

BRASILE-SUDAFRICA

La traversata ecologica



Da Salvador de Bahia a Cape Town senza l'ausilio del motore. Sono le ultime 4.800 miglia percorse dal Maus. Spinto dalla forza della natura

di **Manfred Markt**

Dopo una lunga, non troppo gradita sosta, (vedi SoloVela settembre 2008) era finalmente arrivato il momento di mollare gli ormeggi. Secondo tutte le informazioni statistiche-meteorologiche, il mese di ottobre, la primavera nell'emisfero australe, si presta alla navigazione verso sud. Le mie intenzioni e i progetti erano grandi, la preparazione

della barca e lo stivaggio della cambusa erano stati eseguiti meticolosamente perché pensavo di restare per molti mesi in mare aperto, senza aver la possibilità di qualsiasi rifornimento. E vista l'intenzione mi ero organizzato di conseguenza: avevo tutte le vele doppie, vale a dire quelle già montate sull'avvolgifiocco, sullo strallo da cutter e sul boma e, inoltre una completa serie di riserva, nuova di zecca, stivata nei gavoni sotto le cuccette. Avevo fatto questa scelta perché non ho molta dimestichezza nel riparare a mano le

vele, perciò essere preparati e poterle sostituire in caso di necessità mi dava una certa tranquillità.

Avevo riempito di viveri, sino all'orlo, tutti i gavoni e gli stipetti, considerando - secondo un mio piano personale - di consumare circa 3.500 kcal al giorno, dopo aver studiato la dieta nell'adeguata composizione di proteine, carboidrati e grassi. Era questo il fabbisogno previsto per poter sopportare il clima e le condizioni del grande sud.

Anche i serbatoi del gasolio e le taniche di petrolio per cucina e riscaldamento erano stati ben riempiti. Con tutto pronto, dunque, e con il morale alle stelle, ho lasciato Salvador de Bahia il 24 ottobre 2008. Il programma era sfruttare i venti predominanti da est, nord est, e la corrente che lungo la costa brasiliana spinge a un'intensità massima di 1 nodo verso sud ovest. Volevo arrivare fino a circa 35° sud e solo là, all'altezza del Mare del Plata, dirigermi a sud est, verso le zone dominate dai venti occidentali, chiamati anche i 40 ruggenti.

Da Salvador de Bahia a Buenos Aires

Partito da Salvador con vento teso, ho navigato perpendicolarmente alla costa verso il mare aperto per non incontrare la flotta dei mini pescherecci brasiliani che generalmente si spingono fino a 100 miglia al largo in profondità massime di 200 metri, dove le acque sono molto pescose. Si tratta di barche piccole, costruite in legno e di solito male illuminate. Data la loro dimensione, l'ufficiale di guardia più attento, che sul mio Maus è il radar, riesce solo con difficoltà a individuarli. Perciò preferisco deviare, e allungare il percorso anche di molte decine di miglia, pur di non incontrare questi mezzi pericolosi e dall'aspetto poco rassicurante. Arrivato dopo circa ventiquattro ore abbastanza al largo, ho finalmente potuto mettere la prua verso sud, verso la prima destinazione scelta. Da quel momento in poi la navigazione era diventata tranquilla e piacevole. Navigavo ancora nei tropici dove il vento, anche se abbastanza in-

tenso, non dà fastidio ma piuttosto un certo sollievo al calore. Con queste temperature, tra l'altro, si beve molto perché la perdita di liquidi causata dalla traspirazione deve essere rimpiazzata e non si ha molta voglia di cucinare. Si mangiano le verdure fresche appena acquistate, qualche scatoletta di pesce, formaggi, uova o salumi.

Quando le condizioni meteo lo permettono si dorme con tutti i boccaporti aperti e, giorno dopo giorno, si entra in un altro mondo, dove la routine sostituisce qualsiasi im- ➤

Il personaggio

di Chiara Cossu

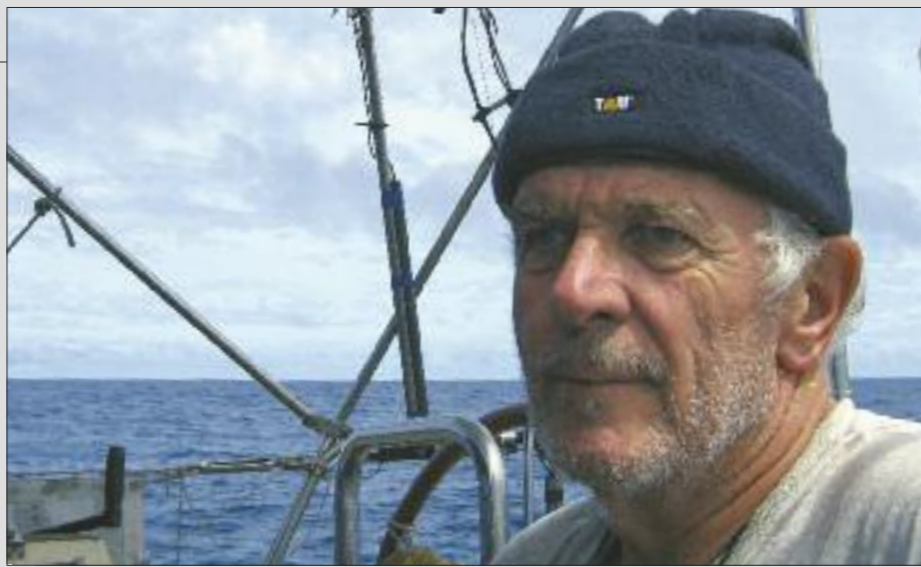
La prima cosa che comunica Manfred Marktel è serenità, una serenità invidiabile. Quella di chi, come dice lui stesso, ha già lottato e ora non ha che da godere dei frutti della vita come fosse l'invitato d'onore a un banchetto speciale. Austriaco di nascita e italiano di tarda adozione, ha sessantasei anni e fino al 31 dicembre del 1999 ha interpretato il ruolo del manager. E cioè ha vissuto seguendo un copione fatto di innumerevoli miglia a bordo di aerei diretti in tutto il mondo, una media di quindici ore di lavoro al giorno e una passione, la barca a vela, a cui dedicare tutti i ritagli di tempo.

Solo un mese e mezzo dopo l'inizio del nuovo millennio la sua vita era già cambiata, completamente, come cambia quella di tutti quando si va in pensione. O forse no, perché per lui non c'è stata quella fisiologica deriva verso la noia e il vuoto di interessi che accomuna tanti ex-lavoratori.

Manfred la vita se l'era reinventata prima, battendola sul tempo. Lo studio della navigazione, le miglia percorse nel Mediterraneo e le letture di genere erano servite negli anni a tamponare un prepotente languore, quello delle lunghe navigazioni. Un desiderio di "molto tutto" tenuto a bada, per fortuna confessa lui oggi, dal buon senso della moglie, ma destinato a trovare la sua sacrosanta realizzazione in quella che, è proprio il caso di dirlo, sarebbe stata una seconda giovinezza.

Intanto, gli oceani, le coste straniere con i loro porti e la loro gente erano lì e aspettavano il momento giusto per vederlo sbarcare dal Maus, mezzo e compagno di viaggio d'acciaio acquistato nel 1996 in previsione della metamorfosi da uomo d'affari in navigatore solitario.

Allora questa barca sembrava perfetta per i piani di Manfred che oggi continua a promuoverla a pieni voti al punto che difficilmente, ammette, se ne separerebbe in favore di un'altra. C'è poco da fare, è la sua barca e si fida di lei. D'altra parte, se non si fosse dimostrata tanto solida e affidabile gli amici non l'avrebbero scherzosamente ribattezzata "Tirpitz", come una celebre nave da guerra tedesca. È con lei che nel 1997, sulla rotta Savona-Arcipelago delle Azzorre, si affaccia per la prima volta nell'Atlantico.



Sopra, un autoscatto di Manfred Marktel durante il suo ultimo viaggio.

A sinistra, il Maus all'ormeggio si riposa prima di riprendere la sua rotta.

Durante questa traversata il navigatore e la sua barca hanno percorso 4.800 miglia, con una media di 107 miglia al giorno

Il primo passo verso un progetto più ambizioso, la traversata atlantica che tra il 2000 e il 2001 lo condurrà dalle coste liguri al Venezuela e, tornato in Italia, da Savona a Madeira.

Preso confidenza con la navigazione oceanica, Manfred dirige spesso la prua del Maus su Salvador De Bahia, ed è proprio dal tepore di quelle acque che farà rotta verso le isole Falklands e la South Georgia, affrontando per il puro piacere di navigare i quaranta ruggenti e i cinquanta urlanti.

Sempre pronto a levare gli ormeggi, il velista austriaco si autodefinisce navigatore solitario "domestico", e cioè uno di quelli che alle rade silenziose e isolate preferiscono i porti brulicanti di vita e di chiacchiere in banchina.

E come non comprendere il bisogno di scambiare due parole dopo essere stati in compagnia di se stessi per giorni e giorni? In realtà, questo non è un problema che affligge Manfred. Pienamente in pace con se stesso, razionale e imperturbabile, trascorre il tempo libero dal da fare in navigazione in

compagnia dei libri, più impegnativi con meteo buono, "da comprare al chilo" quando le condizioni del mare si fanno serie. A tenere il morale alto, poi, se mai ce ne fosse bisogno per tipi come lui, anche la musica: di tutti i generi, dalla classica alle canzonette. Sono le cose che ama fare in barca: leggere, ascoltare musica, scrivere e rilassarsi in genere. Ed è per questo che nella fucina dei suoi progetti non passa l'idea di partecipare a una competizione come la Vendée Globe. "Le cose le faccio perché mi piacciono, non perché le devo fare. E poi non ho bisogno di rischiare per farmi pubblicità". È così che Manfred Marktel riassume perfettamente il senso del suo andare per mare: la libertà di andare dove vuole, quando vuole e come vuole.

A chi volesse seguire le sue orme suggerisce di farlo fin dal principio, costruendo con sacrificio quella sicurezza che un giorno si trasformerà in libertà. "Per fare quello che faccio io ci vuole un centesimo in più del necessario". Oppure si diventa clochard del mare. Ma questa, si sa, oggi è una romanticheria inattuabile.



A sinistra, un assaggio del cielo cupo e suggestivo che si incontra navigando verso il quarantesimo parallelo. Sopra, il circolo nautico di Salvador De Bahia



A destra, la paraffina contenuta nel gasolio si è solidificata. Siamo oltre il trentacinquesimo parallelo e la temperatura dell'acqua è di circa 8 gradi

pegno quotidiano della vita terrestre. In tal modo, senza accorgermene ero arrivato in tredici giorni all'altezza di Buenos Aires, al confine tra mari calmi e tiepidi dove si incontrano quelli che a volte possono diventare veramente cattivi, temuti dagli argentini che li chiamano i "Pampero". Qui, terminata la corrente calda, si entra in quella fredda opposta che proviene direttamente dall'Antartide.

Durante quelle prime settimane, veleggiando per circa 1.500 miglia non ho avuto la necessità di utilizzare spesso il motore, solo poche ore durante qualche notte per non rimanere a corto d'energia elettrica necessaria per il frigorifero e l'impianto radar. Tutto filava liscio con medie che nelle 24 ore erano di solito oltre 120 miglia.

Oltre il 35esimo parallelo: Mar del Plata

Adesso, arrivato all'altezza del Mar del Plata, cambiava la vita. Le magliette finora utilizzate venivano sostituite da camicie di flanella e maglioni, i calzoncini dai calzoni, giacche di pile e cappellini apparivano velocemente. All'improvviso avevo il desiderio di mangiare minestre calde, di preparare gli spaghetti e delle grandi quantità di tè, riempiendo i termos per poter averne a disposizione anche durante le ore notturne.

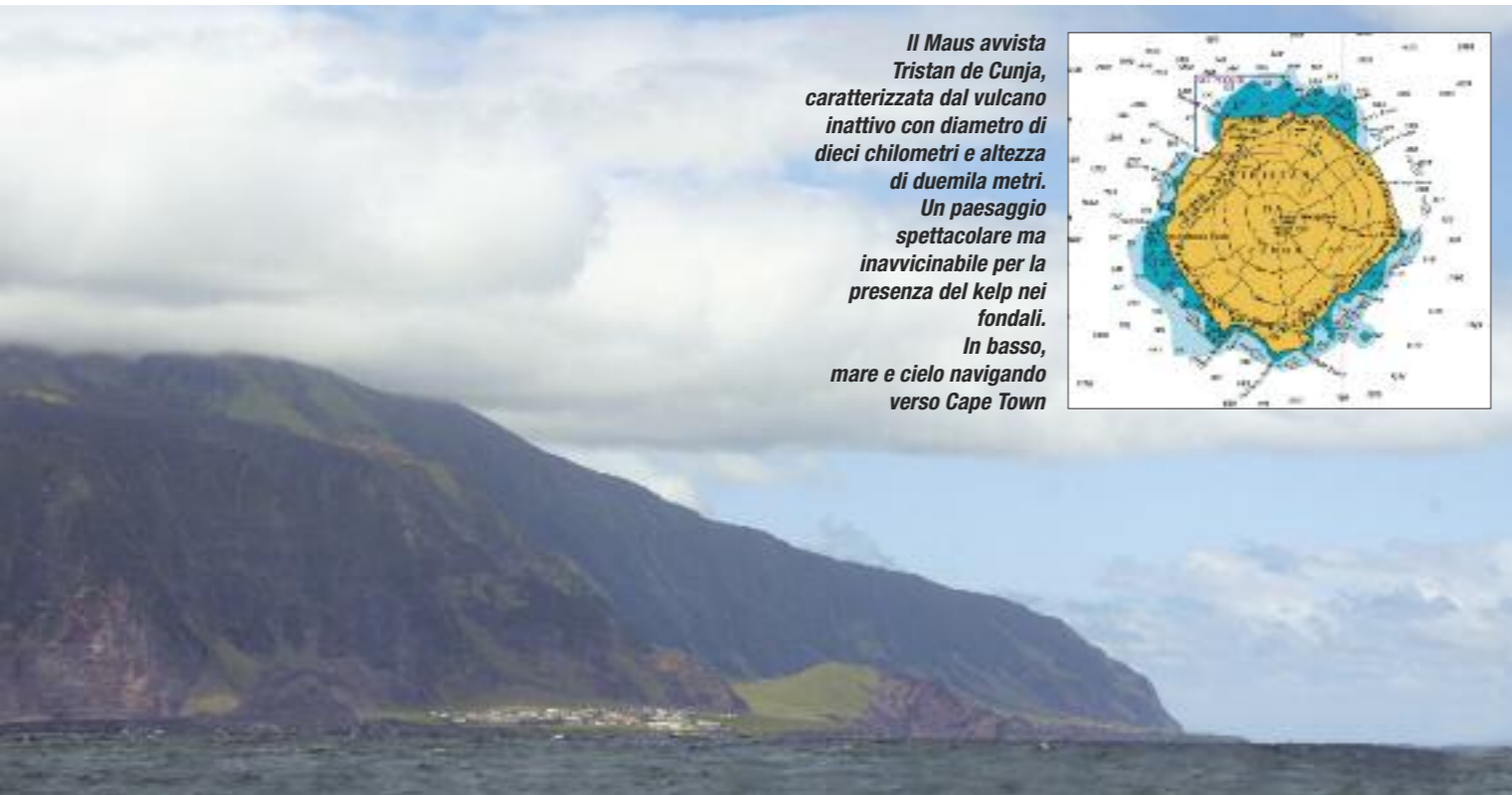
A quelle latitudini si sente la necessità di assumere maggiore quantità di cibo per essere preparati ad affrontare condizioni meteo avverse che rendono la vita ben più difficile rispetto alle latitudini moderate. Non è facile navigare oltre i 35° sud, ma chi lo ha fatto rimane affascinato e attratto dallo spettacolo della natura, attratto dai venti che spingono talvolta con violenza e anche degli imprevisti che non mancano mai. Ed è proprio là che sono diventato un velista puro, non

avendo più potuto contare sul motore. Per cui, per cause indipendenti dalla mia volontà e dall'affidabilità del mezzo meccanico, ho dovuto cambiare i miei programmi. Le isole Prince Edward, le Kerguelen e Marion sono diventate irraggiungibili e Cape Town, ancora distante oltre 3.000 miglia, è diventata il punto di riferimento.

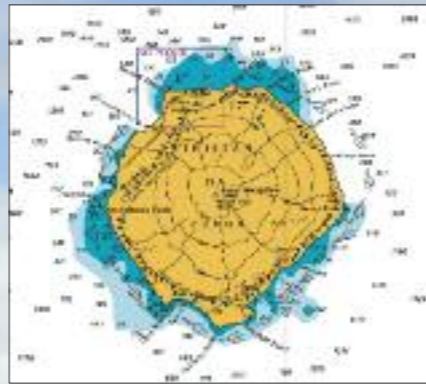
Penso però che sia meglio raccontare per gradi e ricordare al lettore che all'inizio avevo scritto di aver riempito i serbatoi di gasolio. Adesso, dopo 15 giorni, constatavo di aver "purtroppo" riempito i serbatoi!

Non è che a Salvador mi avessero venduto gasolio sporco, pieno di alghe e nemmeno inquinato di acqua. Per le condizioni climatiche dei tropici il carburante era perfetto. Il fatto è che io non mi trovavo più nelle acque calde, le temperature qui erano scese da 25° a circa 8° e tutta la paraffina inclusa nel gasolio si era solidificata, bloccando in tal modo il filtro d'aspirazione, il separatore d'acqua, il prefiltra e anche il filtro principale montato sul motore.

Il motore non poteva più funzionare, e io non potevo più raggiungere quelle isole magiche sognate da molto tempo. Le coste delle isole subantartiche, infatti, sono infe- ▶▶



**Il Maus avvista
Tristan de Cunja,
caratterizzata dal vulcano
inattivo con diametro di
dieci chilometri e altezza
di duemila metri.
Un paesaggio
spettacolare ma
inavvicinabile per la
presenza del kelp nei
fondali.
In basso,
mare e cielo navigando
verso Cape Town**



state dalle alghe kelp e senza motore, in solitario, avrei rischiato non solo la perdita del Maus, ma forse anche qualcosa di più.

Verso Tristan de Cunja

Era logico e prudente cambiare itinerario: non dovevo più scendere fino ai 47° sud, ma potevo rimanere al limite dei 40°, dove ho navigato risalendo solo all'ultimo fino a Tristan de Cunja. A parte le difficoltà del motore, e qualche piccolo guaio al timone a vento, ho potuto navigare lungo tutto il percorso in relativa tranquillità. Il vento non ha mai superato i 45 nodi, le onde sono rimaste accettabili con un'altezza massima di 6 metri. Le pilot charts consultate di continuo e divise in quadretti di 5 x 5 gradi, indicavano valori statistici, e davano per la zona dove navigavo, cioè per le coordinate che sono da 40° sud a 45° sud e 25° ovest a 20° ovest: vento prevalente da ovest nord ovest forza cinque; 11% del tempo in condizioni di burrasca; onde superiori di 12 piedi per almeno 30% del tempo.

Per l'avvicinamento a Tristan, invece, delimitata da 35° sud a 40° sud e 0° est a 5° est i seguenti valori: vento prevalente da ovest nord ovest forza quattro; 5% del tempo in condizioni di burrasca; onde superiori di 12 piedi per almeno 30% del tempo.

Qui non si naviga sempre con tranquillità, in compenso si tratta di zone dove con una barca affidabile si possono ottenere soddisfazioni, e senza rischiare più di tanto. Il brutto tempo arriva con pioggia, grandine e frequentemente anche nevischio. Fa caldo, freddo, arrivano il sole, il vento piacevole, ma anche la burrasca seguita dalla calma.

E poi il giorno e la notte. Le ore scorrono al rallentatore e ogni tanto, nei momenti migliori, riesco a godermi la pace, seduto in pozzetto, ben protetto dallo spray hood. Quelli sono attimi meravigliosi, in cui rimango a osservare orizzonti lontani, senza poter più distinguere dove finisce l'acqua e inizi la volta celeste, montagne e sculture di nuvole colorate, volatili antartici di cui l'albatro è quello più frequente.

In queste condizioni, e con i venti meridionali, non si sente solo il freddo intenso. Ci sono istanti in cui sembra di poter fiutare i ghiacci alla deriva che si trovano poche miglia più a sud. E allora ci si ricorda che si naviga al di sotto del limite dei ghiacci galleggianti.

In questo viaggio sono stato risparmiato dalle tempeste pesanti, dai ghiacci e dalle malattie o incidenti. Non è stato così per il mio predecessore Vito Dumas, il primo solitario che ha attraversato il sud Atlantico. Afflitto da tanti problemi aveva scritto nel suo libro: sono seguito dai due mali, l'infezione al braccio, il mare con ventiquattro giorni di burrasche al mese. Ho voluto ripetere l'esperienza di Dumas salpando da Salvador, scendendo fino a 35° sud e congiungendomi dopo oltre 60 anni alla rotta da lui seguita nel 1942. Non vorrei paragonare i due viaggi, sono molto più fortunato perché la



mia barca è di un metro più lunga e più larga del vecchio Legh II. Non è nuova e ho già navigato per oltre 90.000 miglia con il Maus. Le ore estenuanti e faticose al timone non sono necessarie, da me lo fa l'autogoverno, e non devo nemmeno utilizzare il sestante che rimane sempre ben custodito in qualche stipetto. L'unico mio problema è stato quello del gasolio che non ha colpito Dumas, giacché aveva rinunciato sin dall'inizio al motore e non era interessato a visitare le isole subantartiche.

Dumas era partito da Montevideo per Città del Capo, io invece da Salvador e adesso ero diretto alla stessa città con la possibilità di visitare eventualmente l'arcipelago di Tristan de Cunja situato a 37° sud e 12° 30' ovest. Ero ben a conoscenza del fatto che è molto difficile approdare su quell'isola perché l'onda lunga solleva una risacca enorme. Anche i 250 abitanti dell'arcipelago non hanno molte possibilità di andare in mare per procurarsi del pesce, e infatti sono riforniti solo due volte all'anno da una nave appoggio che sbarca quasi tutto il necessario con l'ausilio di un elicottero. Io, comunque, volevo almeno tentare ma, come per molti predecessori, non mi è stato possibile. La rotta mi aveva spinto a navigare più a nord con un clima migliore; non sembra, però che 3° o 4° di latitudine fanno una bella differenza. Atterrare sull'isola era impossibile, ma la vista era a dir poco spettacolare: un vulcano inattivo con un diametro a livello del mare di circa 10 chilometri e un'altezza di ben 2.000 metri. Anche al momento del mio passaggio, primavera avanzata, la cima era coperta di neve. L'insediamento, che si trova sul lato nord, con le sue case dipinte in colori allegri era ben visibile dalla barca che ballava sulle onde. Purtroppo, salvo la zona dove si trova il paesino, è quasi impossibile avvicinarsi all'isola dal momento che la costa e i fondali pieni di Kelp lo impediscono anche alle grandi navi



**Sopra,
in navigazione
da Tristan
a Cape Town si
incrociano
diverse specie
di uccelli.
Quello con
l'albatro
è l'incontro
più frequente.
A sinistra,
barche
ormeggiate allo
Yacht Club di
Città del Capo**

che si devono ancorare a più di 50 metri di profondità.

Ho potuto parlare con il radio operatore che mi spiegava che il clima di Tristan è aspro, paragonabile a quello dei 70° nord. Non esiste la corrente del Golfo che riscalda con le sue acque provenienti dei Caraibi, non esistono catene montuose capaci di deviare i venti gelidi sud-occidentali, quelli che scuotono l'isola con tutta la loro forza e cattiveria.

Prua su Cape Town

Passato Tristan, mancavano ancora 1.500 miglia fino alla meta, eppure mi sentivo quasi arrivato. Le miglia al di sotto dei 40° sud si conquistano una per una, quelle più a nord, invece, si vivono più tranquillamente con andature quasi regolari, con le temperature che non necessitano più di impianti di riscaldamento e le vele che mostrano tutta la loro superficie senza dover essere ridotte alla terza mano.

In quest'ultimo tratto sono stato molto fortunato. L'alta pressione del sud Atlantico si era estesa verso est, le isobare si erano allargate tra loro e i venti variabili tra nord-ovest



Sopra, uno scorcio dello Yacht Club di Cape Town che non ha offerto ospitalità a Manfred Marktel.

Fortunatamente, gli ormeggiatori della struttura lo hanno aiutato a trovare un riparo alternativo venti miglia più a sud.

A Hout Bay (nelle immagini a destra) il navigatore solitario ha incontrato persone gentili e ospitali



e sud erano diminuiti notevolmente d'intensità. La navigazione tranquilla è stata l'occasione per avere molto tempo per me stesso. Per dormire, leggere, cucinare, per recuperare e smaltire la fatica fatta durante le settimane precedenti. Diciassette giorni di riposo quasi totale per avvistare al quarantacinquesimo giorno di navigazione la famosa montagna della tavola che sovrasta Città del Capo, per vedere già da lontano la cascata delle nuvole che sono la principale caratteristica di questa città non alla fine del mondo, ma quasi al punto più meridionale dell'Africa. Quel punto che si chiama, non per niente, Capo di Buona Speranza e che ha dato tanti problemi ai marinai dei secoli passati.

Il RCTYC (Royal Cape Town Yachting Club) non mi ha ospitato, non ha voluto saperne di un solitario. Con rammarico mi sono accorto anche qui che al giorno d'oggi si preferiscono regate e rally con proprietari pieni di quattrini e barche ben più lunghe del Maus.

Mi hanno costretto a rimanere ormeggiato su una boa nell'avanporto, dove sono rimasto per cinque giorni con 40 nodi di vento.

Per fortuna si era presentata l'opportunità di spostarmi 20 miglia verso sud, verso un marina con gente ospitale e gentile. Adesso che il Maus riposa a Hout Bay, ho trovato persone che si sono prese cura del mio mezzo, lasciandomi libero di rientrare a casa, per godermi la famiglia fino alla prossima partenza. ■