



TRAVERSATA DELL'ATLANTICO SU UNA SCIALUPPA DI BORDO

Ci sono tanti modi per girare il mondo: treno, auto, aereo, navi, in bicicletta, in moto, anche a piedi. Non c'è che l'imbarazzo della scelta. Jacek Edward Palkiewicz, di 36 anni, residente a Monfalcone, specializzato in reportages di viaggi, questi modi di girare li ha provati un po' tutti, affidandosi a ogni mezzo di trasporto dando la preferenza a quelli più singolari. Per esempio, il Sahara l'ha attraversato in auto e a dorso di cammello.

di JACEK E. PALKIEWICZ

Un giorno durante uno dei miei vagabondaggi per il mondo nacque in me l'idea di affrontare l'Atlantico su una piccola lancia di salvataggio, di quelle che si calano in mare nei casi più sfortunati. Avevo già esperienza di vela. Dietro di me migliaia di chilometri, percorsi con i più svariati mezzi di trasporto. L'autunno 1974 ero in Italia. Dopo giorni di affannose ricerche, setacciando mezza Liguria, riuscii finalmente a trovare quello che cercavo. La scialuppa di salvataggio, così come si presentava alla prima occhiata, non era certo bella, ma con opportuni miglioramenti si poteva ottenere qualcosa in cui avere piena fiducia. La barca, di m. 5,55 x 2,04 a sei remi, ormai in condizioni di avaria poteva soccorrere 18 persone. Scheletro e fasciame erano di quercia, sotto le panchine laterali, erano i cassoni d'aria per il galleggiamento.

Il prezzo non eccessivamente alto, mi permise di acquistarla e da quel momento

non ho avuto un attimo di tempo per respirare. Avevo progettato di trasportare la barca a Dakar e, da qui, intraprendere la traversata fino in Brasile. Il tempo stringeva, volevo arrivare a Rio de Janeiro per il famoso carnevale. I navigatori sanno bene quanto tempo si deve perdere per preparare la barca per un viaggio in Adriatico. Tutto ciò è moltiplicato, se gli incarichi gravano su uno solo. Fra l'altro, lontano dal mio paese, non potevo contare su nessun aiuto.

A metà novembre 1974 ho ricevuto una buona notizia. Una nave ghanese della compagnia «Black Star Line» mi poteva dare gratis il passaggio. La «Paty» — così ho battezzato la mia barca —, è stata festeggiata con il tradizionale lancio della bottiglia di champagne. Madrina la mia futura moglie Linda.

Con parecchi giorni di ritardo, causati da scioperi nel porto di Genova, ho lasciato l'inverno europeo e, a Santo Stefano, ero a



Nella pagina a fianco: Palkiewicz, giornalista viaggiatore di professione, durante la traversata sulla sua scialuppa «Paty». Sotto: a bordo di una nave ghanese, la «Paty» si imbarca per Dakar prima della partenza. (foto di Jacek E. Palkiewicz)

Dakar. Il giorno seguente, la «Paty» si trova a bordo della nave sovietica «Maksim Litvinov». Per le riparazioni mi sono occorsi dieci giorni di intensi lavori, con l'appoggio del comandante Victor Sosnin, del primo ufficiale Volodia Duvakin e l'aiuto di tutto l'equipaggio, la barca ha mutato radicalmente aspetto.

A Capodanno ho cambiato programma: non Recife, ma Trinidad doveva essere la mia meta. Il carnevale di Rio avrebbe avuto inizio dopo 38 giorni, quindi ero nell'impossibilità di arrivare in tempo. Il 6 gennaio 1975 ho mollato gli ormeggi.

Il primo giorno in mare l'ho trascorso regolando le vele. Non posso dire, però, di avere ottenuto risultati soddisfacenti. Alle 23, il faro di Dakar lancia le ultime lame di luce che posso ancora avvistare. E, freddo, molto freddo, il vento è aumentato a forza 4. Trascorro la prima notte in bianco, soprattutto a causa del traffico di navi. La colazione è a base di salsiccia, pane di segale e vino rosso.

Con la randa (mq. 8) ed il fiocco (mq. 3,30) ottengo la velocità di 3 nodi. Ho provato navigare con i fiocchi gemelli, ma «Paty» fuggiva dalla rotta ancora di più, per non dire della velocità ridotta. Inoltre devo timonare continuamente. Il terzo giorno, scopro con dispiacere la grande «gaffe» della Pilot Chart, secondo cui il mare in questa zona e in questo periodo non supera forza 5. Io invece trovo mare 7, con vento 5. Cosa significa questo carosello? Veramente con capisco. Per tanti giorni sono continuamente a bagno; appena finisco di «sgottare», già una nuova onda mi rimette al lavoro. Non ho un attimo di tregua.

Dopo una settimana di viaggio passo momenti emozionanti. Sulla mia rotta incontro la nave cubana «Oceano Antartico». So finalmente la posizione esatta e scopro che il percorso fatto è minore di quello previsto: addio ancora galleggiante durante la notte! Dovrò dormire al timone con occhio aperto. Il 20 gennaio non ho più dubbi, sono in zona tropicale. Il sole torrido picchia implacabilmente, le notti sono ancora fresche. Che sbadato! Mi sono lavato con il vino. A mezzogiorno volevo rinfrescarmi il viso e ho sbagliato bottiglia. Accidenti, come mai questa bombola a gas è così leggera? Si è consumata troppo presto. Devo economizzare di più per quelle di riserva. L'umidità è così forte che la sveglia si è arrugginita, i fiammiferi non si accendono, sul pane fiorisce, per la seconda volta, la muffa. Stamattina, da mezzo chilo di pane ho ricavato solo tre fettine.

Dall'inizio del viaggio sino alla fine, sono stato sempre legato per i fianchi all'albero. Molte volte la cima, attorcigliandoci, mi

A sinistra in alto: un momento della traversata dell'Atlantico. Sotto: il momento della partenza da Dakar. (foto di Jacek E. Palkiewicz)

impediva i movimenti, mi sentivo come un cane al guinzaglio. Dovevo sfidare le onde e la mia imbarcazione emergeva dall'acqua soltanto 35 centimetri. Facilmente, anche con mare 3, le onde si riversavano all'interno; così, di frequente, dovevo «sgottare».

Dopo l'ultimo triste incontro in pieno Atlantico — una nave, passando a una distanza di circa 300 metri, non mi ha avvistato — la rotta della «Paty» è tagliata da altre tre navi mercantili, ma anch'esse non mi notano. La carena viva del mio «yacht» poteva essere materiale interessante per uno studio zoologico, ma non potevo calarmi in acqua per le dovute pulizie, data la presenza saltuaria di un minaccioso squalo.

Il 12 febbraio, alle 4 del mattino, vedo all'orizzonte un chiarore, proprio sulla rotta. In un primo momento non mi rendo conto se è sogno o realtà. Mi dirigo verso un grande porto? Dopo un'ora il mio ottimismo si spegne. Quello non è il chiarore di una grande città, ma le luci di numerosi pescherecci; vengono in controbordo. Sono talmente vicini che non possono non vedere i miei segnali. In realtà non se ne accorgono, quasi mi abbordano.

Tre giorni più tardi, l'oceano è soltanto forza 2; dall'occidente vedo arrivare stormi di uccelli, l'acqua cambia colore. Sono certo di essere alla foce dell'Orinoco. Per Trinidad mancano ancora meno di 100 miglia. Devo orzare ancora di più. Alle ore 15,38 del 17 febbraio, sul traverso sinistra, avvisto una fascia di terra. A mezzanotte la barca si blocca nel fango. Cercherò di approfittare dell'alta marea per disincagliarmi da questa maledetta trappola. Alle 10 del giorno successivo, dalla costa vedo avanzare a fatica, immersi nel fango fino al torace, tre uomini. Apprendo da loro che non sono in Venezuela, ma in Guyana, a 24 miglia da Georgetown. Con il loro aiuto riesco a uscire dalle secche.

La corrente del fiume mi impedisce di entrare nel porto; decido di sbarcare sulla spiaggia della capitale. La notte del 19 febbraio dormo ancora sulla «Paty». Il giorno dopo, mister Michael Williams, direttore del lussuoso hotel «Pegasus», mi offre un'accogliente ospitalità. Il mio soggiorno in quell'esotico paese, dove Papillon ha trovato rifugio dopo la sua ultima fuga, dura due settimane.

Aggiungiamo che il giornalista polacco non ha avuto a bordo né sestante, né radio, né timone a vento, tutto quello che facilita la vita a bordo su di una barca. Per i suoi 44 giorni di allucinazioni, di paura, di speranze e di delusioni una giuria di giornalisti lo ha premiato assegnandogli il premio alla memoria di Slocum, il grande navigatore canadese, dopo aver vagliato le imprese del 1975 dei navigatori di tutto il mondo.

Jacek E. Palkiewicz