

La recente tragedia che ha sconvolto l'oceano Indiano mi ha lasciato attonito per la portata delle conseguenze che se seguiranno sulla vita di quei paesi.

Fortunatamente sono qui a raccontarvi del mio viaggio e delle belle cose che ho visto, ma non posso trascurare la considerazione che se avessi realizzato il progetto iniziale di rimanere a Puket durante le festività Natalizie, forse non sarei qui a raccontarvele.

Nel mar delle Andamane avevo visitato otto isole che sono state in sostanza distrutte, delle quali mi rimangono solo le foto di...com'erano.

Mi dispiace soprattutto per gli arcipelagi Surin e Similan che mi ero ripromesso di rivisitare con Wilma per farle ammirare i coralli più belli del mondo, e per le persone simpatiche e ospitali che avevo colà conosciuto e delle quali non so nulla.

Mi auguro solo che il tempo guarisca in fretta le piaghe che il maremoto ha creato in quei litorali, a che la vita riprenda normalmente.

Mi consola aver saputo che quasi tutti i navigatori che stavano in mare non hanno avuto grossi problemi, anche se il viaggio per loro non sarà più quello di prima.

Dopo l'esperienza dell'anno scorso in Pacifico, dove ho visitato Polinesia, Tonga e Fjgi, sono rientrato sabato 27 novembre dal mio secondo viaggio (e oceano) ...intorno al mondo, e per un po' starò in Italia.

Da fine luglio a fine novembre ho visitato Indonesia (Giava-Soulawesi), Bali (Bali e isole Gili) dove mi sono imbarcato, Singapore, Malesia (Port Dixon - Malacca - Kuala Lumpur - Penang - Langkawi), e Thailandia del Sud (Koh Tautao - Koh Khao Yai - Ko Muk - Koh Hayai - Koh Lanta - Ko Phi Phi - Koh Yao - Puket - Similan - Surin - Khao Lak - Bangkok) sul versante dell'oceano Indiano ed è stato un viaggio molto interessante.

Mi ero ripromesso di scrivere qualcosa, e in parte ce l'ho fatta. Non sono però riuscito a spedire niente per la grossa difficoltà che ho riscontrato nel collegamento internet. Al riguardo mi sono fatto le idee abbastanza precise sul come risolverlo, sulla base delle esperienze riscontrate, e le soluzioni consistono nell'utilizzare il collegamento satellitare tramite cellulare Iridium, con costi non bassissimi ma soluzioni buone e affidabili, oppure l'abbonamento a Sailmail con limiti sul peso dei file da trasmettere e ricevere e il vincolo di dover avere SSB.

Ho scattato moltissime fotografie digitali che mi riprometto di selezionare in un CD, magari riprendendo anche il viaggio dell'anno scorso, e sono tornato con qualche esperienza in più e le idee molto chiare.

Questa che vi allego è la raccolta delle news che avevo scritto, oltre ad alcuni episodi che in modo sparso ho raccolto e riflessioni che a posteriori ho aggiunto.

Credo, com'era mio costume fare, che la condivisione delle esperienze possa essere trasmessa non solo con la testimonianza a fianco a fianco, ma anche scrivendo due righe, nelle quali raccogliere e trasmettere (sperando di riuscirci) emozioni e sensazioni provate.

Le ho raggruppate in tre grossi capitoli, uno sul viaggio vero e proprio, uno sull'analisi dei comportamenti fra le persone a bordo, sui rapporti e sulla loro degenerazione e l'ultimo vorrebbe essere una specie di manualetto in righe sparse con la pretesa di servire a far chiacchierare, e magari ad aumentare il testo con il contributo di tutti.

Se ci vogliamo sentire o vedere fatevi vivi, sapete dove trovarmi.
See you
Mario

Il Viaggio

Bali marina

Uno degli obiettivi che mi ero posto nell'intraprendere questo viaggio, consisteva nel conoscere il Supermaramu, imbarcazione del cantiere Amel, alla quale ero "approdato" per fare il giro del mondo in barca.

Nel 2002 stavo per acquistare un'imbarcazione in alluminio del cantiere Garcia, un "deriveur integral" di 48 piedi, ma all'ultimo momento ho sospeso l'acquisto per sopravvenute incertezze sulla scelta, dubbi poi suffragati dalla constatazione sul comportamento della barca in condizioni impegnative (scarroccio e deriva in prossimità della barriera corallina).

Alla ricerca della "barca ideale", nel 2003 mi sono imbarcato in Polinesia su un cutter di 19 metri che sta facendo il giro del mondo, con l'obiettivo di toccare con mano i reali problemi di una navigazione in...giro per il mondo, e vedere quali erano le barche più presenti in oceano al fine di orientare la mia scelta.

Ne è uscita un'esperienza molto interessante, che mi ha dato le risposte che cercavo.

In particolare fra le barche che ho visto, quelle che m'interessavano di più, e più frequentemente incontrate, erano i progetti Van de Stadt in alluminio (mi piaceva il Samoa) e i Supermaramu dell'Amel.

Due alternative opposte come concezione e materiali, ma ambedue valide, che sul mercato dell'usato fra l'altro erano allineate come prezzo.

Al mio rientro dalle isole Fiji (che mi sono ripromesso di visitare perché le ho trovate le più affascinanti del viaggio), ho approfondito le ricerche sui modelli che ho detto, sono andato a vedere alcune barche usate, ho visitato i cantieri Amel a La Rochelle, sono uscito una giornata con il Supermaramu2000 a Yeres e alla fine, dopo aver scelto come primo prerequisito la sicurezza, mi sono orientato sul SM2000.

Trattandosi di un investimento molto importante, ho visto come alternativa anche il Santorini, il modello precedente al SM, e avevo concluso che tutto sommato avevo una possibilità di scelta.

Prima di decidere ho comunque pensato di intraprendere un altro viaggio, sia per insistere sul mio obiettivo di girare il mondo sia per conoscere questa barca ...imbarcandomi.

Ho messo in movimento le mie conoscenze e i miei contatti, e sono arrivato a concludere un accordo di imbarco per una tratta dell'oceano Indiano con una coppia che sta tuttora facendo il giro del mondo, proprio con un Supermaramu2000.

Da questo punto fermo ho organizzato il mio giretto nel Sud Est Asiatico.

Sono stato in Indonesia, a Java, Sulawesi e Bali, dove ho trovato la barca ormeggiata nell'unico marina dell'isola, e dove abbiamo fatto i preparativi per la prima tratta di 1200 miglia.

Lui 60, lei 59 anni, belgi, nati in Congo, residenti in Spagna, persone vivaci e colte, abbastanza semplici da farmi sentire a mio agio (almeno così è stato il primo impatto).

Mi sono imbarcato con una formula di partecipazione alla barca oltre alla condivisione delle spese vive.

Bali. Il complesso del marina è stato una delusione: mi aspettavo un'organizzazione efficiente, degna del nome e dell'appuntamento che ogni navigatore si aspetta per una città così famosa, e invece è un piccolo e sguarnito imbarcadero dove a fatica funziona un lentissimo collegamento ad internet, dove si paga una tangente per ogni servizio che chiedi e dove si può cenare solo sui prenotazione.

Bellissimo e attrezzatissimo invece l'adiacente porto mercantile, dove erano attraccate decine e decine di pescherecci (quei mari sono pescosissimi).

Ormeggiato in banchina ho conosciuto Alessandro Manzani, stretto parente dei Malingri, che ci ha dato un preziosissimo aiuto nel sistemare la cartografia Cmap con Maxsea. Proveniva da Darwin assieme ad una passeggera milanese, e mi ha lasciato una copia del servizio fotografico scattato durante la traversata.

A Bali città ho riscontrato la possibilità di trovare tutti i servizi che possono servire a chi naviga, e c'è anche un ottimo supermercato dove fare la spesa senza dover trattare sui prezzi come ai mercati dell'isola.

Abbiamo perfino trovato e provato il vino prodotto sull'isola, anche se per il mio gusto è solo un prodotto di...buona volontà...

Dopo alcuni giorni finalmente si parte verso l'isola di Gili Air, ultimo avamposto di Bali, e poi Singapore.

Singapore 21 settembre 2004

Ciao ciao, ti scrivo da Singapore dove siamo da oltre due settimane.

Siamo al Raffles marina, ormeggiati in banchina, in un contesto molto gradevole e con tutti servizi possibili: ristoranti, pub, negozi, piscina ed anche l'albergo. Inoltre ho fatto amicizia con un impiegato dello yacht club, Nazi, che ci ha fatto da guida alla scoperta della città non turistica.

Singapore è una città molto, molto interessante, non credevo che in oriente ci fossero realtà così all'avanguardia. La pulizia è evidente ovunque, i servizi, la metropolitana, la facilità di girare sono da prendere come esempio: per andare in metro devi comprare il biglietto (una macchina automatica rilascia una card sul quale è registrato il percorso che devi fare), paghi in contanti lasciando in deposito 1\$ che è restituito all'uscita o al momento dell'acquisto di un nuovo biglietto. Con la card entri, esci, controllato dal sistema. Altrimenti rimani dentro la stazione... Se sgarri entra in azione il customer, al quale paghi l'eventuale maggior percorso. Le vetture viaggiano senza conducente, a bordo il viaggiatore è assistito visivamente (uno schermo per carrozza) e da un altoparlante che segnala il percorso. Altro che Milano...

In confronto il nostro occidentale è un mondo vecchio, e dopo aver visto un pochino l'Indonesia, Singapore, vedrò la Malesia e Tailandia, ed inquadrando con il resto dell'emisfero Sud che ho toccato, credo che proprio non ci sia da stare allegri: il futuro è qui, in oriente, o almeno saremo condizionati da loro.

La carica energetica che percepisci per strada è elettrizzante, e per i giovani questo è senso di fiducia...riflettete gente, riflettete....

La barca: è un compromesso, non è oro tutto ciò che luccica, ma è assolutamente sicura per chi vuole girare il mondo senza problemi. Sulle caratteristiche e sui confort sai tutto, basta che tu prenda il catalogo, sui costi di manutenzione siamo sullo standard, con un

particolare: che se vivi a bordo hai tutto sotto controllo e durante la manutenzione ordinaria vedi, controlli e ripari.

Può sempre capitare che ci sia una pompa o un qualcosa che nasca storto, ma avendo l'accortezza di rimanere il primo anno in Europa, ed adoperando la barca, si possono fare tutte le riparazioni in garanzia. Se lasci la barca ferma qualche tempo e poi riparti, assoggettandola ad un uso spinto (giro del mondo) e condizioni climatiche legate a questi ambienti, puoi stare certo che il degrado del sistema (leggi barca) avviene inesorabilmente e lascia il segno. Ma non ti dico niente di nuovo.

Le prestazioni della barca a vela sono invece appena soddisfacenti, giacché non è nata per correre ma per andare. Pertanto con fiocco e randa non superi gli 8 nodi (con vento relativo a 15 nodi di poppa), la bolina non stringe + di 50 ° (perché la vela tocca le sartie), non puoi cazzare le vele perché il fiocco tocca sempre lo strallo o la protezione in acciaio che tiene assieme gli stralli, e puoi usare il tangone solo a 90° dalla prua perché è un tangone snodato e lo snodo in corrispondenza della sartia non dà sicurezza se sollecitato con vento diverso da poppa (almeno così mi ha detto l'owner e di fatto lo usiamo solo con vento di poppa per tenere aperto il fiocco).

Inoltre avendo winches elettrici sia sulla randa sia sul fiocco bisogna fare molta attenzione all'uso perché manca la sensibilità sulla mano...

Infine usi quasi esclusivamente fiocco e randa, noi abbiamo usato solo una volta la randa di poppa.

La barca è pesante, la forma non è certo slanciata, e con vento e mare di poppavia rolla + del dovuto. Tutto sommato ci fai l'abitudine, certo che manca il piacere di adoperare le vele per andare come siamo abituati sulle piccole distanze, e non poterlo fare su una barca da 16 metri, rompe. In compenso sulle lunghe distanze sei agevolato sull'operatività.

Da Bali a Singapore (oltre 1000 miglia di distanza, non percorse) abbiamo tenuto una media di circa 160 miglia gg, con venti mediamente da SSE – S.

L'asservimento strumentale std è abbastanza buono, ma sono convinto, dopo due prese di coscienza dirette confrontate con reali esigenze, che siano poche le imbarcazioni dotate di uno STD che sia tale e che sia usato correttamente, comprendendo anche la presenza di un generatore (motore) aggiuntivo, eolico e/o a pannelli.

È presente un circuito a 12V, 24V e 220. La 220 è disponibile solo con il generatore acceso o con la presa da terra. Avendo bisogno della 220 per il PC in navigazione, mi sono dovuto procurare un inverter (12V20A) sinusoidale.

SSB: c'è a bordo, ma pochi lo usano e bene con tutte le possibilità collegate, sia per l'antenna non sempre OK che per come e quando adoperarlo. Qui in sostanza non è usato, l'owner non sa usarlo. D'altronde nessuno insegna...amè nemmeno

Sarebbe utile l'abbonamento a Sailmail, sempre per ricevere da ssb, 120 dollari anno, che qui non c'è, per avere sia la posta (anche se con pochi K a disposizione gg), sia i servizi accessori quali i meteo.

Meteo: a bordo abbiamo l'apparecchio STD in dotazione che riceve i meteo sia su carta sia su PC, ma constatiamo che non sempre gli orari vengono rispettati e perdi così l'informazione. Non riceviamo su ssb per ignoranza.....

Cartografia: buona, ma su supporto (PC) scarso: CMAP con Maxsee, ottimi strumenti con la cartografia di tutto il mondo, collegato con gps, ed uso valido sia in preparazione delle rotte che per navigare, oltre alle carte naturalmente.

Radar : furuno, ok.

GPS, log, profondimetro, ok, stazione del vento std.

A proposito di CMAP e MAXSEE e GPS: devo trovare i sorgenti di questi programmi ed un softwerista in gamba che li colleghi al mio GPS magellan6 per essere autonomo in qualsiasi situazione. Pensavo a Pagnani a Lignano. Inoltre volevo essere autonomo con il

mio PC anche sul collegamento ad un eventuale SSB , sia per scaricare i meteo od eventualmente per farmi in abbonamento a Sailmail. Risolverei il problema del collegamento internet, del meteo e della comunicazione. Pensavo anche di farmi il patentino di radioamatore per essere facilitato sulla eventuale burocrazia.

Ho visto inoltre che moltissimi asservimenti alla navigazione sono disponibili su internet o su CD, dalle Pilot charts alle tavole di marea.

Come si legge questo capitolo è forse uno dei meno approfonditi nell'ambiente velistico, ed al riguardo sarebbe interessante predisporre anche un corso formativo che contempli in modo organico quanto di fatto può essere di aiuto oggi per chi naviga.

Documentazione. A bordo c'è di tutto, l'owner è molto attento sia alla ricerca sia alla preparazione dei percorsi, e pertanto si sa sempre dove andare, cosa fare, cosa scegliere. D'altronde per fare questi viaggi si deve essere documentati, e sapendo da tempo cosa e dove si andrà bisognerebbe preparare o archiviare o farsi preparare da fonti specializzate i testi o le riviste del percorso. Al riguardo la documentazione c'è, e forse il miglior riscontro è il contatto con altre barche o skipper che stanno girando il mondo. Ricordo che sul Lycia Antonio si collegava la sera con la radio e parlando con i giramondo veniva a sapere o chiedeva notizie sulle destinazioni, con annessi e connessi.

Comunque vedo che i testi della Imray Laurie Norie & Wilson Ltd (ilnw@imray.com - <http://www.imray.com>) sono molto usati. Inoltre: Jimmy Cornell, Routes de grande croisiere, editions Loisirs Nautiques (editions@LoisirsNautiques.com), oppure edizioni Adlar Coles Nautical A & C Black Ltd – 35 - Bedford Row - London WC1R 4JH – England. La documentazione è un capitolo che va affrontato in parallelo con la preparazione dell'itinerario, ed una buona abitudine alla programmazione ed allo studio assicurano un viaggio buono. Al contrario la chiusura al dialogo e la troppa sicurezza, o la paura coperta dalla parola "prudenza", fanno perdere opportunità durante il viaggio che invece si potrebbero cogliere senza fatica. Mi riferisco a posti o baie non scritte ma riferite, delle quali esistono mappe ...fatte a mano..., luoghi da visitare, ambienti e cibi da conoscere, appuntamenti da non perdere per manifestazioni periodiche, cibi da acquistare etc. Infine da non trascurare il cibo, da barattare, da comperare, da procurarsi, da pescare.....

La vita a bordo. Non c'è credo ci sia molto da dire per gente come noi che sull'argomento non ha che da cominciare. Bisogna essere consapevoli che il giro del mondo , pur fatto a tappe, è un viaggio importante, anche se basterebbe quello del mediterraneo per scoprire un nuovo ambiente di vita, una nuova dimensione di comunicazione, purché ci siano la salute e la testa giusta.....e magari cercando di preparare qualcosa da lasciare agli altri.

Una cosa è importante: la barca per lunghi viaggi deve lasciare ad ognuno lo spazio vitale, il che non vuol dire una cabina a testa (io però ne ho una con bagno....quella di prua), ma sicuramente poter trascorrere il tempo senza pestarsi i piedi quando piove .

Sul mangiare non dico niente perchéprovare per credere

Sull'abbigliamento meno ne hai meglio è, e quello che manca lo comperi

Le persone . La vita di bordo è condizionata dalle persone e dall'ambiente. Gente che sa andar per mare ce n'è, ma non so quanta di intelligente con la I maiuscola. Se mancano l'apertura mentale, intelligenza, saper stare al mondo, umiltà, rispetto, saper ascoltare, il viaggio perde qualcosa. E facile che chi è andato per mare abbia facilità di ambientamento, anche se con i caratteri non si scherza, ed inoltre a bordo chi comanda è lo skipper, e pertanto

Vedremo a questo proposito se le iniziali premesse sulla validità della compagnia daranno i risultati attesi.

Io sto bene, sia fisicamente sia di testa, in questa traversata sono con persone che navigano da molti anni da sole, e spero che la vita durante questi mesi sia veramente concepita come un'esperienza nel senso del viaggiare.

Provo emozioni fortissime, vorrei trasmettere in diretta l'atterraggio a Singapore, in notturna: ero da solo in plancia dalle due alle sei, notte fonda senza luna, il canale che ha il traffico + intenso al mondo e si stringe in un imbuto di due miglia, con il traffico orientato (se hai cmap o maxsea vai a vederlo per rendertene conto).

Dovevo attraversare il senso di marcia>>> provenendo da Sud (indonesia) e portarmi sul versante Nord nel mio senso di marcia<<<< : rosso, verde, due bianchi (non di vino) due rossi, pilotine, pescherecci, rimorchiatori, ed all'alba mi vedo attorno mostri da 100.000 tons, piramidi di containers che non capisci come facciano a navigare.

Quasi un orgasmo...ed io piano piano verso il marina di Singapore passando davanti all'isola di Sentosa.....

Vedo con occhi che non sapevo di avere, e soprattutto sto bene, sono in equilibrio, faccio quello che volevo fare e....non rischio niente...Credo di essere fortunato a poter vivere queste ..avventure, ed era molto importante per me fare questo; è sempre stato un mio sogno viaggiare, girare, magari in barca, ed anche se avrei voluto farlo con una mia barca tutto sommato questa esperienza può essere propedeutica ad un'altra.

Si può sempre sognare un altro giro, come tante volte si è detto fra amici.e pensare che nel 98 si era ipotizzato di partire un amico e la sua Alpa 42, ma la moglie non l'ha lasciato....

A proposito, davanti alla banchina è ormeggiata un'Alpa42 sua gemella. Viene da Oslo e l'ha comperata qui un tecnico francese che sta rimettendola a nuovo per ripartire fra due anni.

Gli ho detto che mi chiami, se non ho di meglio da fare...

Il rovescio della medaglia è la non possibilità di condividere con le persone care rimaste a casa questa esperienza: bisogna essere dotati di molta forza interiore, indubbiamente una sana dose di egoismo, soprattutto consapevolezza di cosa significa starsene da soli molte settimane e mesi, dovendo affrontare situazioni che non sempre rientrano nella normalità.

Soprattutto essere abituati a stare soli, a gestire il proprio tempo, all'autonomia e decisione nell'affrontare le situazioni + impreviste, a superare la pigrizia che il clima tropicale favorisce, a tenere in forma il cervello.

Per questo nei vari porti che si toccano, dopo aver recuperato la documentazione, è opportuno pianificare la visita del "sito", possibilmente confrontandosi con qualcuno del posto o altri naviganti. La lingua usata è prevalentemente l'inglese, ed è opportuno saperlo. Questa volta mi sono portato il PC da casa, e mi è di molto conforto poter scrivere, scaricare le fotografie, supportarmi in molte situazioni.

Allego il programma di massima del viaggio fino al 2005,, con le date orientative delle permanenze e partenze dai vari luoghi.

Part da Bali per Riau Is & Singapour	verso 15 agosto	1.000
" Singapour per Malaysia	verso 15 sett	300
" Malaysia per Simili Is & costa W Thailandia	primi novembre	500
arrivo a Phuket e sosta	20 dic fino ad Epifania	
" Puket per Andamane Is (India)	dopo epifania	400
" Andamane per Sri Lanka	15/20 febbraio	700
" Sri Lanka per Maldive	primi aprile	420
" Maldive per Chagos Is	primi maggio	610

"	Chagos per Seychelles	10/15 agosto	975
"	Seychelles per Kenya	15/20 sett 05	950

Port Dikson, 2 ottobre 2004

Sabato mattina

Dalla partenza abbiamo percorso oltre 1000 miglia da Bali a Singapore e 450 da Singapore a Port Dikson, attraverso il mar di Giava, e lo stretto di Malacca, con andatura pressoché costante, venti da SW, navigazione senza particolari problemi

Alla partenza da Singapore abbiamo partecipato ad un incontro predisposto dalle autorità portuali per informarci sull'agibilità della navigazione, con riferimento al rischio pirati, ed abbiamo appreso che i governi dell'Indonesia, di Singapore e della Malesia avevano allertato, con un'operazione congiunta, marina ed aviazione per controllare il tratto da Singapore a Malacca. Le precauzioni che ci hanno suggerito sono state di tenere il VHF acceso sul canale 16, di avvisare in caso di movimenti sospetti e di non farsi prendere dal panico o con armi in mano in caso di assalto. Ci siamo così spiegati i passaggi a bassa quota di aerei militari durante il giorno ed anche la notte, e la presenza di navi militari in mare.

Un pomeriggio, verso il tramonto, noto che una barca a motore, un grosso gozzo, con alcune persone a bordo ci segue a poca distanza: avviso l'owner della cosa e stiamo a controllare i movimenti. Facciamo qualche piccola accostata, andavamo a vela a circa sei nodi, ed anche il gozzo ci segue nella rotta.

Dopo 10 minuti la barca si avvicina a poppa, si capisce che vuole accostarsi, ed allora cominciamo a preoccuparci. Non abbiamo armi a bordo ed a Singapore ci avevano raccomandato di stare tranquilli in caso di incontri ...ravvicinati. La barca si avvicina sottobordo, facciamo grandi sorrisi, ed anche quello che sembra il capo ci sorride e ci fa cenno che...vuole fumare: la tensione si allenta un po', recuperiamo due pacchetti di Marlboro dalla riserva comperata per queste situazioni, oltre a due birre, mettiamo il tutto in un sacchetto di plastica e lo diamo al nostro....pirata.

Fortunatamente il nostro gesto viene accettato, non ci sono ulteriori richieste e con una virata di poppavia si allontanano. Non sapremo mai chi erano effettivamente, né di quale nazione, né ci siamo spiegati l'affiancamento prolungato di oltre mezzora, ma un piccolo dubbio mi è rimasto...forse non eravamo abbastanza appetitosi.

Il mare di Malacca non è per niente invitante, di un colore marrone scuro che fa rimpiangere il nostro mediterraneo. Nonostante il colore, che sembra non dare luogo a vita alcuna, le acque sono molto pescose, e la navigazione notturna deve essere molto oculata e presidiata al fine di evitare di incappare su una rete o rimorchiare ...un peschereccio.

Le giornate trascorrono ritmate dalle azioni routinarie imposte dai lunghi tragitti di navigazione, dalle operazioni di controllo durante i turni di guardia, la preparazione del tè che non deve mancare mai, mangiare (sempre leggero!!), leggere e scrivere.

Quando accendo il PC rivedo sullo schermo le foto che quest'anno ho fatto in Grecia, i colori di quel mare che, ripresi ed immortalati con la macchina digitale, ipnotizzano ed invitano ad un tuffo, e mi prende un po' di nostalgia.

Durante questa navigazione l'unico inconveniente è stata la rottura della calotta (in vetro) del fanale sull'albero di maestra, dovuta o ai colpi di mare, che potrebbero aver allentato la vite, oppure ad una drizza un po' lasca che batteva contro il fanale.

Sono salito, imbragato, assicurato in doppio e con un messaggero a disposizione, oltre la prima crocetta, ed ho constatato che effettivamente era sparita la guarnizione e la lampada era tenuta solo dai fili.

Con qualche peripezia, dovuta al movimento ondulatorio, e qualche penzolamento a volo d'angelo attorno all'albero (non ho avuto il tempo di aver paura), sono riuscito a fermarmi sulla crocetta abbracciandomi alla sartia alta. Dopo aver recuperato con il messaggero un cacciavite (in queste situazioni ci si dimentica sempre quello giusto), ed una volta riavvolta la randa, sono riuscito a togliere la lampada ed isolare i fili elettrici, e finalmente potermi rilassare e guardare l'orizzonte, prima di ridiscendere.

Al riguardo prima di salire non avevo focalizzato che per ancorarsi in sicurezza è necessario che la vela sia avvolta, in quanto con l'avvolgenda sull'albero non si può..abbracciare l'albero.

Il canale di Malacca, come ho già scritto, è piuttosto frequentato sia da navi sia da pescherecci con le reti a mare, ed in questo tratto l'owner ha deciso di navigare solo di giorno .

La prima notte ci siamo fermati appena fuori dallo stretto di Singapore, in Malesia, in una baia abbastanza riparata ed ho fatto il bagno per sgranchirmi le gambe approfittando del cambio di marea. La corrente in queste acque è normalmente abbastanza forte, anche oltre i 2 nodi, e gettarsi in mare senza controllare lo stato della marea può risultare pericoloso. L'acqua è giallastra, quasi fangosa, e non è piacevole nuotare sapendo di non poter vedere niente.

La seconda notte ci siamo ancorati davanti alla città di Malacca, a ridosso di un gruppetto di isole, a poche miglia dalla città: se ne vedevano le luci in lontananza, ma non ci si può avvicinare alla costa per il basso fondale. Anche qui sono sceso in acqua per non perdere le buone abitudini, ed anche con poca visibilità sotto acqua in prossimità della costa ho visto parecchio pesce. Controllando l'ancoraggio ho notato che il fondale saliva rapidamente e che forse eravamo un po' troppo vicino alla riva, ma c'erano oltre 2 metri d'acqua sotto la chiglia e non ci siamo preoccupati.

Gravissimo errore. L'abitudine dell'armatore di lasciare molta catena sul fondo, mediamente altri 15/20 metri oltre al classico fabbisogno minimo (3 volte il fondale), durante la notte si è rivelato fatale con il cambio della marea. La forza della corrente ha disteso tutta la catena, la differenza di marea di oltre 3 metri ha fatto il resto, e ci siamo svegliati di soprassalto sentendo la chiglia battere sugli scogli. Il fondale saliva rapidamente, c'era il rischio di battere con il timone sugli scogli, ma fortunatamente il motore è partito subito, ed abbiamo evitato danni. Comunque abbiamo corso un certo pericolo, anche perché la nuova manovra di ancoraggio è stata difficoltosa per il buio, la corrente e la vicinanza di una secca che sorgeva rapidamente dal fondale. Cose che capitano.

L'atterraggio a Port Dikson è stato molto interessante, tecnico, completamente asservito dalla strumentazione. Avevamo studiato la documentazione disponibile a bordo riguardante quel porto, ed avevamo constatato che il marina si trovava all'interno di una vasta baia dal fondale mediamente molto basso, al punto che sul portolano è suggerito di entrare con l'alta marea. C'è un unico canale lungo circa 5 miglia e profondo 5 metri che, con un percorso sinuoso, partendo dal capo che delimita la baia, porta all'entrata della

diga frangiflutti. Logicamente andavamo a motore e fortunatamente la barca si è dimostrata maneggevole anche con la corrente forte

Ci siamo affidati alla strumentazione di bordo, GPS collegato al plotter Maxsea con le carte Cmap, e seguendo il canale sulla mappa con molta prudenza siamo entrati in porto. La barca era stata predisposta con l'ancora appennellata per ogni evenienza, i parabordi sistemati per l'ormeggio in banchina, spring e traversini pronti all'uso. C'era molta aria anche all'interno del marina, oltre 15 nodi, ed a bordo c'era un po' di tensione in quanto ci era stato assegnato un posto barca difficile da raggiungere in presenza di vento forte.

Durante le manovre di attracco in banchina è di assoluto aiuto l'elica di prua, in quanto l'elica del propulsore principale collocata a centro barca rende praticamente impossibile controllare i movimenti, ed infatti non sempre la manovra riesce al primo ...colpo.

Anche nel nostro caso abbiamo ripetuto la manovra di ormeggio due volte per evitare di sbattere contro il pontile basso, e solo dopo aver sistemato le cime a terra ed esserci collegati alla colonnina della corrente e dell'acqua dolce, ci siamo guardati attorno.

Il marina è effettivamente nuovo ed attrezzato con tutti i servizi per chi naviga, oltre ad alberghi, ristoranti, bar, piscina ed agenzie marittime.

Ci fermeremo un paio di settimane, e ne approfitteremo per visitare la capitale Kuala Lumpur e Malacca, famosa sia per i pirati...della Malesia, sia per essere stata la base degli scambi commerciali fra il Pacifico e l'Indiano ai tempi dei velieri.

Oggi il centro nevralgico del traffico commerciale e finanziario è spostato nella vicina e bella Singapore.

Port Dixon, 9 ottobre 2004

Ciao ciao, sono all'Admiral Marina Leisure Club di Port Dixon da quasi due settimane, ed è ormai tempo di togliere gli ormeggi. Abbiamo approfittato della sosta per visitare Malacca e Kuala Lumpur, e fra alti e bassi, congestioni da freddo (a bordo l'owner tiene il condizionamento a manetta nei suoi...appartamenti) e conseguenti mal di schiena il tempo è trascorso piuttosto in fretta.

La barca.

Ormai credo di avere le idee abbastanza chiare sulla barca, e credo di poter mantenere le considerazioni che avevo fatto sia prima di partire sia nelle prime news.

Sulla sicurezza niente da dire, effettivamente il mezzo "è concepito per viverci comodamente, nel confort e con la massima indipendenza. Come tutte le imbarcazioni dotate di strumentazioni meccaniche, elettriche ed elettroniche devono essere tenute in movimento, e pertanto soste prolungate fermando tutto lasciano aperta la possibilità di guasti che solo l'uso continuato evitano o limitano. L'armatore stesso mi ha confessato che non si fida di lasciare la barca ferma per qualche mese, per paura di dover ricorrere ad una manutenzione straordinaria alla ripartenza, con il rischio di doversi affidare per la riparazione a strutture impreparate.

Credo in ogni caso che questo sia un problema comune a tutte le barche, ma con valori in gioco diversi.

Ho osservato un particolare interessante, che riporto senza commenti: la tendenza dell'armatore (di tutti quelli ...oceanici) è di consumare tutto il meno possibile: così le

batterie (anche in presenza di generatore sia voltaico che diesel), le vele (mai cazzate e mai svolte completamente), l'acqua (anche in presenza del desalinizzatore) con serbatoio da 800 litri, il gas (in porto si adopera il forno a microonde per non consumare gas) e dulcis in fundo la radio di bordo per ascoltare ciò che serve.

L'abitabilità del SM2000ci a mio parere potrebbe essere migliorata, a cominciare dalla cuccetta di prua che per me (sono..lungo 1.84) è corta, dal lavandino a due vasche della cucina che per me è un controsenso vuoi sia per le dimensioni sia per la mancanza di scarico diretto in mare, oltrechè per l'assenza di una presa d'acqua salata
Gli accessi alle cabine di prua e poppa, forse perché integrate nelle paratie stagne, sono molto bassi, come pure bassa è la cappottina rigida sopra il passo d'uomo che dal pozzetto porta alla dinette, manca una presa d'acqua di mare in coperta per lavare la barca in navigazione senza ricorrere sempre al bugliolo.

Le caratteristiche veliche della barca condizionano spesso la navigazione, ma con il fatto che il SM viene dichiarata una barca per viverci dei mesi continuativamente, dove chi gira il mondo non ha fretta, e di solito trova venti portanti, non si può controbattere.
Sta di fatto che la bolina non si stringe per non sfregare il fiocco contro le sartie, la randa non si può cazzare perché il boma tocca la cappottina rigida, l'amantiglio è una manovra fissa e non c'è il vang, lo spi si usa solo con venti di poppa perché il tangone... snodato funzia solo posizionato al traverso (i due tronconi devono essere in asse fra loro ed uno è obbligato a 90° con la prua) e con le manovre elettriche sia sul fiocco sia sulla randa si perde la sensibilità alla regolazione.

In conclusione lo stesso armatore ha definito il SM2000 un buon compromesso per chi vuole navigare in sicurezza, comodo e senza problemi particolari, sapendo che in ogni occasione si dovrebbe poter contare sul cantiere.

Sappiamo però al riguardo che l'organizzazione perfetta non esiste, in Amel ci sono uomini che interpretano ruoli e regole, e che queste alla fine devono far quadrare i conti. Fintantochè la capacità di dare un servizio non sarà interpretata, sia dal cantiere sia dall'armatore, come una regola di vita quotidiana, i problemi dovranno sempre essere risolti da chi è in mare...e quando si è dall'altra parte del mondo l'unica preoccupazione dell'armatore è di avere la barca funzionante subito....

A Singapore si era rotto il generatore del circuito a 24V.

L'apparecchiatura, già oggetto di sostituzione una volta ai carabi, doveva essere sostituita nuovamente giacché non si poteva cambiare la scheda né ci sarebbe stato il tempo per mandarla in Francia per la riparazione.

Parlando di come poter risolvere la situazione, emerge che l'armatore non parla volentieri con il cantiere perché la parte elettronica è demandata al fornitore (con il quale c'è stato uno sgarbo), e non c'è volontà di interpellare né l'uno né l'altro neppure per un preventivo. Parlando con il personale del marina si viene a sapere che a Singapore c'è un concessionario che ha un'apparecchiatura che potrebbe andare bene, ancorché non uguale a quella in dotazione.

La soluzione adottata è stata di sostituire il generatore rotto affidando l'incarico alla struttura di Singapore ad un costo di 1800€, pagamento in contanti.-

Un altro armatore di un SM ormeggiato vicino a noi con il quale si naviga assieme, mi ha detto che lui non ha problemi né con il cantiere né con il fornitore, e quando ha bisogno manda un email ad Amel e questa si preoccupa di risolvergli il problema.

Morale: lo skipper prende decisioni non sempre con la logica ma spesso influenzato dal proprio carattere e dall'umore, e con i soldi si risolve (quasi) sempre tutto.

Anch'io nel mio piccolo ho dovuto prendere delle decisioni: poiché in navigazione il generatore della 220 si fa funzionare poco, solo per il desalinizzatore, per il lavapiatti e per caricare le batterie in assenza di vento, ho problemi di ricarica della batteria del mio PC. Durante il tempo libero mi piace scrivere, lavorare sulle foto, e vorrei essere sganciato dal dover ricorrere all'energia di bordo.

Ho deciso pertanto di rendermi autonomo pensando di attingere ai 12V delle batterie della barca utilizzando un trasformatore che pensavo HP fornisse come accessorio.

Dopo nutrito scambio di msg con l'amico Carlo a Verona, prezioso consigliere, scopro che il mio PC funziona a 18,5V e 6,5A, che HP non ha il trasformatore; sono pertanto costretto a ricorrere ad un inverter che da 12V mi dia i 220V, ai quali attingere poi con il trasformatore in dotazione per l'alimentazione del mio PC.

A Singapore ho girato come un dannato, per fortuna si trova tutto, e vengo a casa con un inverter da 300W.

Alla prima occasione in navigazione collego l'inverter, il trasformatore, il PC....ed esce puzza di bruciato dall'inverter, con luci rosse. Spengo tutto, rileggo le istruzioni che mi confermano il funzionamento con alimentazione da 10-15V, riaccendo, ripuzza, e per paura di compromettere il circuito a 12V di bordo abbandono l'idea, pensando di aver preso una fregatura da 65€.

Arrivato a Port Dikson cerco l'elettricista del marina, gli spiego l'accaduto e mi dice che potrebbe essere un problema di alimentazione. Andiamo in ufficio da lui a misurare la tensione in uscita dal mio inverter e questa è regolare.

Tono a bordo e misuro la tensione: è regolare e l'inverter funziona.

Dov'è l'inghippo? In navigazione con motore acceso il generatore carica oltre i 15V, e quindi è normale che l'inverter si stacchi. La soluzione sarà pertanto usare l'inverter solo quando il motore è spento e/o con il generatore solare.

L'uso del GPS, del MAXSEA, del CMAP e di SSB. Sailmail ed il meteo.

Come ho già avuto modo di dire quest'argomento mi sta particolarmente a cuore, anche per la possibilità di individuare una soluzione al problema.

Oggi per girare il mondo in barca a vela esistono supporti alla navigazione che una volta non erano disponibili. Ai tempi dei grandi navigatori solitari contava l'esperienza del saper andar per mare, mentre oggi ai naviganti la tecnologia viene molto in aiuto.

Una volta bisognava conoscere la navigazione, la meteorologia, l'elettronica, essere un po'radioamatore, oggi con la conoscenza di risorse informatiche anche un neofita del mare forse potrebbe andare dappertutto.

Ecco pertanto che chi vuole affrontare l'argomento per avere un'autonomia operativa a medio raggio, deve entrare nell'ottica di usare un metodo e di essere organizzato al riguardo.

DI FATTO RITENGO SIA UN PROBLEMA DI ORGANIZZAZIONE, mentale prima e programmatica poi, superabile comunque per chi è in possesso di una sufficiente esperienza al riguardo.

La conoscenza di ogni singola materia di questo punto da sola fornisce un buon aiuto al navigante per andar per mare, ma una buona integrazione fra loro nell'uso quotidiano, con l'aiuto dell'informatica, consente di affrontare la "gestione" della navigazione come la "gestione" di un'azienda.

Molte volte il navigare in mari casalinghi o sotto costa, in mari senza eccessivi pericoli dovuti ai fondali o senza passaggi eccessivamente frequentati, sembra non richiedere la conoscenza e l'uso del GPS e tanto meno della meteorologia, ma a ben vedere chi ne fa buon uso ha meno occasioni di trovarsi in condizioni di rischio.

Per la navigazione questo “sistema organizzativo” potrebbe essere molto utile, dove un PC funziona da piattaforma di collegamento:

MAXSEA software per la navigazione,

CMAP software con tutte le carte del mondo (quelle che servono),

GPS ben funzionante

SSB ed antenna ben collaudati

Abbonamento a SAILMAIL per la ricezione dei meteo e trasmissione via internet da SSB

Pilot charts su CD

Carta delle maree del mondo su CD

E' importante che il collegamento del sistema informatico, sia logico sia fisico, sia effettuato da una struttura professionale a garanzia della affidabilità della rete. E' sufficiente che il sistema di alimentazione non sia ben protetto e cablato, o il collegamento fra i vari software non sia ben studiato e non rispetti le caratteristiche di funzionamento, in sostanza che il collaudo non sia adeguatamente effettuato, per vanificare tutto il processo, con il risultato che in situazioni di bisogno si deve navigare....a vista.

Premesso che si dovrebbe avere a disposizione la documentazione sui mari da attraversare, si studia la rotta ottimale per arrivare a destinazione utilizzando sia le carte nautiche sia le carte di CMAP, e si suddivide il percorso in tratte significative, dove fra un punto e l'altro la rotta è costante.

S'identificano e si scrivono le coordinate (lat. e long.) di ogni punto in un brogliaccio finalizzato allo scopo, e si riportano le stesse sia sulla carta nautica sia su una carta ad hoc presa da CMAP, utilizzando MAXSEA (è come fare il budget su un foglio di excel già predisposto).

IL GPS è impostato automaticamente con le informazioni della rotta da effettuare, fra tutti i punti indicati. Sono disponibili così in tempo reale rotta, miglia, distanza, tempi di percorrenza fra il punto nave e tutti i punti del percorso, passati e futuri.

Personalmente non ritengo utile e tanto meno affidabile collegare anche il pilota automatico al sistema, al fine di lasciare sempre allo skipper o al timoniere la responsabilità finale degli input sul governo della barca.

Ad ogni ora vengono rilevate sul giornale di navigazione la pressione atmosferica, la rotta prevista, la rotta vera(da GPS) e la rotta bussola (da bussola di bordo(magnetica)) oltre alla posizione della barca; si riporta la stessa sulla carta nautica e si controlla il punto vero (effettivo) rispetto alla rotta tracciata (ipotetica), intervenendo con le correzioni del caso.

S'interviene sul GPS al superamento di ogni “nodo” per mantenere aggiornati i punti della tratta da fare, ed automaticamente si ottengono la nuova rotta vera, si controllano tempi, velocità puntuali e medie nonché stime sia sull'arrivo al prossimo punto di tratta sia a destinazione oppure a punti che richiedano particolare attenzione.

Questo processo, eseguito con metodo sia sulle piccole che lunghe distanze, consente di navigare in sicurezza.

Dove sia necessario e disponibile a bordo, anche il radar è utile, soprattutto per la navigazione notturna e (ovviamente) in condizioni di scarsa visibilità.

Le previsioni meteo dovrebbero essere consultate periodicamente da tutti i naviganti sia per il braccio di mare di interesse preminente che per la conoscenza delle condizioni generali. E' necessario pertanto fare riferimento ad una stazione emittente competente ed affidabile per la zona, ed ascoltare agli orari stabiliti l'emissione dei bollettini. Gli strumenti a disposizione possono essere il VHF per le zone costiere, il meteomar che riceve sia su carta sia su PC, SSB con il quale ascoltare tutte le stazioni sparse per il mondo; utilizzando SAILMAIL con SSB si ha accesso ad un altro sistema di previsioni

attraverso internet. Credo che anche MAXSEA contempra la gestione del meteo, ma non l'ho potuto verificare.

Alla luce di quanto sopra brevemente esposto, e constatando l'importanza di conoscere sia i metodi sia gli strumenti sia servono per rendere la navigazione più sicura, sarebbe interessante predisporre corsi di formazione per navigatori, partecipando ai quali sia possibile effettuare pratica di queste materie, utilizzando gli stessi strumenti che poi si ritrovano a bordo.

Sarebbe anche interessante sapere se ha senso pensare ad uno strumento più economico di un SSB che, utilizzando le onde corte per comunicare via internet, sostituisca il cellulare satellitare, (iridium della situazione) , ed utilizzando un software ad hoc (come fa sailmail) consenta di comunicare attraverso il PC .

Con riferimento agli attestati di professionalità che oggi diventano sempre + importanti e richiesti anche per la sicurezza della navigazione (vedi charter e skipper), questo progetto potrebbe diventare elemento di attestazione per una navigazione in sicurezza, e dare accesso ad un patentino di certificazione per skipper.

Riferendomi alla passata esperienza nel campo della qualità, questo "prodotto", certificato da enti competenti in materia di navigazione, da un protocollo di certificazione e da linee guida appropriate potrebbe diventare un'area di business.

Palau Payar, 23 Ottobre 2004

Siamo alla fonda a Palau Payar un parco marino in un'isola a nord di Penang e a 30 miglia da Langkawi. Precedentemente, dopo Port Dixon, siamo stati alla fonda tre gg a Pangkor, un'isola davanti a Lumut e quattro giorni alla fonda a Penang.

Alcune note sul viaggio.

Dopo la partenza da Bali questa di oggi è la prima sosta in acque "chiare".

Il mare, da Bali a Singapore e lo stretto di Malacca fino a Pangkor è caratterizzato da acque fangose e sporche, con visibilità in pratica zero,

Non capisco come possano decantare la spiaggia di Port Dixon come Laguna blu (il nome è tutto un programma), né come definiscano isola da sogno Pangkor dove addirittura il nostro tenore Pavarotti è stato in vacanza ed al quale hanno intitolato una suite.

Si comincia a ragionare sulla spiaggia a nord di Penang, anche se devastata dalla presenza di moto d'acqua e da barche a motore. Ecco quindi che questa sosta ha un sapore particolare.

Pangkor: l'isola è indicata dalle guide come meta turistica di buon livello, ma non mi sembra che meriti questa etichetta. L'acqua non consente la visibilità neppure ad un metro, ed è quasi un rischio nuotare dove non si riesce a vedere quasi niente. Inoltre ci sono molte grosse meduse bianche che rendono pericoloso fare il bagno.

Ieri la moglie dello skipper è stata avvinghiata... al braccio da una medusa di grosse dimensioni mentre risaliva a bordo dalla scaletta: ha riportato ustioni spesse un dito che dopo un mese erano ancora in rilievo, e che neppure la pomata con antibiotico aveva guarito.

A Pangkor si da fondo sotto costa davanti alla foresta tropicale, dal cui folto escono uccelli di tutti i tipi, e della quale si sente...il respiro.

Non so in virtù di quale fenomeno, ma con regolarità cronometrata sentivo uscire dalla foresta un sospiro profondo e sommesso, non so se per effetto del vento fra gli alberi o per la presenza di qualche galleria sottomarina di grosse dimensioni. Mi sembrava di essere vicino ad un ...gigante sopito: una sensazione particolare, con un suo fascino e mistero, che non sono riuscito a chiarire lì per lì.

Soltanto al ripetersi del fenomeno anche in altre baie e località di terra, e prestando attenzione al suono simile ad un sommesso gigantesco corno da nebbia, ho potuto capire che il ...busillis era riconducibile al frinio di migliaia di cicale presenti nella foresta che, dirette da un maestro invisibile, cominciavano e smettevano a suon di musica.

Per passare il tempo, mi sono dedicato alla pesca di conchiglie, grazie alle quali abbiamo fatto due pasti (anche se per aprirle mi sono colorato di porpora le mani); inoltre ho nuotato molto in lungo e in largo, spingendomi anche fino a terra, nonostante il pericolo delle meduse, ed in un'occasione mi sono imbattuto in una razza da due porzioni ed un calamaro da Kg. Credo che la scarsa visibilità dell'acqua abbia favorito questo incontro ravvicinato, tant'è che me li sono visti davanti all'improvviso nuotando su acque basse, e nessuno ha avuto il tempo di reagire: mi sono fermato per guardarle da vicino ma dopo un metro già non si vedeva più niente.

A terra c'erano le scimmie, che spesso in queste regioni equatoriali abitano la foresta, che si spingono in gruppi... familiari fino alla spiaggia dove corrono a raccogliere tutto ciò che si muove o che si getta loro. L'unica presenza del turismo è rappresentata da alcuni resort, gestiti e frequentati da malesi, e da baracchini che vendevano magliette e souvenir a pochissimi soldi, oltre a generi alimentari, ma nulla di particolarmente interessante.

Penang: è un'isola e dopo Singapore è la realtà più interessante che io abbia visto.

Esiste quasi una similitudine con l'arrivo a Singapore, perché ambedue hanno un lunghissimo e grande ponte visibile in lontananza che le collega alla terraferma in Malesia. Turisticamente offre molte attrattive e si è confortati durante le visite ai luoghi scelti (anche con l'aiuto della preziosissima guida Lonely Planet) dalla cordialità delle persone. L'attività economica è molto fiorente sia quella artigianale, sia quella industriale (traffico marittimo e soc. di software). Unica nota negativa è la mancanza di pulizia per le strade: ci sono ancora gli scolli aperti ai lati della strada ed i topi non mancano, al punto che di sera rientrando camminavo in mezzo alla strada per paura di incontrarne in mezzo ai piedi.

Non so come la gente faccia a vivere e dormire in capanne e palafitte di legno con questi animali che si muovono indisturbati.

Manca purtroppo un marina strutturato che offra ospitalità alle molte imbarcazioni in transito, anche se grandi cartelloni ne annunciano una prossima costruzione, e perciò siamo stati alla fonda in mezzo al canale, vicino alla stazione dei ferryboat. Per andare a terra eravamo assistiti da un servizio di traghetto prestato da barche locali che assicurano il servizio a due minchiette di giorno e tre di notte. La marea, che raggiunge sbalzi fino ai 5 metri, fa assumere alla zona del porto vecchio un aspetto particolarissimo: con la bassa marea le barche ormeggiate sono tutte in secca, e le palafitte sembrano sospese in un ambiente innaturale, e puzza e topi regnano.

La notte rientrando, per arrivare al pontile, si attraversa tutta la zona delle palafitte dove a destra e a sinistra, buttando l'occhio, si vede dentro alle abitazioni la vita delle famiglie.

Fanno tutto per terra, mangiano, dormono e guardano la TV (è presente in tutte le case): le donne vecchie stanno sdraiate fuori dalla porta, sotto il porticato, con la testa appoggiata ad un cuscino.....di legno e parlano con la dirimpettaia.

Siamo arrivati alle 13 sotto un sole bestiale (all'ultimo momento la partenza da Pangkor è stata spostata dalle 20 alle 24 per un arrivo intelligente !), e poiché non avevo nessuna voglia di restare a bordo, fino al giorno dopo in mezzo al canale a girarmi i pollici e sudare, ho chiamato il traghettatore e sono sceso a terra da solo.

Dopo aver attraversato la zona delle...palafitte, mi sono diretto verso un'agenzia di viaggi per avere una mappa della città ed ho conosciuto il titolare, un simpatico signore di 70 anni, che mi ha dato alcune dritte. Mi ha detto dove andare, che mezzi prendere e mi ha dato la mappa che cercavo. La sera (le attività sono aperte anche dopo le 22) sono tornato a ringraziarlo, e gli ho portato della frutta. La mattina dopo, passando davanti all'agenzia, mi ha chiamato, mi ha offerto il caffè con un dolce indiano e mi ha dato un pacco da Kg con noccioline varie. Durante la permanenza a Penang ci siamo poi salutati ogni giorno ed oggi ho un riferimento per ogni cosa.

Ho fatto anche amicizia con un gruppo di persone che tutte le sere si trovava in un chiosco con la TV a vedere lo sport (il sabato le partite del campionato inglese, domenica inglese e spagnolo, lunedì tedesco e martedì o mercoledì finalmente qualcosa del campionato italiano): mi hanno invitato al loro tavolo ed abbiamo passato una serata assieme davanti a bottiglie di birra e stuzzichini vari, parlando di calcio e di allenatori. È proprio vero che il calcio è unconnecting people, altro che il Nokia.

Questi paesi che ho visitato, Indonesia, Malesia e Thailandia, hanno tutti un ottimo servizio di trasporti locali, veloci e a basso prezzo, con i quali è possibile trasferirsi ovunque.

Il basso costo del combustibile, meno di 35 centesimi di Euro, è dovuto ad un governo che si fa carico del maggior costo del barile di petrolio per favorire il trasferimento delle risorse da un posto all'altro del paese.

Payar: l'isola è abitata da un gruppo di ricercatori inglese che sta svolgendo un programma di mappatura del parco marino e da alcune persone pagate dal governo che assicurano la manutenzione del parco stesso. Alcune boe rosse consentono l'attracco alle imbarcazioni di passaggio senza dover calare l'ancora, evitando così la distruzione del corallo che è presente sul fondo.

E' interessante vedere come questo gruppo si è organizzato per realizzare il programma: una persona rimane sempre sulla spiaggia a controllare i tempi di permanenza in acqua degli altri; questi iniziano ad immergersi con le bombole la mattina alle sei, appena fa giorno, giacché il sole si alza alle sei e tramonta alle 18. Seguendo un itinerario prefissato rilevano temperatura dell'acqua a varie profondità, trascrivono sul libretto (sotto acqua) i nuovi tipi di pesci e di fauna che incontrano, poi rientrano alla base. Ognuno ricarica le proprie bombole, poi fanno un meeting sull'immersione, e prima di mezzogiorno fanno una seconda immersione. Prima di sera ne fanno almeno tre, su fondali non superiori ai 15 metri, ed ho potuto seguirli in apnea per osservarli da vicino: ho fatto prendere uno spauracchio ad una ragazza che mi ha visto apparire all'improvviso al suo fianco mentre stava risalendo verso riva.

L'isola nel passato è stata abitata anche da altre strutture di ricerca che hanno lasciato tracce evidenti del loro passaggio : sentieri che la scavalcano da parte a parte, piazzole con osservatori sulla cima dai quali si può scrutare l'orizzonte, capanne abbandonate che oggi potrebbero essere ancora usate abitate, con il rischio che tutto vada distrutto.

Ogni mattina arrivano tre motoscafi dalla vicina costa (Penang e Langkawi) con i turisti interessati al diving, ed alle 15 ripartono, lasciando tranquilla la zona.

C'è effettivamente un'interessante popolazione acquatica, con esemplari di dimensioni eccezionali: tutti i tipi di pesce, piccoli e grandi, cernie da 30 KG che ti guardano impassibili a 50cm, squali da reef, barracuda da paura ed oggi sono passate a circa 100m dalla barca due balene molto grosse.

Ieri sono stato ospite a terra dei ricercatori, appartenenti alla Coral Cay Conservation Ltd (www.coralcay.org), ed ho sostituito il loro cuoco per una variante alla cucina locale: pasta con le melanzane, seguendo la ricetta che ho visto fare da Patty (cognata di Umbi) durante il nostro...giro d'Italia.

Purtroppo la pasta era...di riso e mancava la mozzarella, ma le melanzane ed il pomodoro fresco cucinati separatamente, hanno assicurato la riuscita di un abbondante piatto unico, gradito da 10 bocche fameliche che da settimane mangiavano...curry.

Ho così appreso che quest'associazione opera con volontari in alcuni siti del mondo, in assistenza ai governi locali, sia per la mappatura di parchi marini che di foreste.

La partecipazione a questo programma di ricerca è...aperta, e non nascondo che potrebbe essere un'iniziativa da seguire sia come training per giovani laureati in oceanografia o biologia, sia come attività da avviare (una fondazione) finanziata da opportuni enti ... (rotary, banche, associazioni..).

Logicamente in questa sosta ho potuto sfogarmi a nuotare, e mi sono concesso almeno quattro ore di acqua al giorno gustandomi non solo l'occhio con la grande quantità di pesci colorati, ma anche il palato, con qualche grossa conchiglia cruda.

Scendendo a poco più di due metri mi divertivo ad aprire le conchiglie con il coltello lasciandole poi sulla roccia in attesa di vedere i pesci che a ..branchi si precipitavano sul banchetto inaspettato a contendersi il delizioso pranzetto.

Domani partenza per Langkawi.

Langkawi, 24 ottobre 2004

Ed anche questa è fatta. Domani partiremo per l'ultima tappa in terra malese, una baia a sud di Langkawi che dicono essere interessante per il mare.

L'isola comunque non risponde alle aspettative che mi ero fatto sulla base delle chiacchiere di banchina, come pure la Malesia orientale.

La prima tappa a nord dell'isola è stata a "hole in the wall", un parco marino in mezzo alle mangrovie. Siamo stati alla fonda due giorni, ma il contesto ambientale consente pochi diversivi sia per la difficoltà di spostamento in mezzo ai canali, con bassi fondali, sia per la presenza di zanzare che divorano la pelle. Le molte scimmie che vivono nella foresta di mangrovie rendono quasi pericoloso il percorso con il dinghi lungo le rive dei canali, per il rischio che qualcuna salti a bordo direttamente addosso alle persone. L'acqua salmastra toglie la voglia di fare il bagno e toglie parte della poesia all'ambiente. Inoltre, poiché siamo ancora nella stagione delle piogge, non è mai mancata la spolveratine giornaliera.

Sulle barene l'unica distrazione è rappresentata da alcuni ristorantini che offrono simpatici menu a base di pesce: scegli la qualità fra quelle presenti nelle vasche e in attesa della preparazione si gusta una birra .

I proprietari dei ristoranti inoltre fanno la guardia alle imbarcazioni a vela lasciate alla fonda nei canali da qualche navigatore che ..forse non ritornerà, e approfittando delle alte escursioni della marea pescano con le reti, il cui frutto portano nelle vasche-allevamenti di pesce. Qui ho visto una cernia di oltre 30 kg, razze con apertura di oltre un metro che venivano a mangiare il pesce in mano, e molti altri pesci pronti per l'esportazione nei mercati giapponesi. Anche noi abbiamo mangiato nell'adiacente trattoria a prezzi contenuti.

La seconda tappa al marina di Royall Langkawi Yacht club: ambiente molto confortevole ed organizzato, frequentato da molte imbarcazioni e con un ottimo servizio.

Il marina è a circa 5 Km dal paese, cui è collegato da una comodissima strada alberata lungo la quale sono sorti alberghi e strutture turistiche. E' famoso per essere porto franco, oltre a costituire l'ultima base prima della traversata verso la Thailandia. Gli approvvigionamenti sono facili e a buon mercato, si trova anche il pane con facilità, forse perché è un ambiente molto turistico. Abbondanti il pesce, la carne, frutta e verdura di ogni tipo. Sono molto appetibili e simpatici i ristorantini lungo la strada, ove si può gustare la cucina locale a prezzi assolutamente economici.

La caratteristica principale dell'isola è rappresentata dalla presenza di una varietà di aquile che si cibano di pesce, e all'interno del parco prospiciente la baia è stato addirittura costruito un monumento gigantesco rappresentante un'aquila in volo

Che dire di più: comincio ad essere stanco di questo viaggio, sia perché ho esaurito le curiosità che volevo soddisfare sul SM2000, sia per la mancanza di stimoli che (non) ricevo dalla compagnia esistente.

Dopo l'ottima impressione che avevo avuto della coppia armatrice a Bali il giorno dell'imbarco, e la carica positiva che avevo riversato nella costruzione del rapporto, mi sono accorto che qualcosa non andava per il verso giusto nella relazione con l'owner. Certamente l'aspetto caratteriale incide nella vita di tutti i giorni, ed è pur vero che essendo io l'ospite (ancorché pagante), ero io a dover accettare le regole di bordo.

Ma un conto sono le regole ed un conto sono le manie, un conto è il buon senso ed un'altra cosa è voler aver ragione a tutti i costi in virtù della posizione; un conto è l'abitudine a vivere tutti i giorni con persone che si alternano con una certa frequenza a bordo, dove le relazioni ci arricchiscono, diverso è vivere a bordo da soli in coppia per 5 anni, dove forse qualcosa potrebbe scattare nel nostro modo di rapportarci agli altri.

Così mi sono accorto che qualcosa non andava per il verso giusto, nulla che mi sembrasse grave o puntualmente discutibile, anche perché durante le prime settimane la novità della vita di bordo assorbe le apparenti incomprensioni, ma a lungo andare sono emersi alcune sfaccettature che mi hanno fatto riconsiderare la qualità del rapporto creatosi.

Così dopo Bali, Singapore e Port Dikson, ripensando ad alcuni atteggiamenti che mi avevano infastidito nel corso della vita quotidiana, ho voluto andare a fondo della faccenda ed ho capito che l'origine del malessere era dovuto all'atteggiamento "economico" dell'owner nei miei confronti, e sono arrivato alla conclusione che non avrei sopportato a lungo la situazione.

Ho atteso Penang e Langkawi per essere certo di non sbagliarmi ed ora so che all'arrivo a Puket sbarcherò in anticipo sul programma.

Anche questa esperienza comunque è stata interessante, sia dal punto marinaresco sia come itinerario, e mi ha confermato che la compagnia di bordo è determinante per la riuscita del viaggio.

Al riguardo, proprio per l'importanza degli aspetti comportamentali che ho rilevato nei rapporti con le altre persone durante questo imbarco, e ripensando alle stesse situazioni verificatesi durante il viaggio dello scorso anno, ho deciso di scrivere un manualetto sulla vita di bordo, rifacendomi sia alla mia passata esperienza militare e mercantile che alla mia visione della vita di bordo.

Credo che sia possibile inquadrare la vita di bordo e il ruolo dello skipper nell'ambito di un sistema di relazioni, dove le regole di riferimento consentano di assicurare l'armonia fra i componenti dell'equipaggio, ed ho la sensazione che ne potrebbe uscire qualcosa di simpatico

Paradossalmente si tratta di far rientrare la vita di bordo in un contesto organizzativo, con ruoli e responsabilità ben definiti (organigramma) regole (procedure) ed obiettivi, paradossalmente un sistema per certificare la gestione della navigazione.

Due commenti ancora sul SM2000: confermo il concetto di barca sicura che mi ero fatto, ma devo aggiungere il giudizio del proprietario che definendola un "compromesso" sintetizza ogni eventuale mia critica.

Ho parlato poco fa al bar con uno svizzero che possiede un SM e sta girando da 10 anni per il mondo: mi ha detto che con qualsiasi condizione di mare (si è trovato ai margini di un tifone) si è sentito in sicurezza, e questo non è poco.

Sulla navigabilità subentra il compromesso: da solo arrivi fin dove puoi, e con il SM arrivi dappertutto.

Per navigare in mediterraneo basta una barca più piccola, e qui dovrò vedere come riorientare la mia ricerca, se insistere con il Santorini oppure cercare una barca marinara da coccolare.

Koh Tarutaro, 29 ottobre 2004

Questa isola, che nel remoto passato è stata sede di un penitenziario, oggi parco naturale, rappresenta una meravigliosa opportunità per visitare un ambiente mantenuto naturale, dove stamattina all'alba ho visto a riva un gatto pescatore.

Siamo partiti da una baia di Langkawi in prossimità dell'aeroporto, davanti al complesso dello Sheraton, dove ci eravamo ancorati in attesa che passasse un fronte nuvoloso proveniente dal traverso a S_n che aveva alzato onda e vento sopra i 25 nodi. Io speravo che avremmo approfittato del vento per fare una bella veleggiata verso la Thailandia, anche se non sapevo esattamente quante miglia ci aspettavano, ma l'armatore ha preferito rallentare il viaggio. Da lontano abbiamo visto passare cavalcando sulle onde con le vele spiegate, un altro Supermaramu, portato da un armatore svizzero che quasi in solitario fa lo stesso percorso: avrei preferito essere con lui anche per vedere all'opera la barca.

Una delle caratteristiche del mio armatore è che non si sa mai a che ora si parte, se si parte, né per dove: dovremmo andare verso....lo si viene a sapere una volta a destinazione.

Ricordo la partenza intelligente da Pangkor per Penang: sono circa 100 miglia, che poi diventano 65, per cui anziché una tratta notturna con partenza subito dopo cena, come programmato, si parte...a mezzanotte perché si arriverebbe troppo presto.

Conseguenza: si arriva a destinazione alle 13, sotto un sole che scarnifica, dando fondo davanti ai ferry, e solo alle 15 riesco a scendere a terra chiamando un ..caronte malese....., in quanto non riesco a starmene a bordo aspettando l'indomani, sotto il sole, all'ancora sul canale, senza poter fare il bagno e senza alimenti freschi a bordo.

Tornando all'entrata in Thailandia siamo ancorati davanti ad una spiaggia di oltre 3 Km di sabbia bianchissima, dove è visibile il bagnasciuga molto profondo per una differenza fra l'alta e bassa marea di almeno 4 metri.

Il pomeriggio scendo a terra a nuoto per fare un giretto da buon...esploratore, armato di pugnale per difendermi dai ...cannibali.

La sera cena e l'indomani mattina loro scendono a terra in esplorazione ed io rimango a bordo. Rientrano alle 12.30, mentre io sto leggendo, e vedo che fanno il bagno e si distendono in coperta a prendere il sole. Io comincio ad essere affamato ma, non essendo mai specificata l'ora del pranzo (si mangia quando loro hanno fame), penso che si dovrà aspettare un poco.

Alle 13.20, dopo aver constatato l'ora e considerato che nessuno dava segno di scendere in cucina, chiedo se potevo rendermi utile pensando io a preparare qualcosa, al che mi sento dire dall'armatore che sono solo le 12.20.

Al mio gesto di sorpresa mi risponde che aveva adottato l'ora della Thailandia (1 ora indietro) e pertanto non c'era da preoccuparsi del ritardo. Peccato che non mi avesse avvisato. Cosa fareste voi?

Già che ci siamo ve ne racconto un'altra.

Durante questa sosta abbiamo avuto visite a bordo: si è ancorato vicino a noi un peschereccio ed abbiamo socializzato con l'equipaggio che era venuto a nuoto a curiosare attorno alla barca. Abbiamo offerto loro una birra e, dopo averli riaccompagnati a bordo con il dinghi abbiamo avuto come scambio di ..doni mezza cassetta di pesce.

A me piace far da mangiare e, dopo aver adempiuto al mio compito di sguattero pulendo tutte le seppie e i dentici (sono addetto sempre alla pulizia della cucina, lavare i piatti e pulire il pesce), mi appresto la sera a preparare una zuppetta.

Pulisco il prezzemolo, l'aglio (fresco) e metto il tutto a soffriggere con l'olio, sotto lo sguardo molto interessato dell'owner. Penso che, considerato che lui non fa mai da mangiare, sia curioso di vedere come mi comporto ai fornelli, e dopo aver tagliato anche i pomodori e predisposto il pesce a pezzi mi sento chiedere come mai non ho tolto il cuore all'aglio. Alla mia risposta che l'aglio era fresco ed il cuore non era germogliato, vengo ripreso perché lui sa che il cuore va sempre tolto perché rende amaro il sugo.

Mi sono chiesto perché non me la aveva detto quando stavo ancora pulendo l'aglio, lo avrei anche accontentato (manie) per non contestarlo, ma sentirmi fare un'osservazione in quel contesto non l'ho proprio digerita.....

Vi racconto l'ultima cattiveria e poi basta.

Nelle zone tropicali, con temperature mediamente sopra i 30°, è necessario usare una certa accortezza nell'alimentazione. Così come sono sconsigliati gli alcolici e superalcolici, anche l'igiene di bordo ha le proprie regole.

Orbene da noi vigeva l'abitudine di non gettare quello che avanzava nei... piatti di portata, che veniva riciclato in seguito, mescolandolo con nuove pietanze. Questo non va bene se tali rimanenze non sono mantenute ben al fresco e non vengono mangiate entro poco tempo.

E risaputo che le uova durano parecchi giorni se trattate opportunamente prima dello ...stivaggio, ma non si possono lasciare fuori dal frigo al caldo per settimane.

Lo stesso dicasi per la frutta (angurie) che non possono rimanere fuori dal frigo molti giorni.

Poiché la parsimonia è una dote solo quando non produce danno, il non mangiare le angurie in tempo utile per conservarle per...la prossima volta, ci ha obbligato a gettarle a mare solo dopo aver causato dissenteria a qualcuno. Lo stesso dicasi per aver fatto un dolce con la frutta sciropata usando uova ritrovate in dispensa....dopo un mese

dall'acquisto; a bordo non si getta via mai niente, e mi è capitato anche di ritrovare a tavola ben due volte avanzi di cavolo cappuccio già tagliato, che non andava mai finito, e perciò veniva riproposto mescolato in diverse combinazioni.

Io ho sempre evitato di mangiare quello che mi sembrava a rischio, e fortunatamente non ho mai avuto alcun problema. Non posso dire lo stesso per gli altri che oltre che con la dissenteria hanno dovuto fare i conti con la bronchite, presa tenendo il condizionamento molto accentuato in cabina, assoggettando l'organismo a sbalzi di temperatura molto elevati.

Ko Lanta, 03 novembre 2004

Sosta a Koh Lanta, isola dai due volti :quello turistico sul versante SW e quello "nature" dall'altra parte.

Ieri sono andato a terra a nuoto per vedere...che effetto che fa, e mi sono beccato una ustionata da meduse che mi trascinerò per qualche giorno. Avevo la maschera, perché finalmente l'acqua era chiara e potevo vedere la presenza di eventuali pesci: improvvisamente mi sento pungere il braccio sinistro e la coscia destra e capisco di aver toccato i filamenti di una medusa bianca. Stoicamente proseguo fino a terra dove cerco sollievo grattandomi con la sabbia e poi facendomi una doccia ghiacciata in un resort da 9000 bar al giorno. Quindi ritorno a bordo con la...coda in mezzo alle gambe per spalmarmi il braccio sinistro con la pomata antibiotica: la maledetta mi aveva procurato tre rilievi simili ad un tatuaggio.

Oggi giornata dai due risvolti, anzi 3. Stamane la brutta notizia: Lui ha mal di schiena e non si parte, si rimane alla fonda; a fare che, poi non lo so, in quanto non vedo quali grossi problemi ci siano a navigare qualche ora con una barca praticamente automatica e con il sottoscritto che potrebbe fare tutto.

Comunque gli ordini del comandante non si discutono e, dopo la prima incazzatura (che cazzo faccio un giorno alla fonda se non posso manco nuotare, visto l'esito delle meduse che ho constatato ieri...) non mi rimane che accettare il suggerimento di Lei..."vai pure a terra, ti prendi il dinghi, e se vuoi vai pure a fare un giro (non è un gioco di parole)".

Dopo aver dato un'occhiata alla fedele guida, leggo che praticamente non c'è niente di particolare da vedere, oltre a quello che ho già visto, ma poi penso che potrei effettivamente andare a fare una camminata per l'isola al posto della nuotata.

Scendo, gambe in spalla, e parto.

Incontro subito una coppia di romani che da 15 anni vengono in Thailandia e mi informano che ormai anche a Ko Lanta non c'è più nulla di preservato, stanno costruendo dappertutto e purtroppo se non fossero qui per lavoro non ci verrebbe sicuramente in ferie. E questo conferma le voci di corridoio....ma dove vai quando dietro a casa ce l'hai...il paradiso.

Mi raccontano della loro attività, dell'importazione di mobili come artigianato, di come era la Thailandia al tempo dei loro primi viaggi e dell'irrisorio costo della vita, e alla mia domanda sulle cose interessanti da vedere a Puket mi dicono che l'isola è sì un carnaio, ma che vale la pena di girare per vedere la natura nei parchi a terra e in mare.

Mi consigliano che piuttosto varrebbe la pena di approfondire Bangkok, il che mi orienta sul prossimo periodo da trascorrere in Thailandia.

Proseguo quindi a piedi, deciso a fare almeno due ore verso nord lungo la strada, per cogliere la vita dell'isola.

Incontro la signora che ieri mi ha venduto i capi di abbigliamento, e facciamo assieme due chiacchiere; mi suggerisce di proseguire fino al primo villaggio e prendere la moto per fare il giro dell'isola: a piedi non andrei lontano sia per il caldo sia perché non c'è niente da vedere. Prendo seriamente in considerazione la proposta, m'informo se c'è un "change money" al villaggio e su sua conferma mi muovo.

Mi faccio così almeno 6 km fino al primo villaggio, incontro due noleggiatori di elefanti, foto di circostanza, poi un pescatore con un'aragosta da 1 Kg e due conchiglie grosse così, scatto altre foto, e finalmente arrivo al villaggio: quattro case lungo la strada, un resort gestito da locali, un ristorante, la spiaggia e l'ormai ogni presente internet point a 2 minchiette al minuto, oltre al cambio.

A Bangkok, in diretta internet, cambiano 52 minchiette (bar) per un €uro, io contratto e cambio 50€ a 50. Mi va bene lo stesso. Poi m'informo sulle moto: 250 minchiette al giorno, 200 il pomeriggio, 40 all'ora. Penso che mi conviene prima mangiare un boccone (sono le 12.30), e poi andare. Così faccio e mi pappo un bel pesciotta alla thailandese con riso, il tutto per 230 minchiette.

Alle 13.30, dopo un acquazzone improvviso, parto sul cavallo d'acciaio a quattro marce e mi avventuro per fare il giro dell'isola.

Contento per la svolta data, e sicuro sul e del mezzo, mi godo il panorama che si presenta via via ai miei occhi: un altro villaggio, lavori in corso sia sulla strada sia per costruire nuovi resort.

Avevano detto anche sulla guida che quest'isola sta diventando un centro turistico, e quel che vedo lo conferma. Comunque è piacevole vedere le strade piene di gente che lavora, che si trasferisce verso nord dove c'è il traghetto per la terraferma; è proprio lì che sono diretto, per vedere cosa c'è. Mano a mano che mi avvicino il traffico aumenta, vengo superato da macchine e moto, ai bordi della strada aumenta il numero di costruzioni... si fa per dire.. e finalmente arrivo a destinazione.

La strada finisce sul canale fra l'isola e la terraferma, ed ai lati si aprono due strade che poi scopro essere il mercatino permanente per i turisti. Un va e vieni di persone in mezzo ad un traffico disordinato, bancarelle dappertutto, turisti con lo zaino in spalla ed altri con la spesa in mano a testimonianza di un'isola da assalto. Faccio due foto, inquadro bene l'unico ambiente che controlla il traffico turistico, cioè l'agenzia viaggi (che inoltre presenta la scritta change money ma poi scopro che non lo fa), non trovo niente da comperare e mi avvio verso la strada che costeggia tutto il lato est dell'isola (io avevo appena fatto tutto il lato ovest).

Il panorama qui è tutto diverso: praticamente la strada si apre il passo nella foresta, dove ogni tanto si vede qualche capanna, qualche cartello con scritto azienda agricola, piano di bonifica, si incontra qualche motoretta e qualche signora piena di viveri che a piedi torna a casa.

Tutto attorno verde, foresta fitta che si alterna a piantagioni di albero della gomma, la strada rossa in terra battuta (che poi si dimostrerà argilla pericolosissima con la pioggia), colori che con il sole danno gioia.

Sto bene, il pensiero è leggero, mi sovengono tanti episodi del passato di quand'ero bimbo e dicevo a mia mamma, dopo aver finito il gioco di turno...e adesso cosa faccio? , e così quasi senza accorgermene arrivo al villaggio più grande dell'isola, dove ci sono

l'ospedale, la polizia, la posta, il pontile per le barche dei pescatori, le scuole con i bimbi che escono, ed è piacevolissimo constatare che la vita del borgo è più organizzata di quella di uno dei nostri paesetti di campagna. C'è persino un monumento ad un tizio che sembra un carabiniere.....

Mi soffermo a riprendere alcune immagini di questa realtà quasi fuori dal mondo, e vorrei che per loro il tempo si fermasse.

Proseguo verso sud, devio all'interno verso un gruppo di capanne che intravedo sulla spiaggia, e mi imbatto in due villaggi di pescatori dove la vita sembra essersi proprio fermata. Entro nell'unica via in...punta di piedi, e vedo un uomo che spidocchia una donna (proprio come si vede fare alle scimmie), un'altra che si sta lavando in una tinozza sulla strada, un pescatore che sta maneggiando un marling da 15 kg appena preso, e prima che la strada finisca sull'uscio di una casa mi rendo conto di essere un intruso. Giro la moto e in punta di piedi me ne vado, fissandomi in mente le scene che non ho potuto riprendere con la macchina fotografica.

Poi, dove la strada principale finisce, incontro un gruppo di persone che sta alzando un cartello sopra una strada laterale. Mi fermo, faccio due chicchere con loro e mi raccontano che fra un mese verrà messa la prima pietra per la costruzione di una nuova scuola.

Fra me e me ho detto: la vita che continua, energia che si tocca con mano, facile da realizzare da un verso perché è un ambiente selvatico, dove con poco fai tanto, difficile da accettare dall'altro verso perché un altro pezzo di ambiente naturale viene sacrificato allo sviluppo.

Apprendo inoltre che non si può terminare il giro dell'isola, come avevo subodorato, e torno indietro, anche perché sono le 16.

Incontro due ragazze inglesi su due motorette, che non hanno nessuna intenzione di comunicare, e mi fermo invece dopo una curva ad un ristoro locale da dove si gode un invitante panorama, dove mi bevo un caffè macchiato servito con molto garbo.

Intanto arriva un acquazzone della madonna, e fra una secchiata e l'altra faccio conoscenza con due giapponesi che appaiono dal nulla. Vengono da Tokio: simpatizziamo subito, scambio di indirizzi email, inviti reciproci, peccato che partano l'indomani ed io sia...in barca. Foto di rito e via di nuovo, con un altro acquazzone in arrivo.

Sulla strada resa sdrucchiolevole dalla pioggia faccio un paio di scivolate, mi scortico un ginocchio ma salvo la moto, e mi rendo conto che è come essere sul ghiaccio.

Decido di fermarmi per attendere che spiova, ma poi vedo che la linea del fronte si sposta fuori dal mio percorso e piano piano mi rimetto in movimento su un percorso da motocross.

Con cautela, per non cadere di nuovo, prendo confidenza sulla terra rossa e sdrucchiolevole e proseguo, incontrando poi un altro acquazzone: sono zuppo fradicio, ma per fortuna l'acqua e la temperatura sono ben sopportabili e mi ritrovo a cantare...sotto la pioggia... contento della giornata.

Ormai si sta facendo buio e devo continuare anche sotto il rovescio: mi fermo davanti ad una bancarella a prendere un po' di frutta, papaia, mango, anguria, che pago 25 minchiette (niente) ed arrivo giusto in tempo per consegnare il velocipede.

Mi faccio accompagnare al villaggio dove avevo lasciato il dinghi, ed ormai al buio rientro a bordo, dove apprendo che domani si partirà.

Sono autorizzato (di necessità virtù) ad issare a bordo il dinghi da solo, faccio la doccia, e fra me e me sorrido della bella giornata, delle conoscenze giapponesi che approfondirò, rincuorato per le prossime soste in Thailandia.

Sento che vedrò un'altra Thailandia.

Ko Phi Phi, 4 novembre 2004

Sensazioni: come si fa a descrivere la sensazione di potenza che ti trasmette il mare quando soffia, o quando pur calmo ti rende impotente nei movimenti, o quando ti droga con i suoi colori. Sono a KO PHI PHI, un gruppetto di isole a una cinquantina di miglia ad est di Puket, dove ritrovo il mare ed il pesce della Polinesia, anche i coralli.

Finalmente mi lascio andare nell'acqua cristallina e nuotando verso riva, con il riverbero della sabbia bianca sulla maschera, riprovo sensazioni di evasione. Nuoto a grandi bracciate, dondolandomi sotto lo sforzo della spinta, a destra e a sinistra, in perfetto equilibrio sull'acqua quasi senza adoperare la spinta delle gambe, in simbiosi con il mare, ed è così che ad un certo punto mi sento sollevare e nonostante io nuoti non riesco ad avanzare. L'oceano indiano che s'incunea in questa grande baia ha una forza che non si controlla, ed è qui che mi sovengono le altre simili sensazioni.

1967 con Angelo Preden a bordo del Vela bianca 2, nella traversata da Gibilterra alle Canarie, sotto alisei con fiocco tangonato e randa. Vento al giardinetto a 20 nodi, sole, onde alte 15 metri, in planata. Bisognava stare attenti a non farsi prendere dall'onda, e quindi bisognava anticipare, ma la sensazione di planare, di volare assieme a lui Oceano era meravigliosa.

Non saprei che musica consigliare per poterla rendere, non la cavalcata delle valchirie perché è più adatta per la tempesta, ma prima o poi troverò l'accompagnamento.

L'anno scorso alle Tonga, mentre nuotavo sopra la barriera. L'Oceano Pacifico calmissimo, eppure il suo sospiro mi sollevava come una piuma senza spostarmi dalla posizione in cui ero, e mi cullava su e giù ubriacandomi. Ero impotente a contrastarlo, emozionato perché pur avvertendone la potenza non avvertivo il pericolo in quanto non venivo spostato dal punto sulla verticale del fondo, come un bimbo nella culla che incosciente si lascia dondolare prima di addormentarsi.

Questo viaggio poi ho sentito ben due volte il sospiro della foresta, prima in rada a Pengkong, sullo stretto di malacca, ed ieri attraversando in motoretta la foresta all'isola di KO LANTA. Un sospiro che poteva sembrare sofferenza, per la troppa presenza dell'uomo che continua ad erodere il territorio vergine, sospiro che si fa sentire da chi lo sa sentire, e lo trasmette come una musica dolce per non essere dimenticato.

Infine oggi questa piacevole sensazione di leggerezza che mi ha ricompensato di altre sensazioni negative che l'esperienza sul Katalou mi ha procurato.

L'uomo, artefice della propria vita, del proprio destino (almeno in buona parte), non smetterà mai di sorprendere il proprio simile, e ci rimane solo la libertà di capirlo, la capacità di orientarlo, l'onestà di non lamentarci di ciò che la vita ci presenta

Kho Phi Phi, 5 novembre 2004

Gorgogne.

Oggi in quest'isola una sorpresa inaspettata, anche perché dopo le delusioni finora provate sulla vita sottomarina dell'Oceano Indiano, quella di stamane è stata graditissima. Dopo un avvio di giornata piuttosto deludente, con la comunicazione da parte dell'owner che prima del 10 novembre, forse 11 o 12, non si arriverà a Puket, e sapendo che non ci saremmo mossi dalla baia dove siamo arrivati ieri, improvvisamente verso le 11 una inversione di tendenza, dopo che l'arrivo di una marea di turisti provenienti da Puket e dalle isole della baia di Krabi con veloci motoscafi aveva trasformato la zona in un lido.... romano. Ai motoscafi si aggiungevano le caratteristiche imbarcazioni thailandesi che arrivavano dalla vicina Kho phi phi e scaricavano in acqua torme di persone.

Moltissimi i giapponesi, fra un frastuono di....lampi di foto, pane in acqua, gridolini di stupore e gioia nel vedere i pesci alla... pastura, richiami da parte dei conduttori per la fine della sosta, fischi di sirene delle motonavi più grosse che avvisano della partenza, dopo aver recuperato canoe e canoisti che durante la sosta di 20 minuti si sono sentiti esploratori...

Dicevo inversione di tendenza perché una motonave più grossa ha preteso che lasciassimo la boa che c'eravamo presi la sera precedente.

Il comandante, alquanto scocciato (aveva rifiutato di cambiare baia quando la mattina avevo suggerito di andare a vedere una nuova baia) parte per Kho phi phi, dove arriviamo alle 12.30.

Diamo fondo in una delle baie, bagno di rito e poi nuotata rigeneratrice. Non mi aspetto di trovare qualcosa di meglio di ciò che avevo visto il giorno prima: la murena, moltissimi pesci grandi ed anche piccolini, di tutti i colori, curiosi ma abituati alle visite di...estranei, bonetie dai colori pastello con valve enormi, più grandi di quelli visti in Polinesia, ricci e coralli colorati.

Ad un certo momento vedo sul fondo un ramo che assomiglia ad una gorgonia, ma fatta a cespuglio, giallo ocra: scendo ed effettivamente è lei, bella, non grande ma sana, colorata e ricca di gemme. Spronato dalla scoperta proseguo piano piano e ne vedo un'altra sempre gialla a ventaglio, con vicino una rosa-arancione-rossa-ocra. Scendo, belle anche queste, e continuo verso il largo: la profondità aumenta fino a 4-6 metri, e da una roccia vedo uscire in ramo di gorgonia rossa. Scendo più giù a vedere e mi si apre uno spettacolo: sotto la roccia si apriva una grotta a doppia uscita, e alle due entrate c'erano due gorgogne di almeno due metri di apertura, a ventaglio, sul rosso pastello, con rami grossi e sani.

Mi sono rituffato almeno 3 volte, mi sono attaccato alla caverna e sono rimasto fermo, impalato, seduto sul fondo ad ammirare lo spettacolo.

Era dal viaggio a Los Roches che non vedevo nulla di così bello: sul versante est dell'arcipelago, in prossimità di una pass, un fondale da urlo offriva alla vista uno scenario che avrei creduto unico al mondo. Con un declivio dolce ma deciso, fra rami di corallo grandi come alberi, fra moltitudini di pesci colorati, apparivano piante di gorgonia turchese e blu grandi come una persona. Su fondali di almeno 6-8 metri si muovevano, danzavano nella corrente in uno spettacolo che il fondo marino gratuitamente offriva.

Ondeggiavano al flusso della marea con un movimento.....musicale, e con un po' di immaginazione si potevano sentire flora e fauna uniti in un concerto che neppure Muti avrebbe saputo dirigere con tanta armonia.

La coreografia ad inventarla non sarebbe stata così leggera, impalpabile, come un ballerino che sfiora il palcoscenico in un'armonia di gesti irripetibili ed unici, altro che la morte del cigno.

Anche allora, come questa volta, lo mi tuffavo fino al limite della resistenza per perdermi fra le braccia di quella creazione del mare: sensazioni per le quali vale la pena di spingersi al limite del proprio fisico.

Domani ridiscenderò, la mattina, con il sole che entra nell'acqua alle spalle, in quanto la costa è ad Ovest, e spero di farmi una scorpacciata di immagini che mi porterò a casa. C'è anche da dire che fisicamente sono in forma (sono abbronzantissimo), sono dimagrito qualche chilo (credo), resisto sottacqua senza problemi e nuoto quasi ogni giorno almeno 1000 bracciate, yellow fish permettendo.

Emozione, piacere, soddisfazione, sensazioni per le quali mi son sentito premiato della pazienza che sto avendo in questa parte del viaggio. (Al riguardo l'owner ha preso il colpo della strega, e nell'apprenderlo mi sovvenne il detto di mia mamma: le cattiverie si pagano, ed il castigo si era manifestato sotto forma di mal di schiena.)

Ieri sera ho preparato il programma per la sosta a Puket: previo visita al servizio informazioni, dove spero di trovare conferme al mio piano: penso di depositare il bagaglio grande all'aeroporto, e poi prendo il bus verso Nord e vado ai due parchi di Surini e Similan. Dormo nelle isole due notti per parte, in bungalow, porto con me il bagaglio minimo (devo ancora decidere del PC, ma credo che lo lascerò), e mi voglio godere questa libertà di viaggiare senza compromessi e senza rotture di coglioni e senza coglioni fra le palle.

Possibile che per raggiungere questi piccoli (si fa per dire) obiettivi si debba sempre arrivare ad arrangiarsi da soli? E pensare che nella mia vita ho sempre lavorato pensando in chiave sociale, ma sto purtroppo arrivando alla conclusione che se voglio qualcosa devo pensare a prendermela senza pensare agli altri, anzi senza gli altri.

Mi rompe, perché non è né nel mio carattere né nella mia indole, ma i fatti dimostrano che purtroppo è così, e devo darne atto a Wilma che lo ha sempre detto.

KHO FHI FH, domenica 7 novembre 2004

Oggi calamari giganti: saranno stati almeno da 2 Kg all'uno, una coppia, sotto al capo che delimita ad ovest la baia dove siamo ancorati. Stavo rientrando dopo aver completato la perlustrazione della baia, durante la quale ho visto altre gorgogne giganti, colorate, ed anemoni a forma di corallo bianco e viola intenso, bellissimi, quando mi sono apparsi loro. Le pinne esterne che circondano il corpo erano delimitate da una traccia color smeraldo luccicante, che dava al pesce un che di tropicale. Sono curiosi, ti guardano, si lasciano avvicinare a mezzo metro, vanno avanti ed indietro, con quegli occhi che guardano dappertutto. Quasi ne toccavo uno, ma con un colpo di pinna si è spostato e poi se n'è andato in profondità, ma senza emettere il nero: evidentemente non si è sentito in pericolo.

Poi ho nuotato verso l'altra parte della baia, ma senza vedere nulla di particolare, salvo la presenza nutrita di corallo vivo. Unica constatazione è la non protezione del sito, ed ho trovato sia gorgonie strappate dalla parete giacenti sul fondo della baia, sia rametti di gorgonia da poco rotti: evidentemente ancoraggi o deturpamenti incoscienti creano difficoltà di sopravvivenza a queste meraviglie che il mare crea.

Dopo un ennesimo piovasco nel pomeriggio siamo scesi tutti a terra per vedere.....praticamente niente: il villaggio non è identificabile in mezzo alla giungla di baracchini che vendono souvenir e propongono gite in barca, fra lavori in corso sull'unica stradina dell'istmo che caratterizza l'isola. Sono presenti molti resort ma la stagione non è ancora cominciata, nonostante il via vai di turisti.

Tutto sommato una destinazione da non prediligere a terra.

La sera solita cena al contenimento, che mi consentirà di rientrare nel peso

Ancora KHO FHI FHI Lunedì 8 novembre

Quando si vuol fare il dispettoso l'owner non ci mette molto.

Si sa quanto sia importante approfittare del funzionamento del generatore per caricare la batteria del PC.

Ultimamente aveva preso l'abitudine di accenderlo la sera dopo cena (alle 20 circa per dare l'ordine di idee) così, visto che nulla c'è da fare alla fonda, si lavora sul PC : io scrivo e Lei lavora sulle foto , così si approfitta oltre che per caricare le batterie anche per lavorare e passare il tempo.

E quando accende il generatore stasera secondo voi, sempre senza avvisare ? Ma prima di mettersi a cena, appena il tempo di mettere il PC sotto carica, ed ora che ho finito e preparato la tavola sto scrivendo, aspettando che finisca il lavastoviglie perandare a batteria.

Questa è la vita del navigatore ...d'appoggio...

Oggi ri-visita al paese con pranzo: a bordo non c'è quasi più niente di fresco e dovendo rimanere ancorati in baia il buon cuore dell'owner lo spinge a proporre di andare tutti a mangiare a terra.

Scendiamo alle 11, lui ancora inchiodato con la schiena, ed andiamo ognuno per conto proprio: io vado a visitare il paese che ieri non avevo visto e mi soffermo a fotografare qualche aspetto del villaggio. E' in esplosione turistica, che è l'unica attività dell'isola, ed ovunque si affitta da dormire, in ambienti dove l'igiene lascia qualcosa a desiderare.

Io mi fermo in una terrazza sul mare e prendo acqua, una zuppa thailandese piccante con pesce: ottima, veramente piacevole, cui faccio seguire un piatto di riso" fried" con gamberetti, il tutto per la cifra di 240 bar (meno di 5 €).

Poi proseguo la camminata e mi fermo a guardare la parete di roccia sulla quale fanno climbing sul mare, o meglio a picco sulla spiaggia. Quindi mi pappo un gustoso gelato alla passione di cristo e vaniglia, prendo il pane, pomodori, e mi avvio al dinghi per l'appuntamento delle 16.

Durante il ritorno si chiacchiera di quello che abbiamo fatto a terra, ed io butto la provocazione.....avete visto il villaggio?? E loro...no, perché Lui aveva mal di schiena.

Ed io allora apposta racconto con colore quello che c'era e forse un po' di quello che non ho visto (ma avevo letto sulla guida). E così descrivo del villaggio, delle bancarelle, dei fiori, delle barche, del climbing, del gelato, di quello che ho mangiato, ben sapendo che tutto quel che dico di aver visto suscita invidia, che si manifesta con un laconico....ma quanto è distante il villaggio? Io rispondo che si può arrivare una camminata di un un'oretta (ci vogliono solo 15 minuti) se non si sbaglia strada (ce n'è una sola).

Queste sono le piccole ..vendette della vita di bordo

Puket, 19 novembre 2004

Buon compleanno

Il viaggio può dirsi concluso. Dopo Puket, che non offre praticamente niente, come aveva anticipato dall'Italia l'amico Carlo, la visita alle isole SIMILAN e SURIN mi ha sorpreso per la qualità di ciò che offrono sia come quantità di pesce sia quantità di corallo e colori.

Avevo telefonato all'organizzazione del parco e mi avevano detto che aprivano il 15 novembre, per cui avevo deciso di portarmi a Khao Lak per trascorrere qualche giorno in un resort con le palle all'aria. M'informo per il bus, orari, prezzi e la mattina del 13 parto.

Viaggio ottimo, comodo, attraverso villaggi, costeggiando sia la foresta sia il mare, un percorso tutto sommato abbastanza breve, che termina per me in un villaggio sviluppatosi lungo la strada principale.

M'informo sui resort, vado a vedere il Green village ed è pieno. Mi porto allora in quello seguente che mi sembra piuttosto modesto, ma decido di fermarmi anche per l'avvicinarsi di un acquazzone. Infatti, portati i bagagli nel bungalow, neppure il tempo di fare una doccia e viene giù il diluvio universale.

Ne approfitto per mangiare un boccone sotto il portico con l'acqua che scroscia, prendo atto che la soluzione logistica non mi soddisfa, e decido così di cercare un'alternativa più confortevole. Finito lo scroscio mi avvio lungo la spiaggia e trovo la soluzione giusta: un resort con bungalow, ne scelgo uno senza aria condizionata, acqua calda e fredda oltre alle zanzariere sulle finestre, letto ottimo.

Felice della soluzione (1200 bar), torno al precedente ed avviso che non mi sarei fermato, contratto l'uscita (250 bar di..penale), prendo la mia roba e mi sposto.

Nella nuova sistemazione faccio bucatino, stendo, mi cambio ed esco per cenare. Lungo la strada, arrivando, avevo visto un ufficio turistico che mi aveva ispirato, ed al quale mi ero riproposto di fare una visita di riscontro sull'apertura del parco. E' ancora aperto (qui in stagione fanno orario continuato dalle 8 alle 22), mi fermo ed ascoltando le proposte sento che per 7700 bar mi potrei fare 2gg ed una notte alle Similan e 3gg e 2 notti alle Surin compreso viaggio in barca, trasferta alla barca, pranzo e cena e pernottamento. Non ci penso due volte e prenoto.

So che dovrò sistemare il pernottamento fra i due viaggi ed il ritorno, ma la soluzione proposta è così vantaggiosa che non ho dubbi. Infatti a posteriori la soluzione è stata non solo economica, ma interessantissima. Ho colto il momento dell'apertura del parco, ho conosciuto un'organizzazione efficiente e simpatica, ho potuto tuffarmi in quasi tutti i siti dove poter ammirare il fondo del mare.

Surin e Similan. Premesso che i fondali sono adatti allo snorkeling, da 2 a 10 metri prima di scendere a picco, il fondale di sabbia bianca finissima consente al cielo sereno di specchiarsi nell'acqua senza perdere la qualità dei colori, il che rende piacevolissimo tuffarsi in mezzo ai coralli in un'acqua trasparente.

Ho potuto vedere sfumature che non avevo mai visto prima, fondali di corallo vivo con gradazioni che rimpiango di non aver potuto fotografare, accoppiamenti di toni che non avrei saputo trovare o inventare, gorgonie belle e colorate, anemoni con colori che un tappeto persiano non saprebbe riprodurre, un vero piacere per gli occhi.

Quante volte mi sono tuffato scendendo a vedere da vicino coralli color pastello che non mi sarei immaginato di trovare o scoprire! Ho cercato di saziare gli occhi e lo spirito di questa bellezza, sperando di farne...un'indigestione., ma non ci sono riuscito.

In compenso posso dire che questo fondale è il più bello che abbia visto finora, meglio di Los Roches, di Coral Bay, del mar Rosso ed anche di quello che avevo visto a Ko phi phi.

Anche in fatto di pesci non si scherza: credo di aver visto praticamente di tutto, meno che i cavallucci marini, ed anche in dimensioni soddisfacenti: murene, aragoste, tartarughe, squali, cernie piccole e grandi, pesce scorpione, oltre alle svariate quantità di specie tropicali dai colori inimmaginabili e dalle forme più strane.

In sintesi un trip molto interessante, unitamente alla cucina thailandese molto buona ed abbondante, ad una natura ancora protetta e curata, dove le cicale durante il giorno fanno da sfondo musicale ed i grilli di notte .

Ho conosciuto persone che vengono qua da oltre 15 anni, una coppia inglese di 72 anni che la mattina alle 7 era già in acqua e lui scendeva con me in apnea, tutti entusiasti delle isole e tutto sommato della convenienza del soggiorno. Inoltre questi luoghi ancorché piuttosto frequentati sono ancora incontaminati dal consumismo.

L'organizzazione è veramente valida, motoscafi velocissimi (800 cavalli) in un'oretta fanno 25 miglia e consentono il trasferimento da una baia all'altra in breve tempo, ormeggi alla boa non deturpano il fondale ed i drivers sono effettivamente esperti nel loro lavoro.

Vale la pena di tornare.

Bangkok, 25 novembre 2004

Adesso siamo proprio alla fine. Dopo la ... falsa partenza... del soggiorno a Bangkok, che mi ha destabilizzato all'arrivo in città a causa dell'albergo non in linea con le aspettative, mi sono riposizionato sui blocchi di partenza e sono riuscito a ripartire sul piede giusto.

Una svista all'aeroporto di Puket non mi ha permesso di verificare la qualità della soluzione proposta (rapporto prezzo-prestazioni) e così mio sono ritrovato in un albergo nella zona a luci rosse che non rispondeva alle aspettative. L'offerta di ...soluzioni che si poteva ammirare al piano terra nell'adiacente piano bar non lasciava spazio ad equivoci, e la stanza proprio sulla strada a forte traffico non mi lasciava troppe illusioni per una notte tranquilla, come poi si è verificato.

Fortunatamente il personale dell'albergo, come del resto tutta la popolazione locale che ho conosciuto, si è dimostrato molto comprensivo e disponibile, dandomi il giorno dopo una stanza silenziosa. Una telefonata all'organizzazione che mi ha assistito a Puket ha poi risolto ogni problema trovandomi una sistemazione consona alle attese al Baiyoke hotel. Una suite al 18° piano, colazione al 43° con vista sulla città.

Come già è mia abitudine, dopo una buona lettura alla guida Lonely planet, ho organizzato il ..giro visite della settimana, partendo dal mercato più grande della città aperto solo il sabato e la domenica.

La mattina alle 8 ero già sulla metropolitana verso Mho Cit, al confine della rete di servizi urbani, capolinea della metropolitana aerea (skylight).

In un parco enorme ci sono oltre 14000 bancarelle dove si trova di tutto, dal mangiare all'abbigliamento, dai fiori ai souvenir, dai mobili ai frigoriferi, dall'antiquariato ai gioielli dai giocattoli alle spezie e a quanto si possa cercare in un bazar.

In poco tempo si impara ad orientarsi fra i vicoli delimitati dai box e verso tarda mattina c'è tanta di quella gente che non ci si riesce più a muovere.

Dopo aver fatto alcune spese per portare a casa un ricordo di questa città, a prezzi molto molto interessanti, mi sono fermato a degustare un ottimo Illy caffè, delizia che ormai si trova dappertutto a prezzi oltretutto competitivi, e poi via verso il centro.

Studiando la mappa di Bangkok, avevo visto che il fiume ed i canali che vi confluivano costituivano l'ossatura della vecchia metropoli, ed immaginando che lo sviluppo urbano fosse avvenuto partendo dall'acqua, ho deciso di partire dall'acqua per la mia avventura.

Sì, dico proprio avventura perché dopo quanto letto e sentito su questa città e sui pericoli per chi viaggia da solo, ci vuole un po' di coraggio per inoltrarsi a piedi e con lo zainetto in spalla in mezzo a questa gente.

Ho preso il battello e, come con il vaporetto accelerato sul Canal Grande a Venezia, ho percorso tutto il lato della città che si affaccia sul fiume, dalla zona del vecchio porto ad Est alla città storica ad Ovest.

Mi sono goduto un'oretta circa di viaggio in mezzo agli abitanti che andavano e venivano da un lato all'altro del fiume, studenti con i libri sottobraccio e fattorini con pacchi da consegnare, impiegati che andavano a lavorare o tornavano a casa, mentre i battelli dei tour organizzati passavano veloci con i turisti che non potevano cogliere queste sfumature di vita locale.

Ho conosciuto una ragazza che veniva dalla campagna e viveva con la sorella in periferia, che in un inglese stentato, mi ha raccontato di come la città costituisse il richiamo principale per tutti i giovani del paese i quali, pur di sentirsi parte integrante con il processo di sviluppo del paese, non esitavano a lasciare la famiglia per trovare un'occupazione a che li portasse a contatto con il mondo occidentale.

L'Europa, infatti, costituisce per questa gente un modello di riferimento, ed ho constatato che sia a Bangkok sia a Singapore importano la nostra cultura professionale: managers italiani tengono corsi di formazione nelle loro università e professionisti sanitari operano nelle loro cliniche ospedaliere.

Al capolinea sono sceso e mi sono portato verso un ristorantino thai che avevo adocchiato lungo il fiume: due turisti che uscivano mi hanno decantato che la cucina era eccezionale, e fidandomi del...mio prossimo come di me stesso... ho iniziato con il gestore un rapporto di collaborazione che mi ha riportato in quel posto altre tre volte. Ho provato tutti i menu a base di pesce, dalle zuppe all'insalata, accompagnati da riso o da spaghetti, verdure preparate con sapori nuovi e quant'altro costituisce per noi novità in cucina, con una base sempre presente di chili da far....piangere.

Dal fiume al resto della città il passo è stato ..lungo e ben disteso, e posso dire anche piacevole. A piedi sono riuscito a cogliere molte sfumature che non sono suggerite nelle guide, e fra queste le caratteristiche di una vita sui canali che fanno sembrare di essere a Venezia.

Su tutto emerge il dinamismo di un popolo che, favorito da un basso costo della vita e della mano d'opera, produce e vende qualsiasi articolo venga loro richiesto dai mercati occidentali, dagli utensili alla maglieria, dal software ai computers, a prezzi che noi non siamo più capaci di sostenere.

Il viaggio di ritorno a casa è stato ottimo, favorito dalla scelta che Wilma aveva fatto su Cathay. Aereo mezzo vuoto, o mezzo pieno, con possibilità di dormire disteso con tutta la fila di mezzo libera.

Da Bangkok ad Hong Kong, poi Roma ed infine Verona, senza problemi con i bagagli e neppure con il peso che eccedeva di un bel po' il limite consentito di 20 Kg.

Mi sono risvegliato e ritrovato in una Italia infreddolita ed alle prese con i soliti problemi, a dover riscontrare la differenza fra il nostro costo della vita e quello dei paesi dove avevo vissuto gli ultimi mesi.

Avevo però voglia di stare a casa, di rivedere Wilma, mia madre, i miei cari, riavere i miei affetti, le mie amicizie, le mie cose e soprattutto con la possibilità di gustarmi la vita di tutti i giorni, con l'intimo piacere di aver fatto quello che volevo e di aver concluso un altro pezzo del mio....giro del mondo.

Il bilancio del viaggio è positivo, per le risposte e le conferme che ho avuto, non ultimo perché ho potuto confrontare le esperienze nei due Oceani più lontani dall'Europa e constatare l'enorme differenza che c'è fra loro.

Ho capito che se avessi comperato il SM2000 avrei fatto un errore, e che per girare i paesi di quel pezzo di mondo non è necessaria la barca; questa anzi costituisce un vincolo ed è un costo superiore a quello di un viaggiare via terra.

Ho conosciuto persone validissime con le quali sto tuttora intrattenendo rapporti via email e persone diverse da me con le quali non farei un altro viaggio.

Adesso per un po' me ne starò a casa a riordinare le idee e le foto che ho scattato: vorrei fare una buona cernita, intervenire con fotoshop ove del caso, e raccogliere il risultato in un CD da regalare agli amici assieme agli appunti di viaggio.

Nel frattempo vorrei approfondire alcuni argomenti che mi interessano, primo fra tutti la comunicazione fra SSB ed internet, per la qual cosa avrò nei radioamatori di Verona un buon punto di riferimento.

Dopo quest'ultima esperienza ho leggermente modificato il mio approccio alla barca, non ritenendola più il mio.... mezzo essenziale per girare il mondo.

Nei miei progetti futuri c'è n'è sempre una da coccolare, per andare in giro bordesando bordesando per il mediterraneo con gli amici, ma non è più legata al mio sogno di qualche anno fa, e pertanto non è più al primo posto fra gli obiettivi da raggiungere.

Voglio invece completare alcuni viaggi, fra i quali uno in barca nel Pacifico da Panama a Rangiroa, via Galapagos e Marchesi, sperando di incontrare il mio amico Henere che ho conosciuto durante il mio primo viaggio in Polinesia. Ho un invito permanente a casa sua, e vorrei proprio trascorrere qualche tempo laggiù al caldo a gustarmi il loro modo di vivere.

Vorrei Poi visitare bene il Cile ed il Peru, con due viaggi separati che mi consentano di entrare in contatto con la gente del posto, con un budget di almeno un paio di mesi ognuno.

Ma il primo obiettivo è per il prossimo aprile a Capri, che vorrei conoscere fuori stagione durante la fioritura di primavera: è una meta che aspetto di raggiungere da molti anni, da quando, giovane ufficiale di coperta, imbarcato sull'Anna Costa con il comandante Antonio Stuparich, ogni venerdì mattina per 22 settimane provenendo da Tunisi, sentivo il profumo dell'isola da oltre 20 miglia prima di atterrare a Napoli.

C'è però una cosa che mi angustia, ed è il dubbio che qualcuno di mia conoscenza non abbia capito perché non sono rimasto a bordo del SM2000. E pensare che avevo già fatto a Singapore il Visa per le isole Andamane (100 €), pensando di proseguire fino in Kenya.....

Da una parte dovrei lasciar perdere perché non è certo una lettera che cancella le brutte sensazioni provate, dall'altra non è mia abitudine tacere su comportamenti che potrebbero insegnare qualcosa a tutti noi, me compreso.

Ho pertanto deciso di scriverla come ricordo, per citare un esempio da non ricalcare, auspicando che nessuno fra i navigatori, che hanno avuto ed avranno ospiti a bordo, abbia a riconoscersi in alcuni dei fatti accadutimi.

ciaociao
mario

