



Un inferno meraviglioso

**Prua sulle Malvinas:
3000 miglia
in solitario verso
l'arcipelago**

di **Manfred Markt**

Personalmente preferisco chiamarle Malvinas, come fanno gli argentini, anche se la storia, le dominazioni e le guerre hanno loro imposto il nome di isole Falkland. Comunque le si chiami, si tratta di un luogo misterioso, attraente, lontano e austero. Arrivare a 52° sud e 60° ovest non è facile; si è fuori da quasi tutti i circuiti turistici, e già il viaggio diventa un'avventura. Per raggiungere l'arcipelago esistono tre possibilità: la prima con aerei-semi militari, senza orario o programmi fissi,

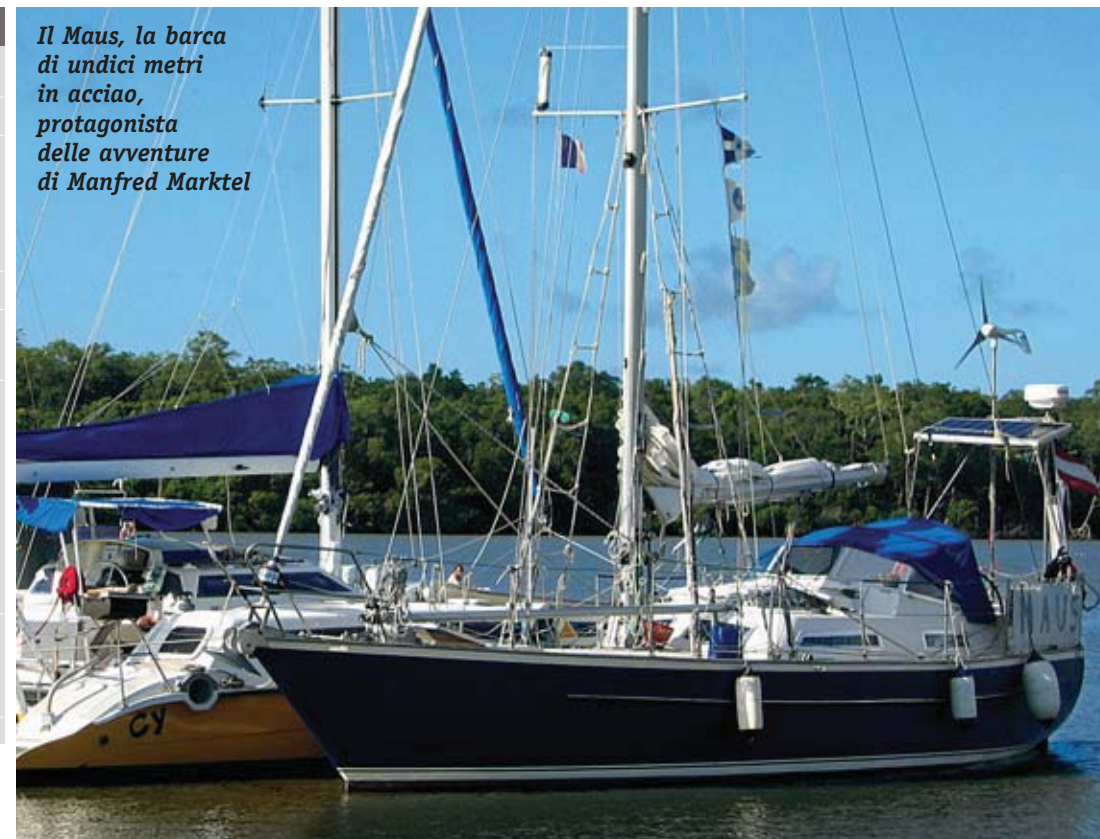
che partono da Londra e, se disponibili, vendono i posti liberi anche a passeggeri non appartenenti all'esercito di Sua Maestà; la seconda, sempre con l'aereo, passando da Santiago del Cile con collegamenti quasi regolari per Port Stanley; la terza possibilità, invece, è quella che ho scelto io: in barca a vela.

Dopo aver lasciato con il mio Maus la baia di Todos los Santos - ovvero Salvador de Bahia, chiamata anche "Capital da Alegria" - situata nella zona tropicale del Brasile a 13° sud, dove qualche settimana dopo la mia partenza sarebbe iniziato il carnevale più famoso del mondo, ho fatto rotta per

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

Sotto, un angolo del quadrato del Maus, dove si vede la lampada a petrolio che permette un notevole risparmio di energia elettrica



Il Maus, la barca di undici metri in acciaio, protagonista delle avventure di Manfred Markt



il grande sud alla volta delle Malvinas, un arcipelago formato da 200 isole e circa 15.000 miglia di coste.

IL VIAGGIO

Lasciata la costa, sono stato subito abbracciato da un bell'aliseo che qui, a causa della conformazione del continente Sudamericano, arriva da est-nord est, e non dal classico sud-est. Il vento, forte e costante, mi ha spinto velocemente verso sud. A darmi una mano anche la corrente del Brasile che, a 200 miglia dalla costa, mi ha accolto nelle sue acque e mi ha portato come su di un tapis-roulant facendomi guadagnare tra le dieci e venti miglia al giorno. Là, in quei mari non troppo lontani dalla costa, la vita passa tranquilla e con una certa regolarità. Dormire, mangiare, leggere, eseguire i piccoli lavori di bordo, e

CONDIZIONI CLIMATICHE

Nonostante le Malvinas/Falkland si trovino sulla stessa latitudine di Pietroburgo e Plymouth -solo che invece di essere a nord, sono a sud- il clima di questo arcipelago è molto più rigido di quanto non lo sia nelle due città dell'emisfero boreale. Qui la velocità media del vento è di 17 nodi, ovvero, forza 5; quella di Plymouth, che pure è sul mare, è di 4 nodi. La temperatura media è di 5,6 gradi. Nevica anche nei mesi estivi e, comunque, piove in media ventidue giorni al mese. Un inferno meraviglioso.

nel tempo libero, osservare i pesci volanti che atterrano sulla coperta della barca, sono le attività principali che occupano il mio tempo durante la navigazione. La regolazione delle vele, invece, è la preoccupazione minore, perché una volta issate, grazie alla costanza dei venti e della corrente, le posso dimenticare sino all'arrivo o a un cambiamento di vento. Quando si fa un viaggio così lungo, bisogna necessariamente fare delle scelte e rinunciare a delle tappe che sarebbero senz'altro interessanti, ma che renderebbero il viaggio lunghissimo. Così, vedo scorrere sulla carta Rio, Porto Alegre e Montevideo; sarà per un'altra volta, ora ho 3000 miglia davanti a me e ho deciso di farle tutte d'un fiato. In questa zona le sorprese, cioè i venti robusti, arrivano insieme agli albatry, tra i 30° e 40° sud. E' stato così anche per me: a 33° sud i forti venti da sud-ovest, hanno fatto onore alla loro fama e mi hanno costretto a un'andatura quasi da cappa, facendomi perdere 40 miglia in due giorni. ►►



LO SKIPPER

Manfred Markel, è un vecchio amico di SoloVela. Di lui abbiamo già parlato in un editoriale e pubblicato un bell'articolo sul numero 41 di SoloVela, settembre 2005. Manfred è un ex dirigente di azienda che a cinquanta-sette anni decide di andare in pensione e passare un po' di tempo in barca. Non era un gran navigatore, ma l'idea di andare in giro per il mondo lo aveva affascinato e così, con molta calma, tra tante paure, ha iniziato a navigare da solo.

onore alla loro fama e mi hanno costretto a un'andatura quasi da cappa, facendomi perdere 40 miglia in due giorni.

L'ALBATRO

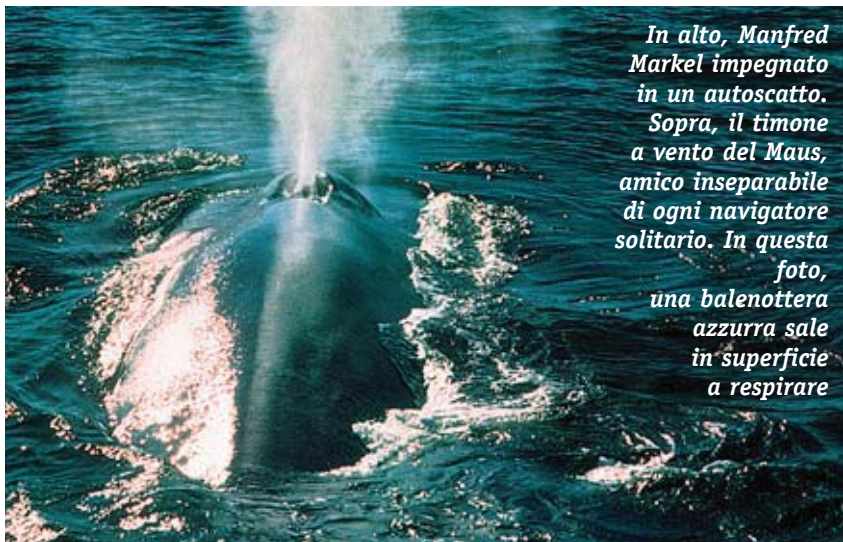
Quando il vento è calato, come a premiarmi di quanto sofferto durante la burrasca, è apparso il mio primo albatro. Tutti gli uccelli osservati in precedenza non erano niente in confronto a quell'animale maestoso. Avanzava a pelo d'acqua, sorretto dalle sue enormi ali da tre metri di apertura senza, apparentemente, mai muoverle. Sono rimasto in pozzetto immobilizzato da quello spettacolo; una parte di me mi diceva di muovermi e andare a prendere la macchina fotografica, ma l'altra si rifiutava di perdere anche una sola immagine di quel volo. Quell'incontro mi ha fatto capire perché l'albatro è stato oggetto di tante descrizioni da parte dei navigatori che mi hanno preceduto.

LA BALENA

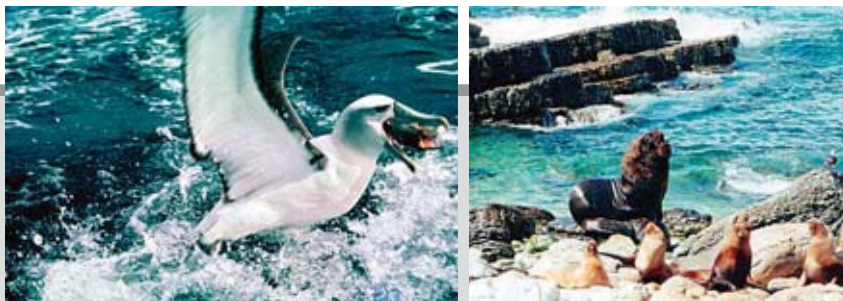
Proseguendo verso sud, ho incrociato il punto di 35° 19' sud e 47° 50' ovest dove nel lontano 1978 furono salvati, dopo essere rimasti per ben 75 giorni nella loro zattera, Ambrogio Fogar e Mauro Mancini.

Proprio in quel momento, ho avuto tanti pensieri ed emozioni perché la loro barca, il "Surprise", era stata affondata da una coppia di orche marine e, per coincidenza, prima volta in vita mia, mi si è affiancata una balena enorme che misurava quasi il doppio del Maus. Nel suo dormiveglia era, per mia fortuna, rimasta a una distanza di circa quattro metri e continuava ad apparire ogni cinque minuti. Non era un'orca, non aveva cattive intenzioni, ma io non gradivo quel contatto così ravvicinato e ho dovuto accendere il motore per disimpegnarmi da quella situazione.

Proseguendo il mio viaggio ho incontrato venti di ogni sorta,



In alto, Manfred Markel impegnato in un autoscatto. Sopra, il timone a vento del Maus, amico inseparabile di ogni navigatore solitario. In questa foto, una balenottera azzurra sale in superficie a respirare



La fauna e la flora delle Falkland rendono questo luogo, altrimenti alquanto inospitale, un paradiso naturale



dritti sul muso che mi costringevano a lunghi bordi o, a volte, dritti di poppa a spingermi come farebbe un papà con il bimbo che impara a pedalare. Venti deboli e piacevoli, e altri forti di burrasca. Che quella intorno ai 35' 40° gradi sud sia una zona difficile è noto. Per rendersene conto basta dare un'occhiata alle Pilot Chart, o a una sequenza di carte sinottiche. Qui passano da 10 a 20 fronti al mese, arrivano dal Pacifico con i loro venti violenti che, a causa delle Ande, s'intensificano prima di abbattersi sul versante atlantico dell'America Latina. Il passaggio di ogni fronte porta venti da N - NW che

girano a W per morire a S. Nel loro movimento rotatorio raggiungono frequentemente la considerevole intensità di trenta-quaranta nodi e formano, a una certa distanza dalla costa, marosi di tutto rispetto. Dopo i venti da S, tutto si calma e bisogna attendere il fronte successivo, oppure proseguire, come a casa nostra, a motore.

Le statistiche di questa area di certo non tirano su il morale e recitano che il vento di media spira a forza cinque prevalentemente da ovest; le giornate di calma sono l'uno per cento, mentre quelle di burrasca arrivano a co- ▶▶



In alto, un momento della navigazione di Markel. A lato, la presenza dell'uomo, rara, in questo pezzo di mondo



Alle Falkland si trovano la maggior parte delle specie di pinguini che popolano l'emisfero australe



UN PO' DI STORIA

Le scoperte delle isole Falkland è generalmente attribuito all'inglese Jhon Davis che vi sbarcò nel 1592. Questi, a pochi anni di distanza fu seguito dall'olandese Sebald de Weert, che mise piede su queste fredde terre nel 1600. Dopo la visita degli equipaggi di Davis e di de Weert, le isole furono dimenticate per quasi un secolo, quando nel 1690 vi si stabilì un insediamento inglese. Se all'inizio furono dimenticate, dal momento in cui ci si stabilirono gli inglesi, tutti le vollero e questi ultimi le dovettero difendere dagli attacchi dei spagnoli e dei francesi, riuscendo a resistervi sino al 1820, quando gli argentini, non più sottomessi ai spagnoli, riuscirono ad occuparle e tenerle per cinque anni. Questi ultimi cedettero solo agli americani che giunsero lì con una nave da guerra nel 1825. Questi tennero la posizione per sette anni al termine dei quali furono cacciati dalle forze di sua Maestà che si stabilirono nell'arcipelago in modo stabile e pacifico sino al 1982, quando dovettero resistere ad un attacco da parte degli argentini i quali, però furono respinti con una certa facilità. Era il periodo della Tacher, la signora di ferro che inviò prontamente alle Falkland una flotta da guerra rendendo subito chiaro che gli inglesi non avevano nessuna intenzione di lasciare quelle inospitali isole.

L'ALBATRO

Quando il vento è calato, come a premiarmi di quanto sofferto durante la burrasca, è apparso il mio primo albatro. Tutti gli uccelli osservati in precedenza non erano niente in confronto a quell'animale maestoso. Avanzava a pelo d'acqua, sorretto dalle sue enormi ali da tre metri di apertura senza, apparentemente, mai muoverle. Sono rimasto in pozzetto immobilizzato da quello spettacolo; una parte di me mi diceva di muovermi e andare a prendere la macchina fotografica, ma l'altra si rifiutava di perdere anche una sola immagine di quel volo. Quell'incontro mi ha fatto capire perché l'albatro è stato oggetto di tante descrizioni da parte dei navigatori che mi hanno preceduto.

LA BALENA

Proseguendo verso sud, ho incrociato il punto di 35° 19' sud e 47° 50' ovest dove nel lontano 1978 furono salvati, dopo essere rimasti per ben 75 giorni nella loro zattera, Ambrogio Fogar e Mauro Mancini. Proprio in quel momento, ho avuto tanti pensieri ed emozioni perché la loro barca, il "Surprise", era stata affondata da una coppia di orche marine e, per coincidenza, prima volta in vita mia, mi si è affiancata una balena enorme che misurava quasi il doppio del Maus. Nel suo dormiveglia era, per mia fortuna, rimasta a una distanza di circa quattro metri e conti-

nuava ad apparire ogni cinque minuti. Non era un'orca, non aveva cattive intenzioni, ma io non gradivo quel contatto così ravvicinato e ho dovuto accendere il motore per disimpegnarmi da quella situazione.

Proseguendo il mio viaggio ho incontrato venti di ogni sorta, dritti sul muso che mi costringevano a lunghi bordi o, a volte, dritti di poppa a spingermi come farebbe un papà con il bimbo che impara a pedalare. Venti deboli e piacevoli, e altri forti di burrasca. Che quella intorno ai 35° 40° gradi sud sia una zona difficile è noto. Per rendersene conto basta dare un'occhiata alle Pilot Chart, o a una sequenza di carte sinottiche. Qui passano da 10 a 20 fronti al mese, arrivano dal Pacifico con i loro venti violenti che, a causa delle Ande, s'intensificano prima di abbattersi sul versante atlantico dell'America Latina. Il passaggio di ogni fronte porta venti da N - NW che girano a W per morire a S. Nel loro movimento rotatorio raggiungono frequentemente la considerevole intensità di trenta-quaranta nodi e formano, a una certa distanza dalla costa, marosi di tutto rispetto. Dopo i venti da S, tutto si calma e bisogna attendere il fronte successivo, oppure proseguire, come a casa nostra, a motore.

Le statistiche di questa area di certo non tirano su il morale e recitano che il vento di media spira a forza cinque prevalentemente da ovest; le giornate di calma sono l'uno per cento, mentre quelle di burrasca arrivano a coprire dal

sei al dieci per cento dei giorni del mese. Per il quindici per cento del tempo l'altezza media delle onde supera i tre metri e, come una ciliegina sulla torta, si legge che il limite degli iceberg è a ottocento miglia a nord.

In una situazione del genere, tutti i sensi sono all'erta per riuscire ad annusare il pericolo il prima possibile. Molto spesso amici mi chiedono quali sono le mie strategie in alto mare. Devo sempre rispondere che non ne ho. Non sono in regata, se non contro me stesso: fisso io le mete e le distanze da percorrere. Sento tutte le sere il bollettino meteorologico che mi passa Raffael da Las Palmas (vedi SoloVela/gennaio 2006), e dopo mi preparo per le successive 24 ore. Generalmente, riduco la randa per la notte ed evito così di dover uscire sul ponte durante le ore senza luce, imposto la rotta su un'andatura confortevole, se di bolina da 55 a 65 gradi, e poi vado a dormire. Preferisco la comodità, il comfort e non la velocità. Altre strategie...non ne ho!

Ho accennato in precedenza che le Malvinas sono formate da 200 isole con 15.000 miglia di coste; quest'ultimo dato è stato solo stimato ma, osservando le carte nautiche, è facile immaginarsi che sia abbastanza veritiero.

IL KELP

Le coste delle Malvinas sono molto frastagliate; si naviga passando in rassegna un interminabile serie di insena-

Nuovo First 34.7 pronta consegna

SGB FINANCE

BENÉTEAU

Nuovo Oceanis 50

C'È SEMPRE QUALCOSA DI UNICO IN UN BENÉTEAU

Venti anni dopo il lancio del primo Oceanis, Beneteau presenta l'Oceanis 50, un prestigioso yacht che segna una nuova era nella storia di queste barche da grande crociera destinate agli armatori che si aspettano il meglio dal più grande costruttore mondiale di imbarcazioni a vela.

★ Top Yachts ★
Marina Cala Galera
Dream Boats & Brokerage

Marina di Cala Galera & Punta Ala
Tel: +39 0564 830234
ly@top-yachts.com