



LOFOTEN IN INVERNO

FRANCESCO E DANIELA BINI

bini.pisa@gmail.com

Otto anni dopo il meraviglioso viaggio invernale a capo Nord (diario http://www.camperonline.it/diari/userfiles/2837_Northern%20lights%202011.pdf video <http://www.youtube.com/watch?v=ep4kWbkyGpU>) finalmente abbiamo ripassato il circolo polare con prua a nord verso le isole Lofoten.

VIDEO

Il video di questo viaggio è <https://www.youtube.com/watch?v=l-eslu6idkk&t=30s>

LA SCELTA DELLE DATE

Il periodo doveva essere invernale, ma con una ragionevole quantità di ore di luce. Inoltre la Luna doveva essere vicina alla fase di Luna nuova, per favorire la vista dell'aurora boreale.

I soliti impegnucci familiari ci hanno costretto a rimandare la partenza a lunedì 25 febbraio 2019, qualche giorno più tardi di quando desiderato, ma a posteriori devo dire che mai tale scelta è stata più fortunata.

IL CAMPER

Il camper è un furgonato Globescout su Ducato 150 CV. Pneumatici invernali Michelin Agilis Alpin con chiodi Best Grip. Una batteria dei servizi da 100 Ah (standard), che è risultata ampiamente sufficiente (anche perché si è viaggiato ogni giorno).



Riscaldamento affidato alla Truma Combi di serie, con tre bombole da 10 kg (consumate due e parte della terza) e riscaldatore ad aria Ebespaker (usato quasi in continuazione).

Avevamo anche una stufetta elettrica (mai usata) ed un generatore a benzina da 2.000 VA.

Il quarto sistema di riscaldamento era naturalmente quello del motore, che eravamo ben decisi a lasciare in moto tutta la notte in caso di temperature molto rigide (era successo una volta nel 2011, ma mai in questo viaggio).

Nessuna protezione per i vetri anteriori.

Nessuna preparazione per l'impianto idrico, che infatti è ghiacciato a più riprese (ma lo sapevamo e siamo sopravvissuti, solo con qualche disagio).
Phon industriale per sghiacciare (usato tre volte con il generatore), catene e pala da neve (mai usate).

Per l'attrezzatura fotografica:
macchina fotografica Panasonic FZ 1000,
telecamera Canon Legria HF G10,
drone Mavic Pro Alpine
due cavalletti, di cui uno pesante

L'ITINERARIO

In grandi linee l'itinerario è stato il seguente

Svizzera
Germania
Danimarca
traghetto Frederikshavn – Oslo
Lillehammer
Molde e strada atlantica
Trondheim
Route 17
traghetto Bodo – Moskenes
una settimana alle Lofoten
traghetto Moskenes - Vaeroy
Traghetto Vaeroy – Bodo
Mo I Rana
Umea (via E12)
Danimarca
Germania
Svizzera



IL VIAGGIO

L'AVVICINAMENTO

Siamo arrivati senza problemi e con tempo eccellente nel nord della Danimarca, dove abbiamo montato i chiodi nell'attesa del traghetto.
Il tempo primaverile non invitava a fare questo lavoro, ma è molto più piacevole farlo al caldo sotto il sole che sotto una nevicata.
I chiodi non comportano nessun problema sulla strada asciutta ed è meglio averli 500 km troppo presto che 10 metri troppo tardi!

Ci facciamo nove ore di traghetto (125 euro complessivi) e siamo ad Oslo.
Naturalmente abbiamo avuto il tempo di chiederci perché il traghetto da Porto Santo Stefano al Giglio (un'ora) debba costare 85 euro...

DA OSLO A BODO

Da Oslo a Lillehammer, a Dombas, dove dormiamo nel vasto piazzale (due supermercati e una banca).

La mattina ci svegliamo sotto la prima nevicata.

La strada scende lentamente verso la costa e dopo qualche decina di chilometri la neve non c'è più.

Arriviamo dalle parti di Molde e percorriamo la strada atlantica fino a Kristiansund.

E' la seconda volta che facciamo questa strada e per la seconda volta non ci è parsa affatto "la strada più bella del mondo".

Ci fermiamo per una visita a Trondheim, che è la città norvegese che ci piace di più ed ha l'unica chiesa della Norvegia davvero bella (stavkirke a parte).

Finalmente siamo sulla route 17 (questa sì che forse è la strada più bella del mondo!), che ci porterà in tre giorni (e 9 traghetti) a Bodo.

La strada è quasi completamente innevata e il secondo giorno ce lo facciamo tutto sotto la neve.

Vediamo anche un'aurora boreale, ma è debole e non ci coinvolge tanto. E' stata però utile per mettere a punto i parametri della macchina fotografica.

Passiamo da Saltstraumen senza fermarci: non è l'ora della corrente di marea e ci siamo già stati altre due volte.

Il terzo giorno perdiamo un po' la cognizione del tempo a fare foto e volare con il drone e così perdiamo il traghetto del pomeriggio per Moskenes. Pazienza, prenderemo invece quello dell'una di notte (nessuna formalità, traghetto vuoto, biglietto a bordo).

ALLE LOFOTEN

Le Lofoten ci accolgono con un sole sfolgorante, che non ci lascerà per per sei giorni (che sia un record mondiale, da queste parti?) e con un innevamento perfetto.



E' inutile raccontare il viaggio giorno per giorno: le isole sono tutte bellissime e ce ne siamo andati e abbiamo dormito dove ci portava il cuore.

Le strade erano tutte bianche, ma perfettamente percorribili (compreso le secondarie). Il traffico modesto, ma non inesistente. Turisti pochi (ma non pochissimi) ed abbiamo anche incrociato più volte un camper inglese.

Abbiamo sempre cercato luoghi bui e con un vasto orizzonte libero, per passare la notte, in attesa dell'aurora boreale, che finalmente si è fatta vedere da una piazzola dell'E10, vicino a Fiskebol. E' stata certamente l'aurora più bella della nostra vita ed è durata molte ore, fino a che, stanchi, infreddoliti e con le batterie scariche, siamo andati a letto alle due di notte.

Un'aurora così vale il viaggio!



Alle Lofoten abbiamo fatto la conoscenza con due macchine per la vuotatura automatica delle cassette della toilette (<https://www.camperclean.de/english/>). Abbandonate in due piazzole, erano perfettamente pulite ed efficienti. Svuotano la cassetta, la lavano e immettono il liquido chimico. Il tutto gratis e con tanti ringraziamenti per aver visitato la Norvegia, Siamo rimasti senza parole ed abbiamo cercato di non pensare alla lungimiranza ed al senso di ospitalità di tanti nostri amministratori...

Dopo tanto sole, il tempo si guasta e riprende a nevicare. Scendiamo a Moskenes e prendiamo il traghetto per Vaeroy, l'ultima Lofoten che ci manca (a Rost siamo stati 11 anni fa). L'isola è forse un gradino sotto le sorelle maggiori, ma sicuramente merita la visita di un giorno.

Con grande rincrescimento, ci rassegnamo a prendere il traghetto e tornare a Bodo



IL RITORNO

Il ritorno a casa è stato un lungo e noioso trasferimento attraverso la Svezia, la Danimarca, la Germania e la Svizzera.

Il tempo era finito e, con la morte nel cuore, siamo passati accanto alla amata Stoccolma senza fermarci.

Unica nota positiva: la E12 tra Mo I Rana e Umea. E' una strada molto bella e scorrevole nel nulla delle foreste della Svezia centrale.

CONCLUSIONI

Questo secondo viaggio invernale oltre il circolo polare non ci ha regalato le emozioni di quello del 2011.

Le strade, le gomme chiodate, le temperature e i possibili inconvenienti erano ormai ben noti ed infatti non abbiamo avuto sorprese.

Ma ciò non toglie che questo viaggio sia stato meraviglioso.

Anzi, dal punto di vista paesaggistico, è stato molto più bello del viaggio a capo Nord.

Per i nostri ritmi (e la nostra età) ci è mancata una settimana. Alla fine eravamo molto stanchi e ci siamo detti che questo sarebbe stato l'ultimo viaggio nel grande nord.

Dopo qualche giorno di riposo a casa, la fatica è stata dimenticata e abbiamo ricominciato a sognare il bianco.

Forse non vorremo più fare questi lunghissimi trasferimenti, ma abbiamo già trovato dove

noleggiare un camper a Tromso... Chissà!

CRONOLOGIA ESSENZIALE

25 febbraio 2019	partenza da Pisa
1 marzo	Oslo
7 marzo	Bodo
14 marzo	Vaeroy
16 marzo	Umea
22 marzo	Pisa



In tutto abbiamo utilizzato 15 traghetti e percorso 7.800km, di cui più di 2.000 sulla neve.

NOTE TECNICHE

IL MEZZO

Il mezzo si è comportato molto bene, con un'ottima guidabilità in ogni condizione, veloce e confortevole.

Nessun problema da meccanica ed impianto elettrico.

L'unico problema (previsto) è venuto dall'impianto idrico, che si è spesso otturato per il ghiaccio e non è servito a niente tenere accesa la stufa a gas nelle notti più fredde, per tenere calde le canalizzazioni dell'aria che corrono vicino ai tubi dell'acqua (o almeno dovrebbero).

Abbiamo rimediato con taniche e bacinelle: una seccatura, ma niente di drammatico.

Qui voglio fare una riflessione.

E' chiaro che un viaggio di questo tipo è più impegnativo di una vacanza a Jesolo.

Si può ridurre i disagi attrezzando pesantemente il mezzo... ma ne vale la pena? La spesa sarà molto alta e tante attrezzature non saranno più utili per il resto della vita del camper.

E' naturalmente una scelta personale.

Quello che possiamo dire noi, dopo due viaggi invernali sopra il circolo polare, è che si può andare con una preparazione "leggera". In pratica quello che riteniamo assolutamente irrinunciabile è il doppio riscaldamento (gas e gasolio) e gli pneumatici chiodati.

Anche un piccolo generatore può essere utile (noi lo abbiamo usato in entrambi i viaggi).

CHIODI

Come nel 2011 abbiamo usato i chiodi Best Grip (circa 120 per ogni ruota), che abbiamo montato e tolto da soli.

Nel 2011 li abbiamo montati su pneumatici M+S e in questo viaggio su Michelin Agilis Alpine.

Sugli M+S non abbiamo avuto alcun problema, né al montaggio, né allo smontaggio.

Al contrario sui Michelin è stato difficile montarli e difficilissimo toglierli.

La differenza è che negli M+S ci sono grossi tasselli ed i chiodi si avvitano nella gomma

piena, mentre negli pneumatici invernali vanno messi nelle lamelle. Questo montaggio è l'unico possibile e comunque autorizzato dalla Best Grip. Il problema è che nelle lamelle i chiodi si muovono e si deteriorano e non è possibile afferrarli con l'avvitatore per toglierli. L'unico sistema è di scallarli con un cacciavite e poi tirarli via con le pinze. Un lavoro lunghissimo e faticoso.

La Best Grip, interpellata telefonicamente, ha confermato che questo era l'unico modo e lo ha definito un "lavoraccio". Grazie, ce ne eravamo già accorti!



Inoltre i chiodi sono quasi tutti danneggiati e non più utilizzabili.

Morale: non utilizzate i chiodi su pneumatici lamellati.

Nella foto di sinistra si vede un chiodo avvitato nelle lamelle, con accanto e sotto i fori nel battistrada lasciati dall'estrazione dei chiodi,

Nella foto di destra una serie di chiodi danneggiati.

Per quanto mi riguarda, purtroppo dubito che avrò in futuro simili problemi, per raggiunti limiti di età, ma se dovesse succedere partirei da casa con pneumatici chiodati (e se in Germania sono proibiti, pazienza).

Naturalmente un'alternativa è di portarseli dietro e farli montare in Danimarca (dipende dallo spazio e dal peso che si vuole dedicar loro).

Non ci sono problemi a viaggiare sull'asciutto con i chiodi, mentre ci possono essere grossi problemi sul ghiaccio senza chiodi!

Il costo di 4 pneumatici chiodati (top class, come Michelin X-ICE o Nokian Nordman) è inferiore ai 600 euro, mentre 500 chiodi costano circa 400 euro.

Comunque, a parte i problemi di smontaggio, pneumatici e chiodi si sono comportati benissimo e non abbiamo mai avuto problemi di trazione o incertezze di tenuta.

Abbiamo anche usato intensivamente, delle specie di sottoscarpe di gomma con sei chiodi. Sono state utilissime, permettendoci di muoversi sul ghiaccio vivo come sull'asciutto.

SOSTA

Abbiamo sempre sostato dappertutto senza problemi, senza mai entrare in un campeggio. Non abbiamo riportato i luoghi delle nostre soste, perché riteniamo queste indicazioni inutili per questo viaggio. Non ci sono davvero problemi: troverete una grande abbondanza di stazioni di servizio (autostradali e non), parcheggi e piazzole. L'unico limite alla scelta sarà dato dal vostro buon senso e dalla vostra educazione.

Abbiamo sempre trovato facilmente da scaricare. Invece abbiamo avuto qualche difficoltà per l'approvvigionamento dell'acqua, specie durante il ritorno..

CONDIZIONI METEO, STRADE E GASOLIO

Le condizioni meteo sono state molto favorevoli.

In media le temperature hanno oscillato da -12°C a 0, favoriti sulla costa dalla corrente del golfo e poi in Svezia dalla stagione ormai avanzata.

Molti giorni di sole qualcuno di neve. Mai pioggia.

Abbiamo sempre trovato tutte le strade aperte, con fondo innevato o ghiacciato.

Gli spazzaneve sono frequenti, soprattutto per liberare la strada dagli accumuli della neve spostata dal vento.

Nessun problema di congelamento del gasolio, che ovviamente è adatto al clima locale, senza aggiunta di additivi

FOTOGRAFIE DELL'AURORA BOREALE

Per l'aurora boreale abbiamo usato una Panasonic Lumix FZ1000. E' una macchina di qualità media, ma leggera e molto versatile, adatta ad essere portata in viaggio.

Ovviamente non ha le prestazioni (ma nemmeno il prezzo, l'ingombro ed il peso) di una reflex "seria", ma, se non le si tira il collo, dà foto e video accettabili.

Il cavalletto è un Manfrotto decisamente pesante (ed è importante che lo sia, per resistere al vento senza vibrare).

I parametri per le foto sono stati ISO 800 (per non avere troppo rumore), lunghezza focale equivalente 25 mm (la minima), tempo 10 s, apertura 2,8 (la massima).

Ovviamente messa a fuoco manuale.

E' stato realizzato anche un video time lapse, con gli stessi parametri espositivi, un fotogramma ogni 20 s e 360 fotogrammi. Per le mie aspettative è venuto bene, ma forse si poteva rallentare un po' (per esempio un fotogramma ogni 15 s). Cosa che poi è stata fatta in post produzione. Il formato è meglio che sia settato su 16/9 per poi poterlo inserire in un video.

Tre consigli:

1 - Quando vedete i primi bagliori, non vi precipitate fuori, ma fermatevi a coprirvi il più pesantemente possibile. Potrete così stare fuori varie ore e freddo e vento non vi costringeranno a scappare dopo pochi minuti.

2 - Se volete fare un time lapse, avrete bisogno di tutta la batteria. Quindi fate le prove con un'altra batteria e poi cambiatela con la migliore che avete (e che avrete tenuto al caldo fino all'ultimo).

3 - Prima di riportare la macchina al caldo, avvolgetela in un sacchetto di plastica e lasciatela riscaldare lentamente: la condensa si formerà sul sacchetto e la macchina rimarrà asciutta.

