

Mario Bonomi

AMALTEA

A vela da Trieste al Grande Sud



Edizioni il Frangente

INDICE

7	Prefazione	285	Da Rio a Buenos Aires
9	Introduzione	291	Buenos Aires
13	Da Trieste a Panama	295	Verso la Patagonia
13	Il Mediterraneo	311	Da Deseado a Ushuaia
16	Da Gibilterra alle Canarie	321	Capo Horn
19	La traversata dell'Atlantico	327	Ushuaia
22	I Caraibi	331	I canali cileni
25	Cuba	351	Punta Arenas
30	Da Cuba a Panama	359	Lo Stretto di Magellano
31	Panama	365	Ritorno a Mar del Plata
33	Attraversamento del canale di Panama	371	Mar del Plata
36	Da Panama alle Galapagos	377	Da Mar del Plata a Salvador
39	Dalle Galapagos alle Marchesi	383	Salvador de Bahia
45	Le Marchesi	391	La traversata atlantica
47	Dalle Marchesi a Tahiti	411	Le Azzorre
57	Le Isole della Società	425	Gibilterra
69	Verso la Nuova Zelanda	433	Verso la Grecia
103	Nuova Zelanda	437	La Grecia
125	Da Auckland all'Australia	485	L'arrivo a Trieste
165	Australia	489	Scheda tecnica
183	Dall'Australia al Sudafrica	491	Ringraziamenti
229	Sudafrica	492	Indice
253	Da Città del Capo a Rio		
281	Rio de Janeiro		



Oceano Pacifico

Oceano Atlantico

Vanuatu
Fidji
Tonga
Auckland
Nuova Zelanda

Rotta di Amaltea
da Trieste a Auckland

Rotta di Amaltea
da Auckland a Trieste

L'Avana
Isole Galapagos
Isole Cook
Isole Marchesi
Isole della Società
Isola di Pasqua
Salvador de Bahia
Rio de Janeiro
Buenos Aires
Mar del Plata
Puceto Deseado
Ushuaia
Capo Horn

Isole Azzorre
Canarie
Capo Verde
St. Elena

Partenza da Trieste



Partenza 05/10/2002 - Arrivo a Trieste 23/09/2005
Miglia percorse 50.000

Il Mediterraneo

Ottobre 2002

Il 4 ottobre 2002, vigilia della partenza per i Caraibi, *Amaltea* è alla banchina di prima accoglienza della Triestina della Vela. C'è movimento. Soci del nostro club e amici di vecchia data venuti a Trieste per l'occasione si interessano al viaggio: «Quando partite?» - «Domani.» - «Quanti giorni ci vorranno per arrivare dall'altra parte?» - «Dipende dal vento...» Ancora oggi l'attraversamento di un oceano stuzzica la fantasia, suscita curiosità, da molti è considerato un'avventura.

Alla sera sono in tanti a festeggiare con noi. Ci sono Ghigo, Nereo, Bob, Sigovich, Niki, c'è Walter, il solo fra i soci che verrà con noi e tanti altri. Più tardi arriva Ucietta con il bel sorriso di sempre e con quel suo modo di proporsi aperto e sereno che suscita simpatia in tutti.

E viene il momento della partenza. È la tarda mattina del 5 ottobre 2002. Quando Trieste si allontana sulla poppa di *Amaltea* penso che passerà poco meno di un anno prima che faccia ritorno al suo porto. C'è vento, mettiamo vela. Siamo in quattro: Iseo, Walter, Miguel e io. Si impostano i turni: due ore di guardia e sei libere. *Amaltea*, rotta a sudest, macina velocemente miglia; dopo un giorno passiamo vicino a Pelagosa di cui ammiriamo la bella costruzione del faro; ancora una trentina di ore e mettiamo la prua nel porto di Corfù. Il mattino successivo visita alla città, poi via per Paxos, la perla dello Ionio; indimenticabile l'ingresso a porto Gaio per lo stretto canale, fin davanti al bel villaggio, un tempo rifugio di pirati, oggi apprezzato



Una panoramica di Corfù.

centro di vacanza.

Le immagini della navigazione in Mediterraneo si susseguono rapide. Veloce attraversamento del Golfo di Taranto, 210 miglia messe nella scia nelle prime 24 ore, poi, in una grigia mattina, lo Stretto di Messina; la sera siamo alle Eolie e puntiamo verso ovest. L'intenzione è di passare a sud della Sardegna. Il bordo con mure a sinistra è quello di maggior avvicinamento, lo teniamo per circa un giorno. Quando giunge il momento di prendere le altre mure il vento gira a sudovest. Non ci conviene più virare: continuiamo così, passeremo per le Bocche.

Allamiamo il primo pesce, un alalunga di dimensioni ragguardevoli. Abbiamo il nostro daffare per alarlo a bordo. Cerco di pulirlo con la barca che, di bolina e con vento fresco, non mi facilita il compito. Dopo una buona mezz'ora rinuncio e butto il tutto a mare.

Ci avviciniamo alla Costa Smeralda. I colori di questa parte del Mediterraneo mi sorprendono sempre. La Tavolara sfilata a tribordo e poco dopo entriamo a Olbia; attraente cittadina, belle costruzioni di inizio '900, tanti locali aperti anche se la stagione turistica è ormai terminata.

All'aeroporto accogliamo Annetta che si aggiunge all'equipaggio.

Poi La Maddalena con i suoi bei palazzi. Passeggiamo nelle viuzze dietro al porto; l'ambiente rivela cura, traspira tranquillità, pace, le persone sono gentili e hanno tempo per noi: ci sentiamo a nostro agio.

Quindi l'attraversamento delle Bocche con la rocca di Bonifacio che sfilata lentamente sulla dritta.

Con le ultime luci l'Asinara si allontana a poppa. Vento teso da nord e il Golfo del Leone è presto nella scia. Il giorno successivo appare la Mola, la caratteristica fortezza all'entrata di Mahon, su Minorca. L'ingresso al porto, un profondo fiordo sulle cui

Il pittoresco porto di Mahon.



rive si aprono incantevoli baie, offre alcuni fra i più begli scorci del Mediterraneo. Sulla banchina del Real Club Marítimo ci attende Klaus, amico di vecchia data e compagno di tante navigazioni e regate. Verrà con noi al di là dell'Atlantico.

Nei tre giorni che trascorriamo a Mahon eseguiamo piccoli lavori a bordo e assaporiamo la tranquilla atmosfera della cittadina che, terminata la stagione turistica, riprende la vita che le è propria.

Si riparte. Dopo una decina di ore, il vento da contrario diventa portante e ci spinge velocemente nella giusta direzione. Una fortuna che può apprezzare appieno solo chi ha provato a risalire il ponente nel Mare di Alboran.

Dopo poco meno di quattro giorni di navigazione da Minorca, appare, fra scure nubi, la Rocca di Gibilterra con il suo caratteristico profilo. Sfila lentamente sulla dritta. A sinistra, ben in vista, la costa africana.

Il pensiero corre a navigazioni di tanti anni prima, ad altri passaggi delle Colonne d'Ercole, a come corre il tempo; tra poco saremo in Atlantico, inizia un'altra storia. Ci sono momenti che percepiamo come importanti.

C'è levante, ma le previsioni per la zona di oceano a ridosso dello Stretto sono di vento da sudovest, proprio dalla direzione in cui dobbiamo andare. Per un momento pensiamo di entrare a Gibilterra o in uno dei porticcioli nelle vicinanze, in attesa di condizioni più favorevoli, ma alla fine si continua.

Il Mediterraneo è ormai sulla nostra poppa.

Abbiamo avuto condizioni decisamente favorevoli alla navigazione: buon vento e nessuna burrasca.

Le soste sono state gradevoli: Corfù, Paxos, Olbia, La Maddalena, Mahon; ne abbiamo respirato l'atmosfera, quella che è loro propria, non quella artefatta che assumono sotto la pressione del pesante flusso turistico estivo.

Una navigazione veloce e piacevole. Doveva essere un trasferimento da effettuare in funzione della traversata, è stata una esperienza bella di per sé.

Da Gibilterra alle Canarie

Ottobre 2002

Non è stata una decisione saggia quella di entrare in Atlantico con previsione di venti da sudovest. Dopo una ventina di miglia di lasco, sospinti da un vigoroso levante, il vento si mette dalla direzione in cui dobbiamo andare.

Quando si esce da Gibilterra è bene allontanarsi senza indugi dalla costa africana, la cui vicinanza più diventare pericolosa nell'eventualità di burrasche da ovest.

Alcuni naviganti hanno incontrato qui condizioni particolarmente dure, vissuto momenti di grande tensione, e dai loro racconti emerge chiaramente che uno dei maggiori motivi di preoccupazione era la non tranquillizzante distanza dalla costa marocchina sottovento.

Con sudovest non ci sono dunque alternative: mure a sinistra e via per ponente. Vento apparente fra i 25 e i 30 nodi, una mano nella maestra, qualche giro nello yankee, **Amaltea** risale bene, ma la bolina con vento teso e onda formata non è un'andatura gradevole. Tutta la notte si procede sullo stesso bordo. Il mattino successivo, quando rilevo Klaus, il vento raffica sopra i 30 nodi. Diamo un'altra mano alla maestra, ne prendiamo una nella mezzana e rolliamo un po' di yankee. Verso sera stimiamo di avere sufficiente sopravento dalla costa africana e prendiamo le altre mure.

Ancora mezza giornata di navigazione scomoda e il sudovest accenna a calare; si sciolgono i terzaroli e si apre lo yankee; poi il vento gira e si mette da nord: è l'aliseo portoghese che prende rapidamente vigore.

Laschiamo le vele, va a riva l'MPS, **Amaltea** accelera e procede veloce nella buona

*Porto Santo:
il caratteristico molo
con i murales, opera
di naviganti di pas-
saggio.*



direzione senza il fastidioso sbandamento. Ancora un giorno e una notte e, alcune ore prima dell'alba, appare l'illuminazione di Porto Santo, nell'arcipelago di Madera, la nostra prima meta in Atlantico. Si fa lentamente giorno, le luci dell'isola si affievoliscono; è un momento magico.

Trascuriamo alcuni giorni visitando l'isola e assaporandone l'intrigante atmosfera di terra di confine. Gli isolani portoghesi sono notoriamente gentili e quelli di Porto Santo non fanno eccezione. Poi Madera. Sostiamo in un nuovo marina sulla costa sudest dell'isola. In auto andiamo a Funchal; il suo porto è sovraffollato e nella cittadina domina una confusione fastidiosa.

Qui ci raggiunge Nello. Ci fa piacere averlo con noi: è buon marinaio e un gradevole compagno di viaggio. Da Madera a La Palma, nelle Canarie, ci sono circa 300 miglia. La navigazione è senza storia: poco vento e tanto motore. Noleggiamo una macchina e saliamo a un centro di osservazione astronomica con un numero incredibile di specole.

Poi è la volta di La Gomera. Troviamo posto nel piccolo marina di recente costruzione. La gestione è bene organizzata e il personale è gentile. Il porticciolo è quasi al completo; molte delle barche presenti si stanno preparando per la traversata atlantica.

Quando ce ne andiamo ci libera gli ormeggi Jean Marie, un simpatico navigante che si accinge a partire in compagnia di un amico per La Caienna, nella Guyana francese. Nei pochi giorni trascorsi a La Gomera abbiamo fatto amicizia, abbiamo scoperto di aver lavorato per molti anni nello stesso settore e di avervi molte conoscenze in comune.

Ha il modo colorito di esprimersi dei francesi, particolarmente sviluppato nei venditori: **«Bonne chance, Mario, au revoir, et rappelle toi, il n'y a que les montagnes qui ne se rencontrent pas»** buona fortuna Mario, arrivederci, e ricorda, solo le montagne non s'incontrano.

Pochi giorni dopo siamo a Tenerife, nella baia di Los Christianos. Abbiamo appuntamento qui con Sergio, amico da sempre e già ottimo compagno di navigazione in una traversata dal Caribe all'Europa di molti anni fa.

Nell'attesa saliamo sul Teide. Un lungo viaggio in auto ci porta a 3000 metri, poi la funivia verso i 3600. In alto tira vento e fa freddo e noi siamo in camicia. Con noi tanti altri turisti imprevedenti.

Imbarcato Sergio, l'equipaggio è al completo. Mettiamo alla via per Hierro, l'isola più occidentale delle Canarie. La Restinga è un piccolo porto dove ci sono ben sette scuole di immersione; ci andiamo nella speranza di trovare un sub che ci dia una mano a pulire la carena, ma nessuno può o vuole aiutarci.

In un pomeriggio sott'acqua non riesco a completare l'opera: resta un bel po' di lavoro per il giorno successivo. Durante la notte un'incredibile risacca, la più forte che mai abbia sperimentato, causa la rottura di una draglia. L'ormeggio sta diventando insostenibile, chiamo tutti in coperta: si va. Pochi minuti dopo **Amaltea** lascia il porto



Una specola del centro di osservazione astronomica di Las Palmas.

Amaltea

e dirige per sudovest, a cercare l'aliseo che la spingerà dall'altra parte dell'Atlantico.

La rotta di Amaltea
da Trieste alle
Canarie.



La traversata dell'Atlantico

Novembre 2002

L'11 novembre, alle ore 24.00, lasciamo il porticciolo della Restinga su Hierro con prua su Grenada, nel sud dell'arco antillense. A bordo siamo in otto. All'equipaggio partito da Trieste si sono aggiunti, nell'ordine, Annetta, Klaus, Nello e Sergio.

C'è bonaccia, avanziamo a motore. Lo spegniamo solo il giorno successivo quando fa la sua comparsa l'aliseo che si distende rapidamente. Lo spinnaker sale a riva e *Amaltea* prende il suo passo: 195, 192, 206, 212 miglia nelle 24 ore. La corrente favorevole ci dà una mano. La pesca dà i suoi frutti anche se perdiamo molti dei pesci allamati a causa della velocità che, con lo spinnaker a riva, non possiamo ridurre durante il recupero. Pesce in abbondanza e gran lavoro per Annetta che prepara due pasti caldi al giorno.

Abbiamo stabilito turni di due persone: due ore di guardia e sei di riposo. Il pilota regge l'MPS meglio di quanto pensassi. Mi dà un grande senso di sicurezza: non si

Klaus prepara le esche.



distrae e non commette errori. Mi sento più tranquillo quando la barca naviga sotto pilota che quando è governata da uno di noi. Col passare dei giorni le ore alla ruota si riducono. Verso la fine della traversata è solo Klaus che insiste a timonare.

Sono di turno con Walter. Quando inizia la nostra guardia ci presentiamo in coperta a rilevare Klaus e Iseo, poi conversiamo un po', teniamo d'occhio il comportamento del pilota e ne correggiamo, quando necessario, la regolazione. Dopo un'oretta riporto il punto sulla carta e mi distendo in quadrato. Mi ripresento in pozzetto solo verso fine turno: privilegi dello skipper.

I pasti sono un momento conviviale importante e atteso dall'equipaggio. In cucina c'è grande lavoro. Due chili di pane appena sfornato durano dieci minuti. Le riserve in cambusa calano rapidamente.

Amaltea

So di dure traversate condotte nel rispetto di regole rigide, con pasti frugali, con acqua e cibo misurati, di naviganti che hanno perso molto peso a causa del mal di mare, della fatica e dello stress, disagi che hanno portato a tensioni a bordo e a rotture di amicizie decennali.

Non è stato il nostro caso: in quattordici giorni di tranquilla navigazione abbiamo raggiunto il Caribe. Quanto al peso, si è avuto, semmai, il problema contrario.

In un solo caso tutto l'equipaggio è stato chiamato in coperta in emergenza, per una manovra che si è complicata a causa di una piccola avaria. Una notte, verso metà traversata, dalla cuccetta sentivo il pilota lavorare eccessivamente: entrava in funzione con frequenza eccessiva e con correzioni più lunghe del solito. Sono uscito: il vento era un po' rinforzato, soffiava da 25 a 30 nodi con raffiche a 35 e **Amaltea** correva sempre oltre i 10 nodi con punte sopra gli 11; avevamo troppa tela a riva.

L'ammainata dello spinnaker non è di per sé una manovra particolarmente difficile, ma la nostra calza non funziona molto bene, è notte e la vela ha una superficie di poco meno di 300 metri quadri.

Tutti sul ponte. Accendiamo il faro di coperta, disinseriamo il pilota, stralliamo un po' per mettere la vela nell'ombra della maestra e ci accertiamo che le cimette di controllo della calza siano in chiaro. Quando sto per dare il comando di chiuderlo, lo spinnaker si... ammaina da solo: si è rotto l'anello di acciaio che collega la calza alla penna. Fortunatamente la vela non finisce sotto lo scafo ma a lato. Con tante braccia a disposizione non è difficile alarla a bordo. Si tangona lo yankee e **Amaltea** riprende la sua marcia sul filo dei 10 nodi. È molto più equilibrata e il pilota non dà più segni di sovraccarico. Questa è la sola avaria che si è verificata dalla partenza da Trieste fino ai Caraibi.

I giorni passano veloci, scanditi dai turni di guardia e dai pasti; dopo una settimana festeggiamo la metà percorso.

2750 miglia separano Hierro da Grenada. La notte del quattordicesimo giorno ne avvistiamo le luci. Il mattino successivo, dopo aver costeggiato la parte orientale

Grenada nelle piccole Antille, punto d'arrivo della traversata Atlantica.



dell'isola che ci si presenta avvolta in una coltre di nubi e ci accoglie con scrosci di pioggia, un quadro per nulla affascinante, entriamo a Prickley Bay e attracciamo all'unica banchina del piccolo marina.

Alcuni di noi sono quasi dispiaciuti di essere arrivati: da lì in poi solo tappe giornaliere.

Conclusioni

È stata una traversata facile e piacevole.

A sera, nel quadrato, ci ritroviamo a commentare l'esperienza vissuta e consideriamo che la traversata appena conclusa, come del resto tutte quelle effettuate dai presenti a bordo, è stata ben più agevole di quanto suggerisca la convinzione comune creata in seguito a letture e racconti che propongono un'immagine distorta della realtà.

Una traversata oceanica su una barca ben costruita e attrezzata, correttamente condotta, alle latitudini degli alisei e nel periodo indicato, è una bella esperienza da vivere con serenità ed entusiasmo, senza inutili complessi, senza timori, coscienti del fatto che i rischi che si corrono non sono più grandi di quelli di una normale vita a terra e che un'eccessiva carica emotiva riduce o annulla il piacere della navigazione, rende meno efficienti ed è spesso cattiva consigliera.

Certo, navigare alle alte latitudini è altra cosa. Tuttavia, pur non avendone un'esperienza diretta, ho il sospetto che anche qui le difficoltà siano spesso presentate come maggiori di quelle reali.

Nei miei viaggi per mare ho incontrato naviganti che hanno raggiunto Capo Horn, che sono andati in Alaska, in Antartide, alcuni in equipaggio, altri addirittura in solitario. Erano per lo più persone non giovani e disponevano di barche di dimensioni modeste. Ebbene, mi hanno parlato di momenti duri, di fatica, di freddo intenso, ma dai loro racconti non emergeva il quadro drammatico che della navigazione alle alte latitudini ci è stato talora proposto.

Mentre faccio queste considerazioni, avverto che la prospettiva di navigare in quei mari mi affascina. Soprattutto il Sud mi attira. Penso che sarebbe bello se un giorno *Amaltea* andasse laggiù.