

South Georgia L'urlo del vento nel grande freddo



Prosegue il viaggio verso sud del nostro collaboratore. Lasciate le Falklands, la prua del Maus punta verso il regno degli albatros e dei leoni marini: la South Georgia

di **Manfred Markt**

Esistono diversi libri e film che raccontano di viaggi lungo i 40 ruggenti e i 50 urlanti. È facile e bello sognare a occhi aperti seduti comodamente in poltrona. Un po' più difficile è arrivarci. Non solo per chi non ha esperienze di navigazione; anche la maggior parte dei velisti d'alto mare che attraversano oceani, normalmente scelgono rotte alternative a quelle meridionali, quelle che vengono chiamate, con una accezione un po' snob, "le rotte dei piedi scalzi". In effetti, al contrario della crociera sulla latitudine degli

Alisei, una navigazione lungo i percorsi che hanno seguito alcuni idoli degli anni '60 e '70, con barche modeste, non paragonabili agli attuali mostri che coprono distanze di 400 miglia nelle ventiquattro ore, si rivela ancora un viaggio impegnativo, con difficoltà inedite, ma molto interessante.

LA PRUA VERSO SUD

Accarezzavo da qualche tempo l'idea di scendere verso sud. In un primo momento mi ero prefissato il limite del Mar del Plata tra l'Uruguay e l'Argentina. Successivamente, e non ancora partito, aggiungevo un altro pezzo, poi ancora un altro, e alla fine sono arrivato dai tropici direttamente alle isole Falklands (vedi SoloVela maggio 2006). Quelle isole bellissime sono già a 53° sud.

Ma non mi bastava. Volevo aggiungere ancora poche miglia. Studiavo le carte, leggevo i portolani e altri libri che parlavano dell'antartico e del vicino Capo Hoorn. Una meta mitica, ma battuta da tanti. Basta guardare il numero di barche che lo doppiano ogni anno, magari partendo da Ushuaia. Non mi ispirava, assomigliava troppo a un viaggio " tutto com-

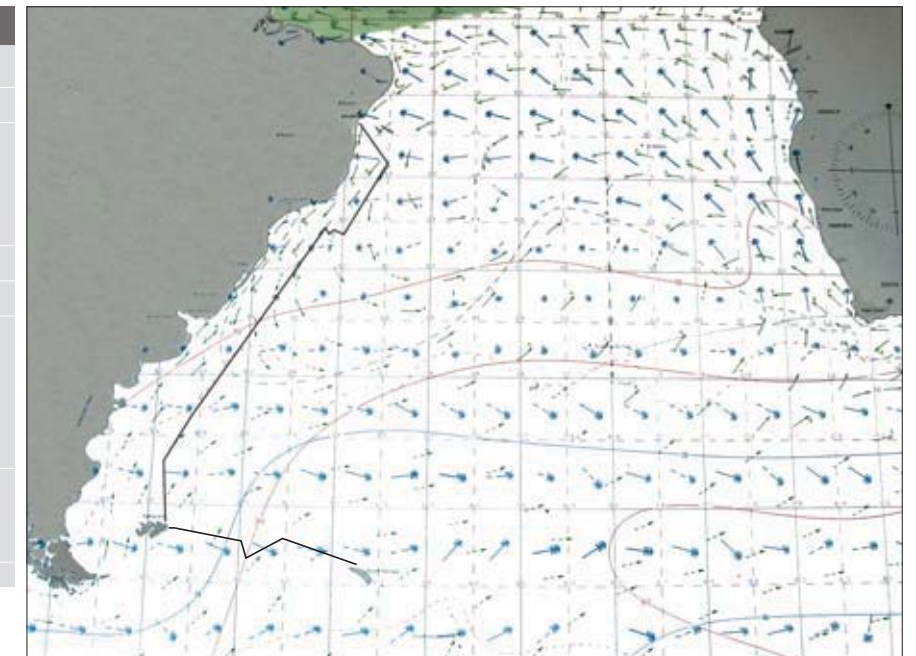


A sinistra, il pontile a Port Stanley nelle Falkland (Malvinas il loro nome originario) da dove è partito il Maus. Sotto, la rotta seguita da Manfred Markt e, in basso, l'autore sotto la capottina della sua imbarcazione mentre osserva il mare grosso di poppa



IL MAUS

Progetto:	Van de Stadt
Cantiere:	Cumulant - Harlingen NL
Dimensioni:	
lunghezza scafo	m. 11,10
larghezza	m. 3,35
pescaggio	m. 1,80
Materiale di costruzione:	Acciaio
Vele:	10 vele a bordo, armamento a cutter
Equipaggiamento:	pilota automatico, timone a vento, dissalatore, riscaldamento, epirb, vhf, ssb ricetrasmittente, navtex, radar, windex, eolico, pannello solare, generatore a trascinamento
Serbatoi:	
acqua	350 litri
gasolio	400 litri



preso". Così ho fatto una scelta diversa, e ho deciso di non mettere la prua a dritta, ma di puntare a sinistra, (nel disegno a destra la rotta seguita) verso un'isola poco conosciuta e che fa già parte del grande continente antartico: la South Georgia. È un territorio inglese, con un proprio governo che risiede alle Falklands. L'ho scelta per la sua posizione, per la sua formazione geologica e soprattutto per la sua fauna: nel mondo è l'isola con la maggior concentrazione di pinguini, foche e leoni marini che qui, su tutto il territorio, regnano senza confini, un po' prepotenti e completamente liberi si lasciano avvicinare a mezzo metro dall'uomo. E mentre i pinguini sono gentili e non aggressivi, le foche sono imprevedibili; attenzione a non voltare loro le spalle: non è raro che vi rincorano per morsi carvi i polpacci. Era là che avevo deciso di arrivare, su quell'isola che si trova anche più a sud della convergenza antartica, con l'acqua del mare che durante i mesi estivi non supera mai i 3 o 4°, i ghiacciai e le montagne alte avvolte spesso nelle nuvole, men-

tre sul mare si estende normalmente una nebbia impenetrabile, che non facilita la navigazione. Per peggiorare la situazione, c'era il pericolo degli iceberg, che possono raggiungere dimensioni impressionanti, come la stessa Georgia. I pezzi che si staccano, chiamati comunemente growler, pesanti decine e a volte centinaia di tonnellate, infestano il mare e sono i pericoli maggiori per il piccolo naviglio da diporto.

IL BOLLETTINO MI FERMA

Non a cuor leggero, ho preso la decisione maturata da molto tempo. Con la barca pronta e opportunamente attrezzata, aspettavo il momento favorevole per poter partire. Dovevo attendere che cessasse un fortissimo vento da ovest che mi schiacciava contro il pontile di Port Stanley. Solo grazie a due cime da 22, lunghe quasi 80 metri e legate su un molo sopravento riuscivo a stare tranquillo. Tutto era rimandato al giorno successivo. ▶▶



A sinistra, l'autore mentre osserva con preoccupazione la carta e le basse latitudini. Sopra, il riscaldamento sempre acceso. A destra, il Gps segna quasi 54°S



mia moglie che mi continua a dire: "ma perché non rimani a casa tua, qui a Milano 2, dove la temperatura è ben superiore ai 15

gradi". L'ultimo bollettino che avevo ricevuto annunciava per i giorni seguenti: 6 marzo 2006, vento da 25 a 35 nodi da NW, onda dai 3,6 ai 5,7 metri; 7 marzo 2006, da 19 a 26 nodi da NW, con un'onda dai 3,6 ai 5,4 metri; 8 marzo 2006, da 21 a 28 nodi da NNW con onda da 2,7 a 4,5 metri. Gli uffici competenti lo forniscono per non più di tre giorni consecutivi perché è impossibile prevedere quello che succede successivamente, tanto è complessa la situazione meteorologica in quella zona. Avevo deciso che era arrivato il mio momento e dopo un ultimo saluto all'amico Bob, radioamatore e anima gentile per le poche barche di passaggio, agito le braccia e parto.

FINALMENTE IN OCEANO

Appena fuori in mare aperto, mi attende l'onda lunga, alta da nord ovest, mi attendono subito i piccoli lavoretti e devo sistemare diversi oggetti, barattoli e stoviglie che con i movimenti continui creano in navigazione dei rumori poco piacevoli. La randa ridotta fino alla terza mano, rimarrà tale per molto tempo, il fiocco da cutter e pochi metri quadrati di yankee fanno correre la barca verso sud-est. Se non fosse per l'onda alta e lunga che mi fa rollare parecchio, sembrerebbe di passare una giornata primaverile in Liguria, con un sole che, nonostante il suo splendore, non riesce a scaldare l'ambiente esterno. L'interno del Maus è confortevole. In cabina la temperatura, grazie alla piccola stufa a cherosene, non scende mai sotto i 15° e si sta proprio bene. Con un sorriso penso così a

gradi".

Il primo giorno trascorre, e mentre il vento aumenta, passo anche la prima notte continuando a ridurre lo yankee, finché viaggio solo con la trinchetta e le tre mani alla randa. Arrivato a questa latitudine si entra nel regno degli Albatros; qui sono di casa, sono tanti e accompagnano la barca come angeli custodi. Sono maestosi, e gli esemplari adulti possono arrivare fino a un'apertura alare di 3 metri e mezzo. Capisco perfettamente quando i vecchi che andavano per mare, ritenevano che in ognuno di questi uccelli ci fosse l'anima di un marinaio defunto. Sono state scritte tante storie e versi che riguardano la vita di questo volatile, e ancora nel 1912, l'inglese Robert Cushman Murphy scrisse:

"Adesso non appartengo più a quella comune specie d'essere mortali, perché anch'io ho visto volare gli Albatros". Come è vero: si rimane incantati vedendo la loro graziosità di movimento.

BURRASCA IN ARRIVO

Attraverso la radio Ssb, tutti i giorni mi metto in contatto con Raffael, il "mio" meteorologo che risiede a Las Palmas e che oggi, il terzo giorno dopo la partenza, mi annuncia che sarebbe meglio cambiare rotta: è in arrivo una bassa, molto profonda e veloce che fra due giorni mi porterà venti da est assai forti e che potranno raggiungere i 45 e anche 50 nodi. L'est per me significa la direzione sbagliata, cioè proprio sul muso. Le sue parole le ho sempre considerate sacre e immediatamente cambio rotta dirigendomi verso sud, verso zone

ancora più remote, allontanandomi il più possibile dal centro della perturbazione.

Inizia così l'attesa che in mare aperto è la peggiore situazione immaginabile. In più cala il vento, che soffia da nord ovest, mentre il mare rimane ben agitato. Per ridurre il rollio e l'incessante sbattere delle vele, non c'è altra possibilità che accendere il motore. In questa situazione mi sento proprio solo, lontano da tutti, senza vento, un cielo cupo pieno di pioggia, l'onda che con il passare delle ore si abbassa, e tutta la vita che fino a poco prima si manifestava intorno a me, è ora sparita. Tutti gli uccelli si sono posati sull'acqua: senza vento non possono planare e preferiscono non sprecare l'energia accogliendo il momento per riposarsi, anche loro in attesa. Non ho lavori da svolgere, non devo regolare le vele e per fare passare il tempo interminabile osservo ancora una volta le pilot charts con il risultato di rabbrivire.

È pur vero che sono solo statistiche, che non sempre corrispondono alla realtà, ma non mi sollevano il morale perché per questo mese le previsioni sono tutt'altro che rassicuranti: velocità media del vento 24 nodi, nel



Sessanta nodi nel grande Sud. Il mare è grosso e le onde sembrano montagne. L'uso associato del timone a vento con quello elettrico ha risolto una situazione difficile. Sotto, l'arrivo in South Georgia regala un'emozione indimenticabile

55% dei casi da ovest nord ovest. Navigo nel bel mezzo di una corrente di mezzo nodo e durante l'8% del tempo la zona è soggetta a burrasche, mentre solo l'1% del tempo è considerato calmo. Durante il 30% del periodo considerato le onde superano i 3 metri e mezzo e la visibilità rimane sotto le due miglia per il 20% del tempo.

Per oggi mi basta, ho preso le onde, l'assenza di vento, la nebbia, sono in una zona con pericolo di ghiaccio e, cosa peggiore, sono sempre in attesa della burrasca annunciata. Tutto questo finché, dopo altre 24 ore, non ricevo la notizia che la bassa ha cambiato percorso, ha deviato verso nord e per me ricomincia il ciclo dei venti occidentali. Ho potuto respirare profondamente, rilassare i nervi e andare a dormire perché il pericolo era sparito e le due isole, anzi i due scogli chiamati Shag e Black Rocks, cimitero di tante navi a vela, sono ancora lontani: la mia rotta passa a 20 miglia sopravvento. Posso di nuovo dormire, mangiare e bere e ancora dormire in tranquillità. ▶▶



Quella dei pasti non è una fissazione. A bordo è difficile mantenere una dieta solida e liquida, equilibrata e corretta. Insofferenza alla solitudine, freddo, umidità e cattivo tempo, sono spesso una buona scusa per prendere un bicchierino durante e dopo i pasti, prima o dopo il tramonto. Ma lo sono anche per festeggiare la fine di una burrasca. Su tante barche d'altura diventa un vero problema, gli skipper evitano di imbarcare bottiglie. Non la penso così, sul Maus esiste tutto, vino, birra e superalcolici, personalmente non vedo la ragione di evitare un buon bicchiere di vino che accompagna il pasto e un caffè corretto per finirlo, purché la correzione non sostituisca il caffè.

ONDE COME MONTAGNE

Sono al sesto giorno di navigazione. L'attività è stata nuovamente ridotta al minimo: non leggo, non riempio, salvo il minimo necessario, le pagine del libro di bordo. Il vento è di nuovo aumentato alzando ancora un'onda maestosa. Ho già tolto la randa e i 15 metri quadri della trinchetta sono fin troppi. Decido quindi di sostituirla con il fiocco piccolo che ho a bordo: 6 metri quadri con tripla cucitura e tanti rinforzi. Mi sembra di essere sulle montagne russe e il timone a vento non sempre riesce a riprendere la barca. Il mare è enorme con onde incrociate che arrivano da

tutte le direzioni. Non posso restare al timone, in pozzetto è troppo umido e freddo. Ma resisto ancora alla tentazione di mettermi alla cappa: perderei miglia e con questo mare non sarebbe saggio.

Anche se in mezzo alla pioggia e alla nebbia, come un fulmine a ciel sereno mi arriva un'idea: è poco ortodossa e probabilmente in molti rideranno del suo inventore. Il mio timone a vento è stato progettato con una sua pala autonoma azionata da un servo pendolo. Sull'asse del timone principale, quello della barca, è montato un grosso autopilota, e mi dico: perché non utilizzare tutti due contemporaneamente? Oggi tutti gli impianti elettronici hanno una funzione integrata che si chiama "autolearn", permette cioè di adattare gli interventi del pilota elettronico ai movimenti momentanei della barca. Non potevo sperare in un risultato migliore: con i due timoni in funzione, il Maus fila via che è una meraviglia, governata normalmente dal timone a vento e, solo in momenti estremi, dall'intervento dell'autopilota. Avevo così risolto il problema e potevo attendere tranquillamente la fine della buriana.

FINALMENTE L'ISOLA

Una balena, un'altra, diverse foche. Sono ancora a 200 miglia dalla costa, ma tutta questa vita mi appare come un benvenuto e mi lascia immaginare cosa mi attende. Vedere però l'isola uscire dalla nebbia con le sue montagne alte più di 2.500 metri, tutte bianche, con i ghiacciai fino in riva al mare e centinaia di foche, leoni marini e pinguini a pochi metri



Sopra, Charlotte, medico della stazione antartica sorride con una bottiglia di rum in mano.
A sinistra, il biologo, ispettore, postino e medico per la piccola comunità di Grytviken; Emma svolge i suoi compiti con professionalità



dalla barca, si trasforma da visione in un'emozione così intensa da far accelerare il battito del cuore.

Poche ore dopo il primo avvistamento sono ormeggiato al molo di Grytviken, dove sorge la stazione antartica inglese "Prince Edward Point", con Emma, ragazzina di 32 anni, biologa, ispettore doganale, d'immigrazione e conservatore della natura, seduta in dinette svolge i suoi compiti in maniera molto inglese. A conclusione di tutte le incombenze burocratiche mi consegna un attestato che, devo ammettere, mi suscita un pò di orgoglio. Il documento certifica che sono arrivato da solo con la mia barca a Grytviken, vecchio porto di pesca delle balene e luogo dell'ultimo riposo del famoso esploratore Shackleton. La posizione riportata sul certificato è la seguente: 54° 17' S - 36° 30' E

Alla fine, dopo aver svolto tutte le formalità, Emma abbandona l'atteggiamento ufficiale che il ruolo le attribuisce e mi dice: "Sai Manfred, normalmente arrivano 5 o 6 barche durante la stagione estiva; ma quest'anno sono arrivati in tanti, 27 barche, quasi tutte da charter, con diverse persone a

Sopra, la vecchia stazione baleniera di Grytviken: 200 persone negli anni '30, oggi, completamente abbandonata, è diventata un museo a cielo aperto in memoria delle balene e dei loro cacciatori. Il paese è invece abitato da 9 persone in inverno e 13 in estate, e da numerosi pinguini di cui faremo conoscenza nella prossima puntata



bordo. Però tu, oltre a essere l'ultimo, sei il primo ad essere giunto sino a qui in solitario.

Nei prossimi giorni racconterò per i lettori di SoloVela cosa ho visto e le esperienze vissute in questa terra così a sud del mondo. Ora però mi rilasserò con un caffè a doppia correzione e poi finalmente andrò a dormire senza più preoccuparmi degli iceberg e i loro figli, che per tutta la navigazione mi hanno fatto compagnia in modo bonario, senza mai minacciarmi, ma ricordandomi che questo regno è il loro.

2. Continua