile trovare; poche barche attuali sono state disegnate per andare lontano, sono eleganti, vincono le regate perché veloci, vanno anche bene per invitare gli amici, mangiare in pozzetto o in dinette, ma sempre ben ancorati in porto e con un vaso di fiori sul tavolo. Per dormire, poi, meglio a casa o in albergo. Desideravo anche un vano WC utilizzabile con mare mosso, senza doverla trattenere fino allo scalo successivo. Era poi necessario un tavolo da carteggio di dimensioni generose, per stivare almeno un centinaio di carte nautiche. ▶▶





In questa e nella foto accanto, si nota come sono stati attrezzati lo strallo di prua e quello di trinchetta, per una buona elasticità d'utilizzo e una maggiore affidabilità: il primo con un avvolgifiocco, il secondo con i "classici" garrocci

Sullo specchio di poppa non volevo appendere il cartello

"vietato salire con scarpe,
vietato fumare,
vietato fare salire animali, ecc"

avevo in mente un altro cartello:

"vietato montare il plotter,
la strumentazione del vento
e tante altre diavolerie non necessarie",

che di solito sono sempre fuori uso e consumano un mare di energia elettrica.

Dopo aver trovato la barca dei sogni, iniziava per me - e lo sarà anche per voi - il momento di pensare a come prepararla, per renderla autosufficiente e idonea alla navigazione progettata.

Ho letto i libri dei grandi navigatori, ho sentito gli amici che hanno fatto lunghe traversate e, pian piano, le idee si sono chiarite. Era sott'inteso che non avevo intenzione di navigare con il sestante che, comunque per emergenza, tengo a bordo. Non ci vo-

gliono grossi patrimoni per acquistare le attrezzature, ma purtroppo non tutte sono reperibili nei nostri paraggi, ed è necessario rivolgersi al mercato estero.

MEGLIO AVERLO A BORDO

Le dotazioni di sicurezza prescritte dalla legge sono d'obbligo, in più, e secondo i miei gusti e priorità, consiglieri:

- Il timone a vento

Deve essere robusto e ben costruito, in caso di barca con timone a barra può essere del tipo a servopendolo e rinvii, con cimette che lavorano direttamente sulla barra del timone principale (Aries, Monitor, Pacific, ecc.). Se invece avete una timoneria a ruota consiglio di utilizzarne uno che, oltre al servopendolo o al flettner, abbia il suo timone indipendente: funzionerà anche con la timoneria principale in avaria. Sarà più costoso, ma più preciso e, soprattutto, non solleciterà di continuo la colonnina della timoneria - che sulla mia barca si è spaccata a 500 miglia da Gi-



Sopra, il particolare dell'elica del generatore eolico che, combinato ad altre sorgenti d'energia, assicura una scorta inesauribile di elettricità. A destra, lo schermo del radar



lilterra! - Potrete scegliere tra Mustafa, Pacific Plus o Hydrovane. Il timone a vento, poco utile in Mediterraneo, vi porterà in tutta tranquillità da una sponda all'altra dell'Atlantico, senza consumare energia elettrica e senza rischi di rotture meccaniche.

- La radio SSB

Passato lo stretto di Gibilterra potete dimenticare il VHF e il cellulare, che smetteranno di funzionare non appena fuori dalla portata dei ripetitori terrestri. Ci vorrà una ricetrasmittente che lavora sulle onde corte, SSB. Con quella troverete sempre qualche radioamatore che vi ascolta e, in caso d'emergenza, potete essere sicuri di ottenere aiuto. L'installazione è semplice: per l'antenna si può utilizzare lo strallo di poppa, opportunamente isolato, oppure acquistare una delle tante antenne in commercio. Considerate anche che, oltre a poter comunicare, potrete ricevere bollettini meteo e carte sinottiche, collegando la radio a un PC con un programma di decodifica installato. Sarete sempre informati su cosa succederà nelle seguenti 24/48/72/96 e 120 ore. Con la ra-

dio a bordo potete fare a meno del Navtex, oppure del Meteofax.

- Il radar

Sceglietene uno che vi dia fiducia, senza esagerare nelle prestazioni. Non siete una portacontainer o una superpetroliera, basta una portata di 16 miglia, con schermo a cristalli liquidi, che consuma molto meno del tubo catodico. Deve avere la funzione timex, cioè deve funzionare a intervalli prestabiliti, che possono variare da 3, 5, 10, 15 minuti e deve avere un buon allarme acustico per segnalarvi un eventuale bersaglio lungo la rotta. Il punto debole di tutti gli impianti è sempre il segnale acustico, che non si può aumentare ed è quasi sempre impercettibile. Non abbiate paura, cercate un baby-phone oppure un vivavoce per telefonini, piazzate il microfono vicino all'uscita audio del radar e il problema è già risolto.

- L'EPIRB

Quella boetta magica che in caso di guaio serio, si collega con i satelliti e trasmette la nostra posizione a tre centri di rile- ➤

vamento situati in Giappone, USA ed Europa. Garantisce che il resto del mondo sia informato che abbiamo seri problemi, e da quel momento, abbiamo buone probabilità che qualcuno venga a cercarci. Non è veramente necessario, ma averlo, rende lo skipper e il suo equipaggio più tranquillo.

• Il dissalatore

Per dire la verità non lo utilizzo molto spesso, ho due serbatoi d'acqua dolce di 350 litri complessivi, navigo sempre da solo e mai per più di 25 giorni di seguito. Non sarà così per voi che probabilmente attraverserete l'atlantico con equipaggio. Sarà bene calcolare almeno 10 litri a persona al giorno. Significa che il dissalatore sarà necessario, basterà vedere quello che offre il mercato. Fino a pochi anni fa, erano costosi, con poca produzione oraria, e un fabbisogno elettrico di circa un'Ampere/ora per litro d'acqua prodotta. I tempi sono cambiati: oggi costano meno, producono di più e assorbono 0,2 Ampere per litro d'acqua. Pertanto su una barca con equipaggio non sarà male averlo a bordo, e andrà tutto a vantaggio dell'igiene generale.



A sinistra, la pagine delle tavole della corrente relativa allo Stretto di Gibilterra. Sotto, una parte della cambusa ancora da stivare. A destra, subito dopo il bucato, in pieno oceano

• Il pilota automatico elettronico

Tanto caro ai nostri navigatori del Mediterraneo, vi servirà soprattutto nelle lunghe ed estenuanti ore di motore per raggiungere lo Stretto. Arrivati in Atlantico, dimenticatelo. Ma se avete rinunciato al timone a vento munitevi di almeno uno di ricambio, già montato e pronto per l'uso. Se invece avete montato il timone a vento, acquistate il più piccolo pilota elettronico che si trova sul mercato e fatelo lavorare direttamente su quello a vento; risparmierete migliaia di euro.

A questo punto la barca è quasi pronta. Dico quasi, perché la maggior parte degli aspiranti navigatori dell'Atlantico, mentre sopravvalutano le onde, le burrasche e le difficoltà in oceano-personalmente ho incontrato 60 nodi di vento al largo di Saint Tropez e onde ripide, mai viste prima né dopo, nel golfo del Leone - sottovalutano il fabbisogno elettrico della barca. Anch'io quando ero un navigatore domenicale e delle vacanze estive l'ho sempre sottovalutato! Comprensibile: l'80% delle crociere nostrane si fa a motore, e arrivati nei marina, si trova la colonnina con la corrente a disposizione. Ben diverso è dopo aver passato lo Stretto. Lì il vento non manca e non è consigliabile dover fare girare il motore per caricare le batterie. È necessario trovare delle alternative. Anzitutto bisogna stabilire il fabbisogno d'Ampere/ora quotidiane necessarie a far funzionare: il frigorifero, il radar, le luci di navigazione, la radio, il GPS e tanti servizi di piccola entità, ma che, sommate nelle 24 ore, arrivano facilmente a 160/180 Ah. Ho a bordo un sistema combinato tra eolico, pannello solare e generatore a trascinamento.

A differenza di quello che pensano tutti, l'eolico nelle zone dove navigo normalmente -cioè 40° nord e 20° sud - è quello meno ef-



ficiente; nominalmente dà 30 Ah a 30 nodi di vento, ma la velocità media che s'incontra è inferiore ai 15 nodi e a questo punto la produzione è inferiore a due Ah. Il pannello solare, è di potenza sufficiente, circa 120 Watt, con tanto sole produce da 30 a 50 Ah, durante la giornata.

Quello da noi meno conosciuto - e se conosciuto, poco gradito perché frena la barca - è il generatore a trascinamento, con un'elica bella grande appesa a 30 metri di cima trascinata nell'acqua. Produce circa 5 Ah a 5 nodi e nelle lunghe traversate lo considero il sistema più efficiente: nell'arco delle 24 ore mi regala sempre più di 120 Ah! Non conosco il generatore montato sull'asse dell'elica, ma da quello che sento, è paragonabile a quello a trascinamento.

Se anche voi, dopo lunghi ripensamenti, deciderete di montare un sistema combinato, sarete sicuri di potervi godere, durante tutta la traversata, bibite fresche, cibi ben conservati, il lusso di navigare con le luci e il radar acceso, e chiacchierare tutti i giorni alla radio con gli amici. Su 2900 miglia ho fatto 10 ore di motore: cinque per scaldarmi l'acqua della doccia, e altrettante per forzare l'andatura e arrivare prima del buio a Tobago!

DA NON DIMENTICARE

Per iniziare il nostro viaggio mancano ancora le carte nautiche, poche magliette, i viveri e un rimedio contro il mal di testa o la dissenteria.

Navigando vicino casa, cadiamo facilmente nella tentazione di voler acquistare anche la carta nautica dello scoglio dove andiamo a fare il bagno con il canotto. Non serve per le traversate! Scegliamo prima i posti lungo la rotta dove pensiamo di fare tappa, poi acquistiamo o, in alternativa, ci facciamo prestare le carte, con scala abbastanza dettagliata fino a Gibilterra, una dell'arcipelago di Madera, una delle Canarie e Capo Verde e una, in grandissima scala, di tutto il Nord Atlantico, dall'equatore al Polo Nord, dal canale di Panama allo stretto di Gibilterra. Oltre a servirci per le lunghe traversate, ci farà già sognare, seduti comodamente sul divano di casa o nella dinette della nostra barca.

Scegliamo anche il periodo dell'ipotetico viaggio per munirci delle Pilot Charts dei mesi concernenti la traversata. Troveremo l'indicazione dei venti predominanti, della loro intensità, dei cicloni e delle nebbie, delle correnti e tante altre notizie ►►



In queste due immagini, il porto di Las Palmas nelle Canarie, ultimo approdo prima di affrontare l'Atlantico, dove è anche possibile completare i rifornimenti

Foto Ente Turismo Spagna

utili alla nostra futura navigazione. Invece dei portolani compriamo le "Pagine azzurre" per l'Italia, il "Giornale di bordo" per la Francia, e il libro "Atlantic Islands", che completeranno il nostro corredo di navigatori transoceanici. Per conoscere le coste spagnole nessun portolano: ogni regione ha le mappe con disegni, coordinate geografiche e foto dei porticcioli che sono uniformemente distribuiti dal confine francese fino a quello portoghese. Basta chiederle nei porticcioli lungo la nostra rotta ed è tutto gratuito!

Arrivati a Gibilterra saremo già esperti navigatori, le nostre mete saranno ormai decise, incontreremo altri della nostra razza, parleremo e inizieremo a scambiare informazioni, fotocopiare i documenti e le carte degli altri. Forse troveremo anche chi ha terminato il viaggio e vende le proprie carte, sarà molto più conveniente che acquistarne di nuove.

"Gli uccelli d'alto mare si aiutano", basta aprire la bocca e parlare. Se però desiderate partire da casa già muniti di tutto, potete acquistare la fotocopia aggiornata di ogni singola carta del mondo; la vende un distributore americano a Bellingham nello Stato di Washington, una pratica da noi proibita, mentre là del tutto legale.

NON SOFFRIAMO LA FAME

La barca, le attrezzature, le carte sono pronte, dobbiamo proprio pensare alla cambusa che è bene riempire prima di salpare da casa nostra, forse non avremo più la possibilità di trovare la pasta, il salamino o la "pommarola" della nostra marca preferita. La quantità e la varietà dei viveri dipende da voi stessi e dell'eventuale equipaggio che vi accompagnerà. Considerate però che, nella vita quotidiana, avete bisogno di 2000 kcal al giorno, suddivise in circa 220 g di glucidi (carboidrati, zuccheri, ecc.), 80 g di proteine (carne, pesce, fagioli) e 40 g di lipidi (olio, burro e altri grassi). In mare, cioè in navigazione, per il maggior consumo energetico, dovrete aggiungere un 50%, ciononostante non ingrasserete! Oltre alla pasta, acquistate una buona quantità di patate, cipolle, aglio, crauti, peperoni e mele. Dureranno anche due o tre mesi se stivati in un posto arieggiato e potrete variare la dieta giornaliera a piacimento. Per avere sempre verdura fresca, potete fare crescere i germogli di soia: basta distribuire un cucchiaino di semi su un foglio di scottex bagnato, depositato in un tapper ware e stivato al buio. I semi devono essere sciacquati ogni ventiquattro ore e dopo quattro giorni avrete i germogli freschi, alti cinque centimetri. Saranno deliziosi e croccanti, mescolati con tonno, fagioli, ceci e varieranno un po' la dieta. Tan-



Foto Ente Turismo Spagna

te scatole di macedonia e frutta sciroppata, aperte e arricchite con una goccia di grappa o rum vi daranno sempre la sensazione d'aver dolci molto gustosi. Quasi dimenticavo: rifornite la vostra stiva di molti vasetti d'omogeneizzati per neonati, di frutta e yogurt, difficile immaginare quanto siano buoni in navigazione. Non ponete limiti alla vostra fantasia per variare la dieta.

Non ho mai sofferto la fame, lo scorbuto e ho una dieta ben equilibrata. Sono sempre arrivato in piena forma, senza deperimento fisico o psichico. Importante è mangiare di tutto, variare e gustare. La fame, se vi sarete guardati bene allo specchio prima di partire, non vi mancherà di certo.

Per finire la preparazione è bene conoscere i propri malanni, debolezze e necessità. Vi consiglio di visitare il medico di famiglia, vi dirà quello che dovrete tenere nella farmacia di bordo; paragonatelo con quello che io ho nella mia, se non siete competenti, preparatevi una lista semplice, suddivisa per medicine e per sintomi. Lo sapete bene, al momento del bisogno, non si deve cercare il flacone, la pillola e nemmeno consultare un'enciclopedia medica per sapere che la Novalgina, il Malox o l'Aspirina servono contro l'una o l'altra cosa.

Ma non preoccupatevi troppo, in mare non siete soggetti a stress;

generalmente sarete molto più sani in alto mare che ben custoditi a casa vostra.

Per concludere, vi ripeto che un viaggio in Atlantico è molto più semplice e meno avventuroso di quanto potete immaginare. Vi ripeto che guardarsi allo specchio e dire "sono pronto" è l'inizio della grande avventura, ma è anche la decisione più difficile da prendere. Avrete un altro momento con il batticuore: sarà il momento di lasciare le Canarie. Dovrete affrontare almeno 900 miglia fino a Capo Verde e, in alternativa, 2700 miglia fino ai Caraibi. Al mio primo viaggio ho combattuto con me stesso per superare i dubbi e le incertezze: sono partito da Las Palmas, sono rientrato a Las Palmas e ritornato verso nord fino a Madeira. Solo là ho preso definitivamente la decisione "eroica". Dopo qualche settimana, sono approdato in Venezuela. Adesso con cinque traversate alle spalle, tutto è diventato più facile, non un gioco da ragazzi, però affronto ogni partenza con più calma e meno ansia.

Siete pronti? Iniziate a prepararvi, meglio oggi, perché domani avrete già perso altre 24 ore. Se desiderate qualche ulteriore incoraggiamento o chiarimento scrivetemi in redazione, vi risponderò quando sarò a terra.