

Estratto dal diario di bordo di Eilean durante i preparativi per affrontare il trasferimento da Antigua a Martinique, da dove si imbarcherà sulla nave bacino che la trasporterà in Italia per sottostare ai profondi lavori di ricostruzione e restauro presso il Cantiere Francesco del Carlo a Viareggio . Eilean si trovava in condizioni strutturali molto delicate perché le sue strutture di acciaio erano in gran parte ridotte a pure scaglie di ruggine; la coperta era praticamente scollegata dai bagli e il rischio di perdere la barca durante il traino era reale

11 novembre 2006

Arrivo a bordo il pomeriggio tardi. Esamino la barca, valuto di approfondire domattina con più luce e di scattare foto

12 nov domenica

07 00La barca è stata pannellata con fogli di compensato e stucco su buona parte della coperta Sono stati chiuse alcune vie d'acqua macroscopiche (es:passaggio albero) Sulle fiancate alcuni comenti appaiono stuccati con un elastomero grigio. A prua non sono stati inchiodati i compensati sulla battura delle tavole, come consigliato.

Gli osteriggi sono stati "sigillati" con nastro di carta .Non va bene, perché questo si scollerà a contatto con acqua di mare.

Non vedo a bordo il materiale che abbiamo indicato da acquistare.Preparo una lista da discutere con Carlo e con le persone che da lui sono state incaricate di preparare la barca.

Alle 09 incontro Peter Simmond il tuttofare di Carlo. Mi dice che una gran parte del materiale richiesto è stato acquistato e che chi segue tutta l'operazione è Maurice.

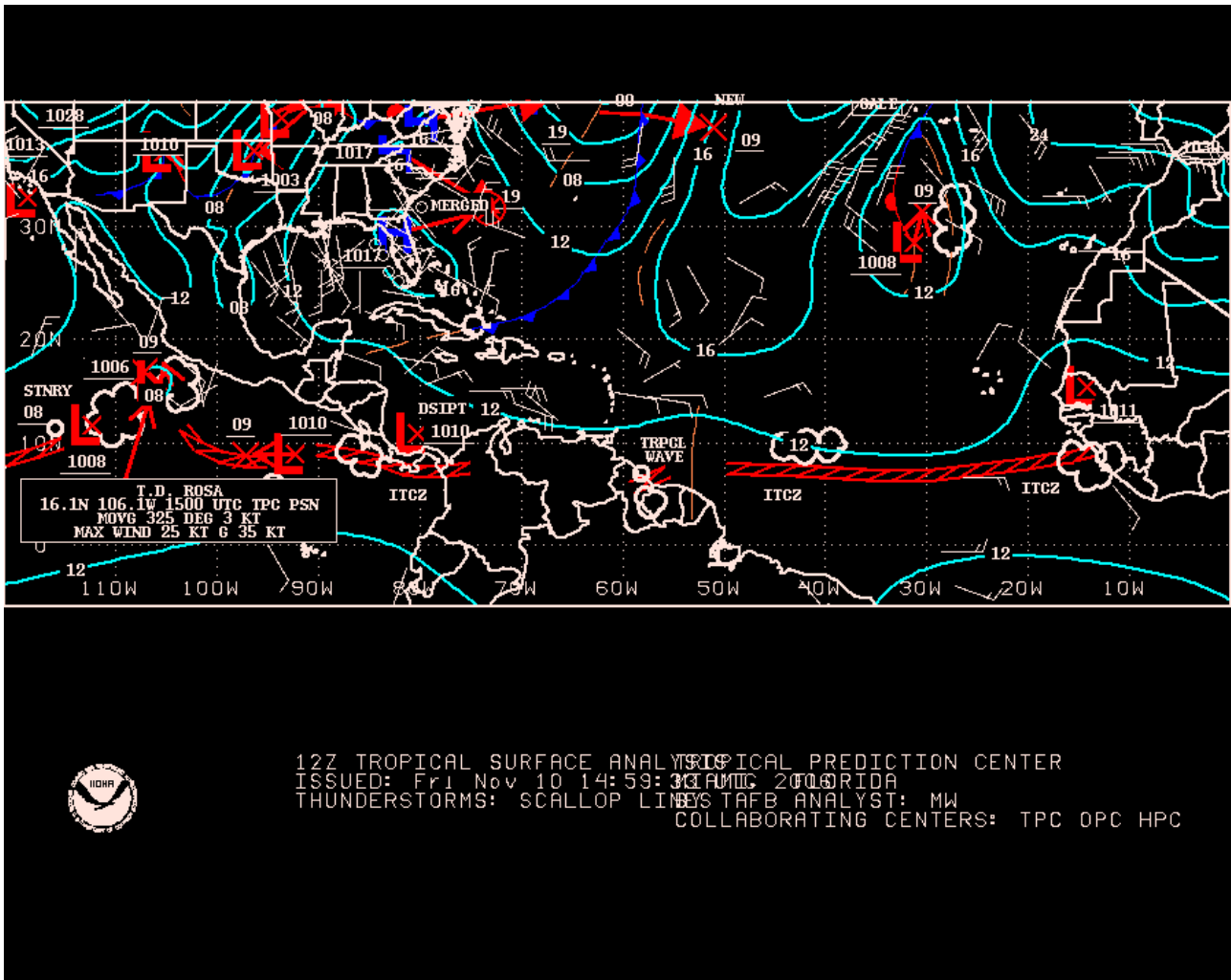
Incontro Maurice , un giovane dell'isola di Dominica, molto sveglio e attivo. E' sommozzatore e ha buona esperienza di mare e di rimorchi. Mi fa vedere il materiale acquistato. Mi sento subito meglio, si tratta di un Generatore Honda da 5KW a 220V, 2 pompe elettriche, 2 motopompe da 1mq al minuto come avevo chiesto, i materassi per dormire per l'equipaggio, i galleggianti , un po' di tubi e attrezzatura di uso. Molto bene. Inoltre lo vedo completamente cosciente del fatto che sarà lui a bordo il responsabile durante il trasferimento. Mi fa vedere una lista di altro materiale che vorrebbe avere: compensato sottile da piegare e da avviare sott'acqua; dell'Epomast pe tappare falle, i coni di legno da piantare nelle vecchie prese a mare, poi un avvitatore elettrico o pneumatico stagno.Vuole avere un tendalino, ha pensato alla lista del cibo, un VHF portatile . Facciamo subito una riunione operativa . Gli chiedo di vuotare completamente la barca da oggetti e pezzi mobili, legno o ferro, che andranno stivati nel container. Gli indico di riavvitare una piastra di lapazza mancante trovata in sentina di collegamento tra 2 tavole. Poi gli spiego come effettuare i collegamenti dei tubi per le pompe, come sistemare in teoria i galleggianti, ma sarò lì durante l'esecuzione . Domani mattina deve scendere in mare e tappare le prese a mare e la losca del timone per la quale prendiamo la misura .Gli osteriggi vanno sigillati con del Duck Tape .

Visto che è domenica e non possono essere acquistati gli altri equipaggiamenti necessari (batteria, caricabatteria, pompa a 12V,e poi viti etc,...) gli chiedo di formare una squadretta e vuotare intanto la barca. Immediatamente si attiva. Bravo Maurice

Intanto incontro Ian , con sua moglie. Giovani e appassionati di barche d'epoca, lui lavora da tempo in Canada con le videocamere e ha una professionalità.Parliamo del concetto del film –documento .seguirà l'avanzamento del lavoro,così come gli spiego.

Incontro poi il comandante del rimorchiatore un inglese di una certa età,nel Caribe dalla fine anni '60. Mi ha dimostrato ,grande esperienza, e quella signorilità e riservatezza che hanno solo certi inglesi.Ci siamo piaciuti; lui si è detto sollevato da certe preoccupazioni conoscendomi, io lo stesso.

Abbiamo parlato anche un po' di Meteo, perché io avevo effettuato una analisi ed una proiezione studiando le carte meteo dell'Atlantico tropicale e del Mar dei Caraibi, già da Londra l'altra sera, avevo visto una piccola perturbazione tropicale, che non avrebbe portato molto vento, ma pioggia e qualche temporale. Vedi Carta di Analisi

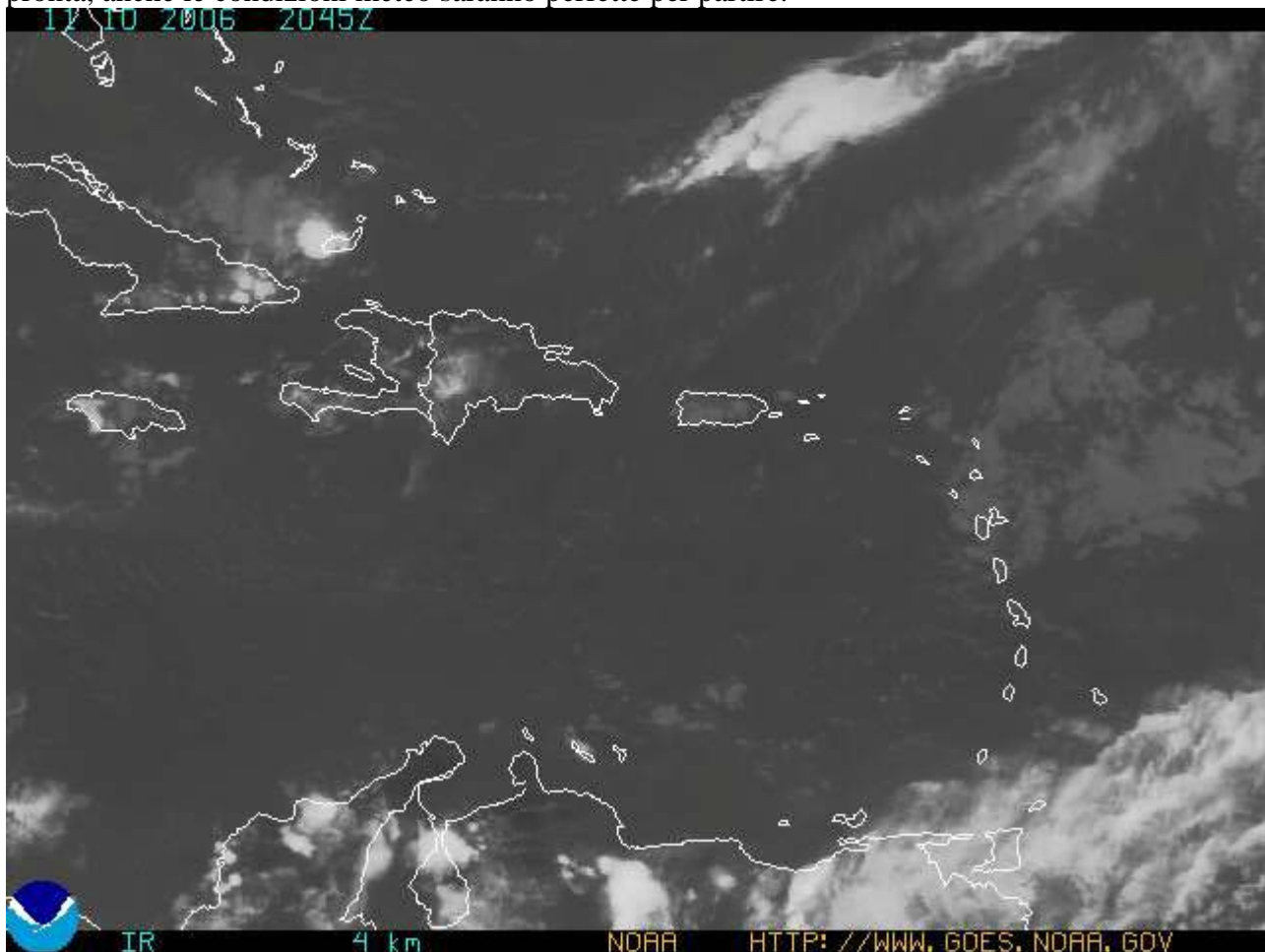


Di venerdì 10 novembre ore 12 Z. La cosiddetta Onda tropicale (Tropical Wave) è una perturbazione che si muove da ESE verso WNW nel flusso di Aliseo debole di questa stagione. Le Onde Tropicali sono il primo stadio per lo sviluppo di Depressione Tropicale, Tempesta Tropicale e 5 gradi di forza di Uragano. Un'onda tropicale generalmente porta pioggia vento in rotazione prima da NE, poi a SE, qualche temporale, raramente nei colpi di vento all'interno dei temporali può soffiare a 30-35 nodi. Ma il significato positivo di un'onda tropicale è che ci troviamo ancora nel cosiddetto "periodo degli Uragani" questo ci fa piacere da una parte, perché, finito questo periodo, entrano con forza gli Alisei Invernali, venti costanti o quasi che soffiano anche per 10-15 giorni consecutivi ad oltre 25 nodi, formando molto mare. Statisticamente in novembre il rischio di Uragani è molto basso, e meteorologicamente si assume il 30 novembre come la data della fine del periodo. Per questo, Novembre è il miglior mese per trasferire barche in queste condizioni, e per questo mi sono rallegrato vedendo ancora un onda tropicale sulla carta sinottica del 10 novembre.

Dunque con Capitan Tony abbiamo concordato, che dopo il passaggio dell'onda tropicale, ogni momento era buono per partire.

Qui sotto anche la foto del satellite di Venerdì 10 ore 20,45 Z. Si vede ad Est della longitudine di Antigua la moderata nuvolosità dell'onda Tropicale che comincia ad interessare l'arco delle Antille

Potrei parlare per decine di minuti di una vista dal satellite in area tropicale e delle diverse intensità di nuvolosità visibili, ma non interessa il nostro lavoro adesso, importante è la sintesi: Tra domenica e Lunedì, forse parte di martedì passerà l'onda tropicale, poi esattamente quando la barca sarà pronta, anche le condizioni meteo saranno perfette per partire.



-Stasera all'arrivo dell'oscurità, molte cose erano state già fatte. Molto bene ,perché oggi era domenica e mi sembrava poco possibile trovare gente disposta a lavorare qui ai Tropici, invece

1) La barca è stata svuotata di ogni parte non rigidamente strutturale o divisoria

2) il tutto è stato trasportato con 3 viaggi di un furgoncino al container

3) Maurice, che ha sue attrezzature da sommozzatore ha portato il suo compressore da bombole, abbiamo creato dei raccordi per poterlo collegare alla valvola dei galleggianti, abbiamo portato a bordo alcuni dei galleggianti e iniziato a gonfiare per verificare che tutto fosse come da miei progetti Benissimo: abbiamo gonfiato un galleggiante da 4 piedi per 10 in quadrato .Ce ne dovrà stare un altro. (Sono enormi!) un altro della stessa misura è stato gonfiato a sinistra scendendo ,dietro ce ne starà uno dei piccoli. Uno dei piccoli (da 1,7 Tonnellate di spinta di galleggiamento) è stato gonfiato a prua, dove sembra difficile metterne uno grande come avevo programmato, ma vedremo più avanti. I grandi galleggianti di robusto tessuto da gommoni sono la nostra ancora di salvezza. In caso di falla che le pompe non possano vincere (perdita di una tavola di fasciame) i galleggianti rigidamente collegati alle parti ancora resistenti dei madieri impedirebbero la perdita totale .La spinta totale dei galleggianti imbarcati è stata calcolata superiore al peso di zavorra e metalli che porterebbero a fondo la barca.

4) Maurice ha preparato i tubi per le pescanti delle motopompe e tagliato a misura gli scarichi a mare per le stesse che verranno sistemate domani ben legate in posti adeguati in coperta, per ora mancano dei golfari da acquistare .

5) E' stato sostituito il nastro adesivo di carta con il nastro Americano grigio (duc tape) molto più resistente, per sigillare e incollare le aperture di osteriggi.

Domattina alle 7 siamo tutti in banchina. .

Lunedì 13 novembre

Subito all'apertura dei negozi vado in macchina con Maurice a cercare il materiale mancante. D'accordo con Carlo, continuiamo a fare gli acquisti con anticipi di Carlo. I fornitori lo conoscono e fanno prezzi migliori. La lista del materiale è lunga, ed è riportata nelle ricevute che avrai, ma i maggiori acquisti di oggi sono: 2 rotoli di fettuccia di Nylon larga 4 cm, molto robusta e molto Costosa per imbracare i galleggianti e poterli collegare in maniera robusta alle parti strutturali dello scafo, ce ne vuole almeno un centinaio di metri. Poi un rotolo di cima da 100m da 12mm per collegare le fettucce ai madieri, ordinate e serrette. (questo costava poco, è roba da pescatori) Una batteria, la pompa a 12V, 30 metri di tubo per collegare questa pompa e le altre 2 che vanno a 220V. Tappi conici di legno tenero per tappare tutte le prese a mare (con cautela, perché sono in pessimo stato). domani avremo anche un tappo su misura per la losca del timone. Questo l'ho chiesto al falegname la cui squadra ha portato avanti i lavori di calafataggio e stagnatura. Gli ho chiesto anche altre cose: 4 pali per tendere il tendalino (ne abbiamo acquistato uno di quelli di nylon, durerà poco, ma costa poco) un altro paletto per tenere i fanali di via; roba di legnaccio, segata e via, non deve durare più di tanto. Ho chiesto anche che mi metta un po' di stucco sui tappi che hanno cacciato dove mancavano i bulloni e 2 ordinate, zona sala macchine, perché ci si vede la luce a traverso e quando la barca rolla, sono schizzi d'acqua che entrano a pressione. Ancora acquisti: fascette stringitubi per finire di sistemare le pompe, una cassa frigorifera per conservare cibo e acqua per l'equipaggio, insieme ad una barra di ghiaccio; poi un bollitore elettrico da collegare al generatore e avere almeno acqua calda per un tea, un caffè, o una minestra e scaldarsi se si trova pioggia e vento. Un cacciavite ad aria compressa (e 10 metri di tubo) che possa essere usato sottacqua se necessario per avvitare un pezzo di compensato e sistemare una via d'acqua. A bordo avremo un compressore che viene preso a noleggio; 2 taniche da benzina. La benzina.



C'è quasi tutto, manca la bandiera di antigua, che vorrei farmi dare da Carlo, un autogonfiabile in prestito. Un gommone che Carlo dice che ha nuovo e potrebbe rimanere come tender alla barca.

Intanto piove, anche forte. E' l'onda tropicale. Purtroppo non riesco a collegare il mio computer in rete e ad avere una nuova situazione in mano, ma domani lo farò dal computer di Carlo. Per ora tutto sotto controllo, poco vento e pioggia. Sulla barca intanto i ragazzi vanno avanti a sistemare tubi, posizionare le pompe, le motopompe. Stasera altri 2 galleggianti sono stati gonfiati e 4 sono anche già assicurati e legati alle strutture. Vedi foto:

Carlo che sicuramente ha le sue buone ragioni per far partire Eilean rapidamente, soprattutto per liberare la banchina, non può spingere più di tanto perché si è incaricato di far avere i visti per gli equipaggi, e il consolato francese non gli ha ancora restituito i passaporti. Io intanto faccio il possibile perché tutto sia pronto contemporaneamente. Domattina alle 7 appuntamento con un elettricista per cablare luci, impianto pompe e generatore in modo da non avere problemi.

Domattina provo a copiare questa prima parte del mio resoconto su una flash memory e ad inviarla, così hai una immagine attuale della situazione.

In sintesi: Tutto Ok, tutto sotto controllo, tutto secondo i tempi stimati

Martedì 14 novembre

Solo stasera, venerdì, riesco ad avere tempo per continuare a redigere questo pro-memoria, perché questi ultimi 4 giorni sono stati di attività senza sosta e senza tempo da dedicare alla scrittura.

Dunque, cerco di riportare le azioni alla memoria fino a che è ancora fresca.

Bene, Martedì è stata una giornata molto lunga con molti ottimi risultati.

Metto il ragazzo più giovane (il cui nome non riuscirò mai a scrivere né pronunciare) a bordo a finire di sistemare i galleggianti; incontro l'elettricista col quale avevo preso appuntamento la sera prima, a bordo alle 7 di mattina. Gli spiego le necessità: un impiantino semplicissimo che permetta di collegare le pompe a 220V al generatore attraverso una presa multipla da fissare nella doghouse a ridosso, mentre il generatore deve stare in pozzetto, ben legato. Purtroppo la complicazione viene dall'aver acquistato ad Antigua il generatore Honda, di caratteristiche elettriche desiderate, ma costruito per il mercato americano, quindi con una presa a 110V, ma anche una a 220V, però di tipologia tale da non potere connettersi alle spine né Francesi, né Italiane, né tedesche, né inglesi (già, questa è l'Europa Unita...!) Tantomeno si collegava alle 2 pompe acquistate sempre ad Antigua che hanno ancora un altro tipo di spina. Per cui si concorda di fare questa prolunga, estraendo i cavi dalla presa del generatore e portando il collegamento dentro la tuga alle pompe di Antigua, e ad un'altra presa alla quale si sarebbe potuto collegare il bollitore elettrico per i ragazzi. e una per le lampade portatili. Poi chiedo un impiantino per l'utilizzazione della batteria. Questa deve alimentare una pompa con galleggiante e le luci di via. Deve anche essere ricaricata. Non troveremo ad Antigua il caricabatteria che dovrà servire a Martinique, cioè alimentato a 220V con trasformatore e raddrizzatore a 12V: Qui solo caricabatteria da 110V, quindi non lo compro, e faccio ricaricare la batteria dal piccolo alternatore secondario del generatore: Questo produce poca carica, ma per ora può bastare.

L'elettricista è sveglio, capisce tutto, compra cavi, fili, prese e quant'altro e inizia a lavorare interfacciandosi con il falegname che prepara un alberetto segnali sul quale viene fascettato il fanale di via a tre luci.

Il falegname deve anche procurare un paio di fogli di compensata per proteggere 2 dei palloni gonfiati che in cala vele e in sala macchine forzano contro i bagli.

Deve anche tagliare 4 pali per sostenere il tendalino. Questi si posizionano facilmente negli attacchi delle gruette.

Intanto con Maurice il ragazzo più in gamba, facciamo diverse spedizioni in macchina da diversi fornitori per finire di acquistare il materiale nella mia lista. Io so che cosa voglio, lui conosce l'isola. Quasi tutto a St. John. Purtroppo l'intoppo è stato che questi 2 ragazzi dovevano ottenere il visto per la Martinica, a loro di Antigua necessario per l'entrata. Carlo aveva contattato direttamente la Console di Francia e le aveva fatto avere i documenti. Questa non risponde al telefono, né al cellulare. Carlo non ha tempo, corriamo al consolato di Francia, che è la modesta abitazione della console. Non c'è nessuno, solo un giardiniere che sostiene che la console non sarà di ritorno prima di Venerdì! Facciamo parlare il giardiniere e veniamo a sapere che l'attività primaria della console è la gestione di un panificio-pasticceria a St. John. Ci corriamo, ma lei non c'è. Ci ripassiamo altre 2 volte, telefono a Carlo, la faccio chiamare da Nicoletta... Alla fine

riusciamo a parlarci, e alle 4 abbiamo i passaporti e, finalmente anche i documenti della barca che erano in uno studio legale sempre a St John.

Con questi andiamo a registrare la partenza agli uffici di Dogana e Immigrazione ad English Harbour. Rivelo a Maurice le mie preoccupazioni, perché conosco bene quanto siano odiosi in genere i funzionari preposti a questi uffici nelle isole dei Caraibi, e spero che lui da solo, cittadino di Antigua sia facilitato rispetto ad uno straniero. Ma naturalmente il problema sorge. Ogni barca che lascia un porto deve produrre il documento col quale ha registrato l'ingresso e dimostrare di aver pagato le tasse portuali. Nel frattempo avevo cercato di rintracciare John, il quale per disaccordi forti con Carlo Falcone non si era fatto trovare. Spiegare al doganiere che la barca era lì ad English Harbour da non si sa quanti anni e non si sa quanti Uragani, affondamenti, traversie avesse passato, per cui il documento di entrata era andato perduto, era completamente inutile. L'impiegato non ammetteva scuse. Voleva almeno sapere in che anno la barca era arrivata ad Antigua. 2 ore di discussioni. Io avevo perso la pazienza oltre alla speranza di ottenere il permesso di partire, perché il doganiere era ormai intestardito a far valere la sua autorità. Provo a lanciare una operazione di ricerca nei registri della fine degli anni 80, sicuro di venire a sapere che erano stati persi, alluvionati dagli Uragani o bruciati, e così avrei finto di telefonare e inventare una data, come ultima scappatoia. Ma i libri, pur scoloriti e alluvionati c'erano; gioco la carta della ricerca del dato negli anni '85-88, da mie ipotesi sull'arrivo di Eilean, soprattutto ricordando che in quegli anni erano veramente poche le barche che navigavano in questi mari, quindi sarebbe anche stato possibile scorrere un paio di libri in un'ora....La gente di quelle isole anche i più burberi e più testardi, amano il gioco, la perdita di tempo, la scommessa, l'assurdo, e questo finanziere, prima rigido sulle sue posizioni intransigenti, sta al gioco e tira fuori l'85; l'86 e l'87. Tre volumi non troppo grossi. Be' non ci crederai, ma troviamo la registrazione dell'arrivo di Eilean nell'Aprile dell'87!! Fantastico ed incredibile. Il doganiere adesso crede alle mie parole, ma non abbiamo le ricevute dei pagamenti delle tasse portuali per 19 anni!

Mi domando se rischiare, poi gli faccio l'offerta. Sono certo che si troveranno le ricevute, dico, ma adesso dobbiamo proprio partire... forse lui potrebbe accettare di chiudere la pratica con un contributo volontario di...(i funzionari sono 2)...200 \$. Non dice di no. Cerco 200 \$, mi timbra i fogli con austerità e distacco e scappiamo, sudati come bestie in fuga.

E' quasi buio, ma si devono almeno tappare le prese a mare da di fuori. Ne avevo informato Ian, l'operatore video, che ormai ci aspettava in banchina da oltre un'ora. Maurice di corsa si getta in mare, l'aiutante gli aveva già preparato le varie tavolette di compensato con guarnizione di gomma da avvitare con l'avvitatore pneumatico che avevamo comprato e usando il compressore che avevamo preso a noleggio per la spedizione.

Bene abbiamo il filmato dell'operazione riuscita.

A questo punto è notte. Porto i ragazzi a cena e chiedo loro l'ultimo sforzo di lavorare un po' anche la notte per finire di sistemare tutto prima della partenza, già stabilita con il comandante del rimorchiatore per le 6 della mattina.

Accettano e finiamo di sistemare la barca. Non sarà perfetta, come avrei voluto, ancora ci sono delle mancanze, per esempio i paglioli sotto coperta. Volevo mettere delle tavole robuste inchiodate per poter camminare con sicurezza, visto che il pagliolato mancava quasi ovunque e qualche pezzo si era sfondato. Uno proprio grazie ad un mio scivolone giù per le scale che mi ha fatto finire con una scosciata nel punto più profondo della barca, ma senza altre conseguenze che qualche livido e qualche "madonna" alla toscana.

A mezzanotte andiamo a dormire

Mercoledì 15 novembre

Alle 6 l'equipaggio del rimorchiatore Sea Pony è già in banchina, poi arrivano Ian e Sarah con le telecamere e macchine fotografiche e con una lancia a motore con la quale seguire l'uscita di Eilean

dalla baia : I ragazzi arrivano più tardi, accompagnati da fidanzate e prole e con i viveri, il ghiaccio per la ghiacciaia ed i loro bagagli personali. C'è tensione. Sanno che potrebbe non essere un viaggio di tutto riposo. Ma il tempo è perfetto. Ancora non si è neppure alzata la brezza. Isso la bandiera di Antigua su un manico di scopa ,per ufficializzare l'evento,ed Eilean salpa. Stupende le sue linee , appare addirittura trascurabile il suo grave stato di degrado rispetto alla armonia delle forme . Sopra, in coperta ancora un ammasso di disordine zingaresco ed un tendalino non ben sistemato sui 4 pali che svolazza già ai primi soffi di brezza...Volerà via,prima o poi se non lo sistemano bene, penso..E così accadrà al primo vento un po' più teso che si alzerà durante la navigazione.

Ore 6,40 Eilean lascia l'ormeggio



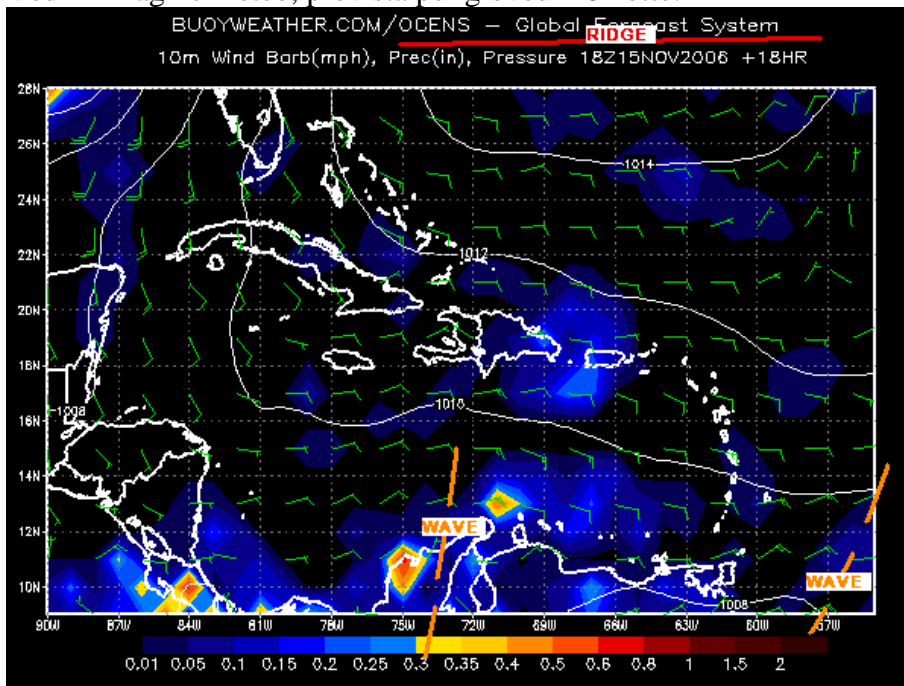
Alle 7 am Eilean è fuori della baia di Falmouth in rotta per la Guadaloupe,da lì costeggeranno l'isola, poi passati gli isolotti di Les Saintes avranno il canale della Dominica ,costeggeranno il lato sottovento dell'isola, poi il canale di Martinique ,e poi avranno la navigazione lungo il lato W e S di Martinique fino al porto di Le Marin.180 miglia circa per la rotta più breve. E' la prima volta che Eilean esce dalle acque di Antigua dal suo arrivo 19 anni fa.



Sullo sfondo l'isola di Montserrat, che rimane sulla destra della rotta. Buona visibilità, vento da Est 8 nodi, onda da 1 m, che poi crescerà un pò. La barca traina 2 grossi copertoni in modo da creare ulteriore attrito e tenere la cima di traino sempre in costante tensione e non avere strappi o strattoni.

Il convoglio procede a oltre 5 nodi di velocità, le condizioni meteo sono costanti, salvo qualche piovasco sotto la Martinique prevedibile dalla notte.

Vedi immagine meteo, prevista per giovedì 16 notte:



Nuvolosità e piovaschi in arrivo a sud di Dominica, la pressione è piuttosto bassa e ancora piuttosto livellata. Venti orientali attorno ai 10 nodi

Prima di tornare in porto mostro ad Iain l'ormeggio storico di Eilean, accanto al rimorchiatore di John, e finalmente riesco a vedere anche John che continua a vivere sul rimorchiatore mentre sta

costruendo una casa in campagna. Torna alle sue radici, mi dice, visto che prima di dedicare la sua esistenza ad Eilean, e prima dei suoi anni parigini di architetto era nato in una piantagione in Africa di proprietà della sua famiglia. Senza dare a vedere che la cosa lo interessasse chiede particolari dei preparativi della partenza di Eilean, avrebbe voluto esserci anche lui, ma i dissapori con Carlo erano troppi sia dal punto di vista della tipologia dei lavori che il carattere di John avrebbe voluto fossero più perfetti, sia per ragioni economiche di cui abbiamo avuto la eco. E' amareggiato, si sente svuotato, ma libero. Gli garantisco che la barca giungerà a destino in sicurezza, e ci terremo in contatto per la ricostruzione.... Consiglio ad Iain di trovare il momento nel quale John accetterà di rilasciare un'intervista, perché lui ha la conoscenza del passato di questa barca.

Poi, dopo colazione rilascio un'intervista ad Iain con descrizione dell'impresa.

Mentre Eilean comincia a farsi strada in mare aperto rollando ritmicamente con frequenza elevata come un metronomo regolato su un tempo sostenuto, sotto gli impulsi dell'onda atlantica, e senza l'inerzia degli alberi, trascorro la giornata cercando di organizzare al meglio l'arrivo in Martinique, prevedibile per domani attorno alle 6 Pm se le cose andranno completamente lisce.

Telefonate per cercare buoni contatti in Martinique attraverso conoscenze sparse nelle isole, non riattivate dopo molti anni, ma che potranno crearmi l'accoglienza e la facilità di rapporti che desidero. Le Marin è un porto molto grande. E' la base di oltre 400 imbarcazioni da charter, ci sono notevoli interessi economici e pochissima attenzione alle necessità individuali di singole barche, se questo non è fonte di business o se non si è debitamente presentati.

Poi in agenzia di viaggi cerco i voli più convenienti come orari e percorsi per perdere meno tempo. Infatti non ostante le isole siano piuttosto vicine, da sempre le linee aeree che collegano le isole ex inglesi, non sono le stesse delle isole Francesi, e trovare dei collegamenti talvolta è complicatissimo. Dovrò prendere l'aereo Giovedì mattina alle 5,30 Am per St. Lucia da dove dopo una sosta di 3 ore troverò un voiletto della durata di 20 minuti per Martinique.

Giovedì 16 novembre

Arrivo in Martinique verso le 11,30 AM. con un taxi vado subito al porto di Le Marin dove voglio presentarmi di persona al direttore del Marina al quale ero stato introdotto da amici Martiniquesi comuni e col quale avevo già avuto scambi di emails e telefonate. Purtroppo il direttore, Erik Jean Joseph non c'è tutta la mattina e lo potrò incontrare nel pomeriggio, ma per telefono mi fa mettere in contatto con un'ormeggiatore, il quale mi porta a vedere l'ormeggio che avevano già riservato per Eilean. Perfetto è un tratto di banchina con 5 posti liberi dove sarà facile per Sea Pony, aiutato da un gommone del marina far ormeggiare Eilean. Spiego all'ormeggiatore la delicatezza dell'operazione e la difficoltà di comunicazione perché il convoglio non parla una parola di francese, non ha un cellulare che funziona in Martinica e non potranno chiamarmi. Chiameranno solo sul canale 9 in avvicinamento al porto. L'ormeggiatore non sembra preoccuparsi. Intanto attendendo il direttore del porto noleggio una macchina perché non ci sono camere libere nelle scarse strutture alberghiere che formano le infrastrutture di un marina così grande. Trovo una camera nel villaggio di St. Anne un paesino tranquillo a 8km dal porto. Senza internet, con scarsa, spesso inesistente rete "edge" senza la quale non funziona neppure il Blackberry. (questo anche a Le Marin). Nel pomeriggio incontro Erik, persona di una estrema cortesia, che grazie ad una sua gentilezza innata e alle amicizie comuni prende a cuore la situazione di Eilean.

Eilean arriva in porto prima del previsto. Verso le 16 è già ormeggiata. L'ormeggiatore l'ha avvistata da lontano, è uscito con il gommone e l'ha scortata in porto, poi ha aiutato la manovra, che è avvenuta con poco vento, semplicemente. Io non sono stato neppure avvertito, me ne sono accorto quando mi ero incamminato per recarmi verso gli uffici della Dockwise, e scrutando l'orizzonte prima e la banchina assegnata, dopo, la vedo già lì!

Corro a bordo, cioè faccio il giro del porto a piedi, una ventina di minuti e arrivo mentre l'equipaggio ha già iniziato a sbarcare sul Sea Pony le cose che dovranno tornare ad Antigua.

Compressore noleggiato, attrezzature per immersioni, i resti dei viveri eccetera. (mi sa che si sono portati via anche qualche materiale che doveva restare a bordo, ma purtroppo me ne accorgo dopo)

Tutti felici, i marinai felicissimi di essere arrivati alla fine del loro incubo. Uno ha vomitato per diverse ore, l'altro è visibilmente stanco. La barca non ha avuto problemi, le pompe hanno funzionato bene, mai troppa acqua. Il movimento è stato molto sgradevole, poi le piogge sparse, poche, ma fastidiose la notte, il tendalino che si è rotto, i materassi che si sono inzuppati di acqua prima salata nelle rollate, poi dolce dal cielo... Da poco dopo la partenza il movimento non ha permesso di terminare quelle messe a punto che avevo loro suggerito; finire di consolidare gli attacchi dei galleggianti, mettere delle reti di filtro sulle pompe, installare un galleggiante automatico per la pompa a 12V. Ma tutto è andato bene in ogni caso. La barca è sana, Starà bene qui fino alla sua partenza per l'Italia.



Eilean a Le Marin

Mi prendo cura dell'equipaggio che deve mangiare e poi dormire, li porto al mio alberghetto. Venerdì, domani partiranno in aereo, perché sul rimorchiatore non hanno posto. Chiedo al comandante del porto un aiuto per comunicare con una agenzia di viaggio e organizzare il loro volo. Lui se ne incarica personalmente con grande cortesia e anticipa il pagamento dei biglietti che metterà in conto ad Eilean. Poi mi presenta Frank, uno svizzero che vive sulla sua piccola barca, persona molto affidabile e capace alla quale posso fare riferimento per passargli le consegne della barca durante la permanenza in Martinique. Fissiamo di vederci a bordo Sabato mattina. Spiego ad Erik che vorrei fissare l'aereo per i due marinai per il pomeriggio, perché la mattina dovremo fare dogana, poi trovare uno spazio in magazzino dove stivare un po' di materiale, e vorrei farmi aiutare da loro.

Venerdì 17 novembre

Alle 7 siamo in porto, faccio sbarcare gli equipaggiamenti (pompe generatore, motopompe) eccetto batteria e pompa a 12V, gli faccio sciacquare tutto con acqua dolce, mettere in moto le pompe e farle girare con acqua dolce, poi il tutto viene stivato in un volume libero di un container dove ci sono altri materiali. Domani vengo ad etichettare i nostri.

Poi andiamo alla dogana. Nessun problema nel dichiarare l'entrata. Abbiamo il documento.

E' ora di portare i ragazzi all'aeroporto e al ritorno con il documento della dogana e con le carte di bordo vado alla Dockwise e parlo con la signorina Nadine che si prenderà cura di avvisarci delle conferme o eventuali variazioni dei programmi della nave. Però ci vorrà qualcuno presente, perché senza equipaggio non accettano la responsabilità dell'imbarco. La data di imbarco sarà attorno al 28-29 dicembre.

Sabato 18 novembre

Alle 8 appuntamento con Frank Vadi, lo svizzero che farà guardianaggio e controllo. E' una persona molto carina, appassionato di barche belle, aveva riconosciuto che la barca era un Fife ed è eccitato di potere partecipare alla operazione di salvataggio. Gli racconto un po' la storia della barca, mi chiede che cosa significhi Eilean; gli dico che è un nome Gaelico e vuol dire "Piccola

Isola” Tace un momento, poi mi dice che sua moglie, che vive a bordo con lui è incinta, e se sarà una bambina la vorrebbe chiamare Eilean (!!!) E’ fatta, Frank è l’uomo per me! Gli faccio vedere tutto, lo porto al container, etichettiamo insieme il materiale. Lo incarico di fare l’impiantino di carica batteria che non abbiamo potuto fare ad Antigua. Di adoperare il tendalino per proteggere un po’ da sole e pioggia la tuga. Gli chiedo quanto vuole al mese: 200 €per passare da bordo tutti i giorni. 35€l’ora per gli eventuali lavori, più eventuali spese. Affare fatto.



materiale in container

Poi insieme a Frank di nuovo dal direttore del Marina, al quale confermiamo il nostro accordo e al quale chiedo l’intervento di un sub per togliere l’elica, se l’operazione sarà semplice, perché durante il traino questa ha un po’ forzato la barca a tenere la prua verso destra .In vista del traino in mediterraneo, d’inverno ,preferisco eliminare prima ogni necessità di intervento in acqua fredda. Lo stesso dovrebbe sistemare il tappo per la losca del timone . anche questo non è stato finito di fare a Antigua perché il falegname ci ha consegnato un tappo troppo grosso che non entrava. Frank lo piallerà un po’ e lo farà sistemare. Dalla losca del timone entrava acqua tutte le volte che la barca rollava più forte o beccheggia, mi hanno saputo dire i ragazzi.

Dette queste ultime cose, già presi accordi fin da ora per avere 2 gommoni per scortare Eilean a bordo della Dockwise,ci siamo stretti le mani e sono certo di aver lasciato Eilean in un ottimo ridosso, tra gentiluomini e persone volenterose e capaci.

Enrico Zaccagni