

## PROLOGO

Sono nato nel gelido mese di febbraio del 1966 da una povera famiglia di pescatori nella laguna di Grado. In quell'anno, in quel mese, la laguna era quasi completamente ghiacciata e ci si poteva camminare sopra, ci si camminava sopra, escluso il canale principale e i rii dove passano i pescatori con le loro piccole imbarcazioni.

Dopo pochi giorni dalla nascita i miei genitori mi portarono con la *batela*, classica barca da pesca di laguna, nel nostro *casone*, su un isolotto. Durante il tragitto mio padre prese un po' d'acqua di mare e, ancor prima del parroco, mi battezzò: Antonio.

Come dev'essere stata fredda quell'acqua...

La mia infanzia trascorse in laguna, saltando da una *batela* all'altra; ogni tanto finivo in mare e i miei mi ripescavano. Piangevo un po', ma poi riprendevo a giocare nel porticciolo.

In tanti anni trascorsi tra le barche, non ho mai nemmeno guardato quelle a vela: troppo lente, anche perché sul golfo di Trieste o c'è calma piatta o arriva la bora, dai 20 ai 70 nodi, altro che gli oceani!

La svolta avvenne nel 2007, quando guardai per la seconda volta il film *Water World*, con Kevin Kostner, ambientato in un mondo sommerso dove il protagonista vive e si muove su un gigantesco catamarano. La prima volta il film non mi era piaciuto, la seconda ne rimasi folgorato.

All'epoca lavoravo a Grado, in un campeggio dove c'era anche una scuola di vela e mi iscrissi a un corso di catamarano. L'istruttore si rivelò subito poco serio e poco puntuale; alla fine, delle dieci lezioni programmate, ne feci a malapena cinque. Ciò che mi interessava era prendere il brevetto, ma mi sarei ben presto accorto che avere la patente senza esperienza è veramente poca cosa.

Acquistai subito un catamarano da spiaggia, un Hobie Cat 16 usato e, sotto la guida del mio amico Klaus, imparai come condurre al meglio l'imbarcazione. Le brezzoline per veleggiare erano poche e spesso dovetti tornare remando seduto su uno scafo, all'inizio le sudate per rientrare erano maggiori delle giornate di vento: si impara anche così. Ma che fatica!

La prima volta che misi in acqua l'Hobie Cat ero assieme a un amico, Tito. Dopo qualche minuto notai qualcosa di strano: la prua degli scafi era bella alta, mentre la poppa era troppo bassa e si abbassava sempre più, fino a quando mi venne in mente di aver dimenticato di mettere i tappi per scaricare l'acqua!

Con Klaus trascorsi tutti i pomeriggi sul catamarano. Arrivò il momento di provare il trapezio: una goduria, non sarei più tornato nello scafo, mi sentivo un angelo. L'ebbrezza di essere sospeso sull'acqua mentre la barca corre a tutta velocità genera adrenalina allo stato puro, sembra di volare, senza inquinare.

L'avventura del catamarano, però, durò poco, due mezze stagioni.

L'8 luglio 2008 una tromba d'aria distrusse tutti i catamarani, compreso il mio: albero rotto. Per un mese non veleggiai più, ero indeciso se aggiustare il catamarano oppure passare ad altra imbarcazione. Un amico per ben due volte mi disse: «Prendi la barca a vela, vedrai che soddisfazioni!». Mago fu.

Il porticciolo del campeggio ospitava un centinaio di piccole imbarcazioni di tutti i generi, tra cui spiccava una deriva mobile di 18 piedi cabinata in vendita, si chiama *Gaudeamus*.

Feci due uscite di prova e mi piacque, l'acquistai subito. Giorgio, il venditore, divenne poi il mio maestro di vela, un bravo istruttore e un buon amico.

Mi portò a fare alcune regate ma, con tutta quella gente che gridava e bestemiava per arrivare cinquecentesima, non mi emozionarono granché.

Tre stagioni su *Gaudeamus* mi fecero sognare in grande. Era ora di passare a una barca più performante, così arrivò *Sagola*, un Bénéteau 7.5 da *match race*, bellissima e molto divertente.

Finita la stagione lavorativa, in autunno, feci scuola vela oceanica con Vittorio Malingri sulla rotta Barbate-Canarie-Guadalupe: 3600 miglia. Fu una grande gioia, stavo così bene che avrei continuato fino alla morte.

I sogni diventarono obiettivi. Da quel momento lasciai i sogni agli altri, a chi non riesce a realizzarli, e mi posi invece obiettivi concreti: volevo fare il giro del mondo in barca a vela.

Due anni prima ero andato a fare volontariato per un mese in Africa, tra Togo e Benin. Lì lessi il primo libro di Bernard Moitessier, *La lunga rotta*, lo leggevo sulla spiaggia, verso sera, incantato. “Un giorno passerò di qua con la mia barca”, mi dissi. Promessa fu.

All’inizio del 2012, stanco e stressato per la vita frenetica che conducevo, capii che dovevo fare qualcosa per la mia salute, mi dovevo salvare. Avevo tutto: un ottimo lavoro, straordinari soci, tantissimi amici, una compagna che mi voleva bene, ma non avevo il tempo per vivere la vita, per fare le cose che mi piacevano, per stare con chi mi amava: così non andava.

Mi misi alla ricerca di una barca oceanica, una barca sicura che mi potesse perdonare gli errori dovuti alla mia ancor poca esperienza.

Primavera 2012, Venezia: *Baimaiself* era appena tornata da una traversata atlantica in solitario. Fu amore a prima vista, non sarei più sceso da quella creatura. Mi fece vedere la sua anima, la volevo, la desideravo come un innamorato desidera la sua donna. Quella splendida Moana 33 un mese dopo era mia. Dopo l’acquisto la preoccupazione mi tenne sveglio per molte notti, pensavo a quanti soldi mi sarebbe costato mantenerla, portarla in giro, riempirla di regali, rifarle le vele, comprarle l’antivegetativa migliore; sperando che poi non facesse la capricciosa...

Qualche mese prima di partire, iniziai a chiedermi se fosse il caso di tenere delle armi a bordo, un espertissimo skipper mi disse che tutti i velisti sono armati, così feci il porto d’armi, acquistai una pistola. Un pensiero in più. Prima di partire chiesi altri pareri a persone più sagge e mi venne risposto di lasciar perdere le armi e godermi la navigazione. Tre giorni prima di partire vendetti la pistola: che sollievo!

I due mesi precedenti e i due mesi successivi alla partenza furono tra i periodi più brutti della mia vita. Lasciare la famiglia, gli amici, il lavoro e ogni sicurezza per un’avventura del tutto imprevedibile è stato durissimo. Le emozioni erano troppe e troppo grandi, si intrecciavano, si confondevano a tal punto che mi rivolsi a una psicologa per tentare di sbrogliarle. Mi disse che non ero ancora per mare ma non ero più legato alla terra, anche se la calpestavvo ancora.

Il 3 maggio ci fu una cerimonia per la mia partenza. Quel diavolo dell’ammiraglio Alberto Scuz, amante del mare e delle cose belle, aveva organizzato un incontro con molte società veliche e di mare e parteciparono diverse personalità della zona.

L'ammiraglio Alberto durante il mio viaggio mi sarebbe stato sempre vicino in tutte le circostanze tramite la radio SSB, per informazioni riguardo la meteo o i pericoli corsi a bordo e per le notizie dall'Italia e dall'estero. L'8 giugno 2013 partii con il cuore a pezzi, sul pontile tantissimi amici a salutarmi, e anche mio padre. In quel momento non avrei voluto salpare, ma era troppo tardi per tornare indietro, per rimpiangere la realtà, era meglio viverla.

Sono partito impreparato, avevo lavorato fino a una settimana prima della partenza. Sono partito senza aver testato la strumentazione nuova, senza aver mai fatto un ancoraggio, senza sapere nulla di meccanica ed elettronica, senza conoscere la barca, senza aver mai cambiato una girante. Non si dovrebbe partire così, poi però...

Tra le tante esperienze e la tanta fortuna che mi ha assistito in tutto il mio favoloso viaggio ci sono stati anche i bravi marinai che mi hanno insegnato un mucchio di cose: a fare ancoraggi a regola d'arte, a cambiare filtri, olio e giranti, a smontare un timone a vento e a rimontarlo e poi, dopo decine e decine di miglia di mare e di oceani, a vela sulla mia barca, sono diventato una bestia.

## CROAZIA E GRECIA

Costa croata per due settimane, isole molto belle, gente un po' furbacchiona e non troppo ospitale. Da Dubrovnik rotta verso Bari per incontrare degli amici. A bordo io e... lo chiamerò Giuseppe. In breve si scopre che Giuseppe ha problemi di personalità e di alcol. La nostra convivenza è altalenante, a tratti accettabile, a tratti un disastro. Sono ancora parecchio frastornato, devo capire, devo vedere cosa succederà, cosa sarà.

Gli otto anni trascorsi nelle cucine del mondo mi aiutano parecchio nella preparazione dei cibi a bordo. Cucino quasi sempre io: almeno cucino quando ho fame e quello che piace a me, che poi piace anche all'equipaggio, almeno così mi dicono. Loro lavano i piatti ed evitano di preparare delle schifezze.

Dopo cinque giorni a Bari facciamo rotta verso Brindisi. A bordo sale Ana, fa vela, ma la inserisco comunque nella categoria delle vacanzieri: nulla a che vedere con la navigazione.

Da Brindisi procediamo fino a Otranto prima di dirigerci verso la Grecia. E qui scoppia la prima lite tra Giuseppe e Ana. Sembra che Giuseppe non riesca proprio a sopportare altri ospiti a bordo, li aggredisce, arriva alle mani e la situazione diventa insostenibile. Cominciamo bene.

Da Otranto raggiungiamo Erikoussa, la prima isola greca. Arriviamo nel tardo pomeriggio, giusto il tempo di gustarci una birra sopra la collina, davanti a un tramonto che sa di avventura.

Il mattino seguente si riparte; avrei voluto fermarmi ancora, scendere a riva con il dinghy, pescare e gironzolare lungo la costa, ma Ana ha i giorni contati. Nel pomeriggio arriviamo a Corfù. Si vedono megayacht con elicottero, sembra che ci sia anche Berlusconi da queste parti. Nulla di nuovo, nulla di affascinante, potremmo essere in qualsiasi luogo nel Mediterraneo. La sera un

giro in città. Si vedono tanti *fish massage*: si tratta di acquari con piccolissimi pesciolini, la gente ci mette dentro piedi e mani e sembra che i pescetti diano la sensazione di un massaggio. Un modo come un altro di fare business, di vendere fumo al turista.

La notte i due ospiti fanno l'amore, forse ci sarà pace per un po'.

Si riparte verso il sud dell'isola, Petriti. Scendiamo a terra e dopo una breve camminata ci imbattiamo in un paesotto che sembra uscito dal nulla. Per strada giovanissimi fumati, discoteche aperte anche di giorno, ragazzi ubriachi che dormono a terra. Ovunque farmacie che sponsorizzano prodotti contro ogni tipo di malessere. Sembra un paese costruito apposta per deviare i giovani, c'è posto solo per loro, tutti gli altri fuori. Immagino sia qualche agenzia di viaggi specializzata a mandarli qui, a mandarli a morire. Usciamo dal paese e andiamo a mangiare delle buonissime sardine alla griglia con polenta e birra. Qui intorno non ci sono farmacie.

Due giorni a bighellonare e poi rotta verso Paxos. Gli "ospiti" hanno ripreso a insultarsi. Comincio a contare quanti giorni mancano alla partenza di Ana: Giuseppe è intenzionato a rimanere a bordo fino alla traversata atlantica. Ho bisogno che qualcuno stia a bordo a lungo, per non dover cercare continuamente nuovi equipaggi e per evitare di spiegare troppe volte le manovre e usi e costumi in barca.

Paxos è bellissima, turistica ma con un litorale molto suggestivo fatto di caverne, insenature nella roccia e spiagge deserte, l'ideale è visitarla con il dinghy osservandone dal mare ogni piccola baia. Trascorriamo due settimane veleggiando da un'isola all'altra senza dimenticare Itaca.

La convivenza burrascosa spinge Ana a cambiare barca e adesso *Baimaiself* sembra diventata più grande. Però Giuseppe, anche da solo, è sempre più complicato da gestire: beve, beve di brutto e diventa violento, gli occhi sembrano indiatolati e a volte ho paura. Lo sbarcherei subito, ma non c'è nessuno che lo possa sostituire. Prima di partire dall'Italia molta gente mi aveva promesso che sarebbe salita a bordo e invece sono tutti scomparsi, ognuno preso dalla propria storia, ognuno con i propri sogni e le immense paure che dominano la mente.

Ritorniamo a Corfù per imbarcare una mia amica. Anche in questo caso la convivenza con Giuseppe non è semplice e stavolta anch'io ci metto del mio.

Dopo due mesi finalmente Giuseppe si rende conto che è giunta l'ora di sbarcare. Anche la mia amica sbarca.

Nel frattempo incappo nel primo guasto di *Baimaiself*: sono ancorato a Lefkada e mi accorgo di essere un po' troppo vicino al canale, forse è il caso che mi sposti di qualche metro. Accendo il motore e... non parte. Tic-tic, niente da fare. Vado a chiamare un meccanico e scopriamo che sono stato in fin dei conti fortunato: la valvola del sifone è partita, c'è acqua nei cilindri ma il tecnico è arrivato giusto in tempo per salvare il motore e molte migliaia di euro dal mio portafoglio.

Attraverso una conoscenza di Adriana, la mia compagna, sale a bordo Rudi, che era in vacanza in Grecia.

Il mio giro del mondo inizia adesso.

Rudi mi piace da subito e diventiamo amici. È bravo sia come meccanico che come elettricista, oltre a essere un ragazzo sveglio. Da lui imparerò molto: innanzitutto come sostituire i filtri dell'olio e del gasolio, manovre che poi diventeranno un gioco da ragazzi.

In Grecia imbarco anche Zio Paky, conosciuto due anni fa a bordo dell'*Elmo's Fire* di Vittorio Malingri e Giovanni Soldini durante la scuola vela oceanica. Adesso su *Baimaiself* si sta proprio bene, c'è allegria, c'è vita.

Siamo in agosto e Zio Paky rimane a bordo solo durante le ferie, però progettiamo di incontrarci alle Canarie per traversare l'Atlantico insieme.

Rudi invece rimarrà con me fino ad Alicante, lasciamo quindi la Grecia e facciamo rotta a ovest, fermandoci qualche giorno alle isole Eolie, a Ustica e a Cagliari, costeggiando poi le Baleari fino alla città spagnola. Un mese piacevole in compagnia di un nuovo amico che, tra l'altro, è una guida turistica: continuo a imparare da lui le cose più svariate e interessanti.

È appena terminata la bella stagione e con grande tristezza noto ovunque nel Mediterraneo un sottilissimo strato di olio sopra il mare, ovunque. Questo è il *Mare Nostrum*.

Amo pescare e ho lasciato la traina sempre attaccata durante la navigazione, ma in tutto il Mediterraneo ho preso un solo pesciolino, così piccolo che nemmeno mi sono accorto di averlo agganciato, il cicalino del mulinello non è neanche partito. Non ho visto un solo delfino, piuttosto qualche rara nave che passava lontano.

## SPAGNA E GIBILTERRA

Vista dal mare Alicante è bruttissima, una serie lunghissima di palazzoni di cemento, pessima. Invece, una volta entrati nel marina e scesi a terra risulta piacevole, come i suoi abitanti. Rudi mi aiuta a trovare equipaggio fino a Gibilterra e poi alle Canarie e salgono a bordo due giovanotti spagnoli, Rodriguez e José. Rodriguez è un meccanico con la passione della vela, José invece è un pittore e ben presto aprirà una galleria d'arte a Manchester.

Sono simpatici, anche se non sempre molto attenti: una delle prime notti quando inizia il mio turno salgo in coperta e vedo, a un centinaio di metri a prua, un'immensa nave passeggeri, enorme, tutta illuminata, sembra una gigantesca navicella spaziale, ma galleggia sull'acqua. Allora chiedo a Rodriguez: «E questa da dove viene?». Lui ha la faccia tosta di rispondermi: «È arrivata adesso all'improvviso!». Non voglio litigare, evidentemente si era addormentato, ma questo è il secondo dei miei tanti colpi di fortuna!

L'indomani passiamo Cabo de Gata, a motore perché da qualche giorno non si sente un refolo di vento; al rientro, invece, quello stesso capo mi avrebbe fatto tribolare non poco (sarebbe stato una bella *gata* da pelare!). La serata è piena di stelle e cucino una straordinaria zuppa di patate e cipolle. Sarebbe diventata una delle mie specialità, soprannominata "zuppa Baimaiself". Qualche giorno dopo alle primi luci del mattino, in lontananza, scorgiamo la Rocca, Gibilterra è lì, davanti a noi, poi inizia il mondo, poi inizia la vita.

Che l'avventura abbia inizio.

Due settimane di attesa a Línea de la Concepción, confinante con Gibilterra ma molto più economica e affascinante, abitata da gente semplice e allegra. Questo luogo mi è sempre piaciuto tanto. Aspetto due ragazzi polacchi che mi

accompagneranno alle Canarie e il vento giusto per superare le Colonne d'Ercole senza intoppi: ora soffia da ovest, quindi deve girare di 180°.

Ne approfitto per controllare meteo e correnti (più volte al giorno), per consultarmi con gli altri naviganti in procinto di attraversare lo stretto, per chiedere spiegazioni e suggerimenti ai più esperti.

Nei marina conosci gli stessi navigatori che ritrovi dopo un mese, un anno o forse di più, ormeggiati in una baia chissà dove, e allora è bello rivedersi, raccontarsi le proprie avventure.

I vari siti di meteorologia danno 10, massimo 15 nodi di vento e corrente a favore, insomma, tutto regolare. Partiamo al mattino assieme ad altre barche. Si procede a motore. Dopo un'oretta un leggero venticello sale e noi issiamo il gennaker. Ci teniamo un miglio al largo della costa, Tarifa è laggiù. Le navi ci passano distanti, tutte in fila indiana, tutte educate, tutte alla stessa velocità perché sugli stretti ci sono dei limiti anche per loro. Il venticello sale fino a 15 nodi, giù il gennaker e su il genoa.

Il pilota automatico timona bene, noi tre in coperta ci godiamo lo spettacolo e, anche se è mattino, ci facciamo una birretta per festeggiare l'avventura che stiamo affrontando.

C'è entusiasmo a bordo. La corrente sullo stretto è bizzarra, a tratti avanziamo con quattro nodi a favore, a tratti sembra di retrocedere; ci ridiamo su, anche perché stiamo avanzando bene.

Tarifa è superata, il vento aumenta di intensità e adesso ci sono 20 nodi, per il momento va bene così. Quando siamo in mezzo allo stretto il vento cresce ancora, rolliamo buona parte del genoa. Adesso ci sono oltre 30 nodi. Vedo navi sfrecciare da entrambi i lati, troppo veloci. Anche il mare comincia ad alzarsi.

Il vento aumenta ulteriormente e siamo circondati da navi enormi e velocissime: mi rendo finalmente conto di aver sbagliato corsia, siamo nel bel mezzo di quella per i mercantili! Il mare si sta formando, ci sono, buoni buoni, 40 nodi; riduco ancora un po' il genoa ma ogni dieci o quindici minuti un'onda di oltre due metri lava il pozzetto e ci manda all'orza. Adesso timoniamo noi.

L'anemometro si blocca sui 42.5 nodi di vento apparente, tutto in poppa, la velocità della barca è di 8.5 nodi e c'è ancora vento non segnalato: siamo oltre i 50 nodi! Genoa ridotto alla superficie di un tanga. Siamo sotto l'effetto Venturi

e in mezzo alle navi, ma anche questa è un'esperienza, in futuro non succederà più. Del resto in qualche modo lo dovevo imparare. Come per tutte le cose, si impara a navigare navigando e si impara ancor di più sulla propria pelle, ancor di più quando si è il capitano.

I ragazzi dell'equipaggio preferiscono dormire di giorno e fare coppia di guardia di notte; a me va bene, almeno così dormo, o meglio, dovrei dormire. In realtà si balla tutta la notte e non dormo praticamente mai. Vengo sbattuto da un lato all'altro della cabina come un uovo pronto per la frittata.

Ho un po' di paura – in realtà non solo un po' – e mentre sono in cuccetta sento spesso le onde sulla coperta, a rinfrescare i timonieri, poveri diavoli. Il mattino seguente mi svegliano, se così si può dire, alle 7:00. Mi dicono che non c'è più vento.

Esco e... mi trovo davanti l'alba più bella di tutto il giro del mondo. Una nebbia fitta riduce la visibilità a non oltre cinquanta metri, ma la foschia si colora progressivamente di rosso, arancione, giallo e viola. Sembra di essere dentro una favola, è tutto così fantasmagorico, così irreali. Il mare è piatto, mi aspetto che da un momento all'altro salgano a bordo le sirene.

Un'atmosfera fantastica, sono allibito e straordinariamente felice, abbiamo superato lo stretto e sono in Atlantico con la mia barchetta di dieci metri.

Come potrei non essere entusiasta?

Dopo la sfaticata di ieri e il tagadà della notte decidiamo di procedere con calma e prendercela comoda.

Zero vento. Preparo una caffettiera per tutti, qualche biscotto con burro e marmellata e osserviamo quest'incanto. Ogni tanto un breve commento.

Sale il sole e il paradiso piano piano svanisce.

Si alza qualche nodo di vento, su il gennaker ma non regge, allora giù. Su randa e genoa ma sventolano anche loro. Accendo il motore e andiamo al minimo. Il motore di *Baimaiself* arriva a 3600 giri, di crociera vado alla metà e la velocità non è certo elevata perché la barca è dislocante e pesante: 3.5 nodi; però consumo solo 1.2 litri di carburante all'ora, con una capacità di 310 litri tra serbatoio e taniche ho un'autonomia di dieci giorni, circa 800 miglia, sono in grado di affrontare qualsiasi traversata.

I ragazzi sono andati a dormire, meritato riposo. Io pesco e ad un tratto il cicalino suona. Non pescavo da molto e ho perso la mano. Il pesce sembra

importante, tira parecchio ma chiudo troppo la frizione e... ciao ciao pesciottolo!

Sono ancora un po' preoccupato per quel che sarà, ma mi consolo pensando che alle Canarie arriverà Adriana, non vedo l'ora.

I ragazzi si sono svegliati e hanno fame, preparo una pasta con un sugo pronto. Abbiamo pattuito che io cucino e loro lavano le stoviglie, quindi mostro loro come risparmiare acqua dolce: a bordo laviamo tutto con l'acqua di mare e la usiamo anche per sciacquare i piatti, le pentole invece vanno sciacquate con acqua dolce altrimenti arrugginiscono. Di lavare i piatti, però, sembra che non abbiano proprio voglia e durante la breve traversata fino alle Canarie li riprendo più volte per questo motivo: parole al vento. Non mi posso arrabbiare sempre e allora li lavo anch'io.

Per coprire le 850 miglia che separano Gibilterra da Lanzarote impieghiamo nove giorni, i primi cinque a motore, gli altri quattro a vela.

Zio Paky prima della partenza mi ha detto di rimanere ad almeno 50-100 miglia dalla costa del Marocco perché i pescatori accusano i navigatori che passano troppo vicini alle loro reti di averle rotte e chiedono loro un rimborso.

Nonostante siamo ben lontani, una sera mentre procediamo a motore vediamo i segnali delle reti e una piccola barca di legno con un motore potentissimo e tre persone a bordo. Mi impaurisco: forse c'è il pericolo dei pirati. Decido di spegnere AIS e luci, così possiamo evitare di essere visti, a meno che loro siano provvisti di radar.

Avanziamo piano, è già buio. A un tratto vedo vicino a *Baimaiself* un segnale di reti, allargò di un bel po' di gradi. Ancora boe non segnalate con luci intermittenti.

Chiedo a uno dei ragazzi di stare a prua con la torcia accesa per dirmi se vede reti. E ci sono, si vedono, sono sotto la barca. Per fortuna riusciamo a passarci sopra senza che si attorciglino sull'elica. Che casino! Siamo dentro a un labirinto di reti, è buio pesto e dobbiamo uscirne, e come se non bastasse quei tre sulla barchetta mi danno qualche preoccupazione.

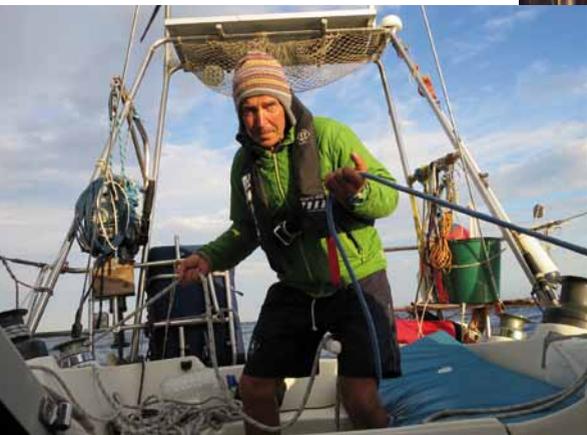
Durante la notte vedo le luci di una nave, accendo l'AIS per sapere di che imbarcazione si tratta e come si chiama. Li chiamo, espongo loro il mio problema e il capitano mi dice di seguirlo: sembra facile, ma loro procedono a 15 nodi, noi a quattro. Dopo mezz'ora non li vedo più, però sono fuori da quel labirinto. La navigazione prosegue.

E arriva anche il vento, poco, ovviamente contrario con corrente contraria, ma procediamo a vela. Lunghi bordi per avanzare veramente poco. In questo tratto di mare conquisto il mio record negativo di miglia nelle ventiquattr'ore: solo 30.

Arriviamo di notte davanti al porto principale ma la regola impone di non entrare quando è buio se non si conosce la zona e a me piace rispettare le regole. Nelle mie navigazioni arriverò diverse volte di notte e aspetterò sempre fuori dal porto fino a quando non avrò luce per entrare in sicurezza e mai avrò problemi. Ho conosciuto diversi navigatori che hanno infranto la regola e poi sono andati a scogli, più di qualcuno ha perso la barca.

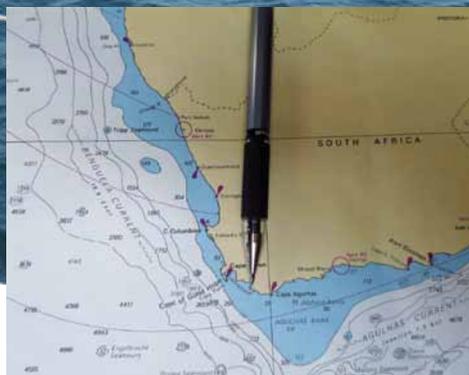
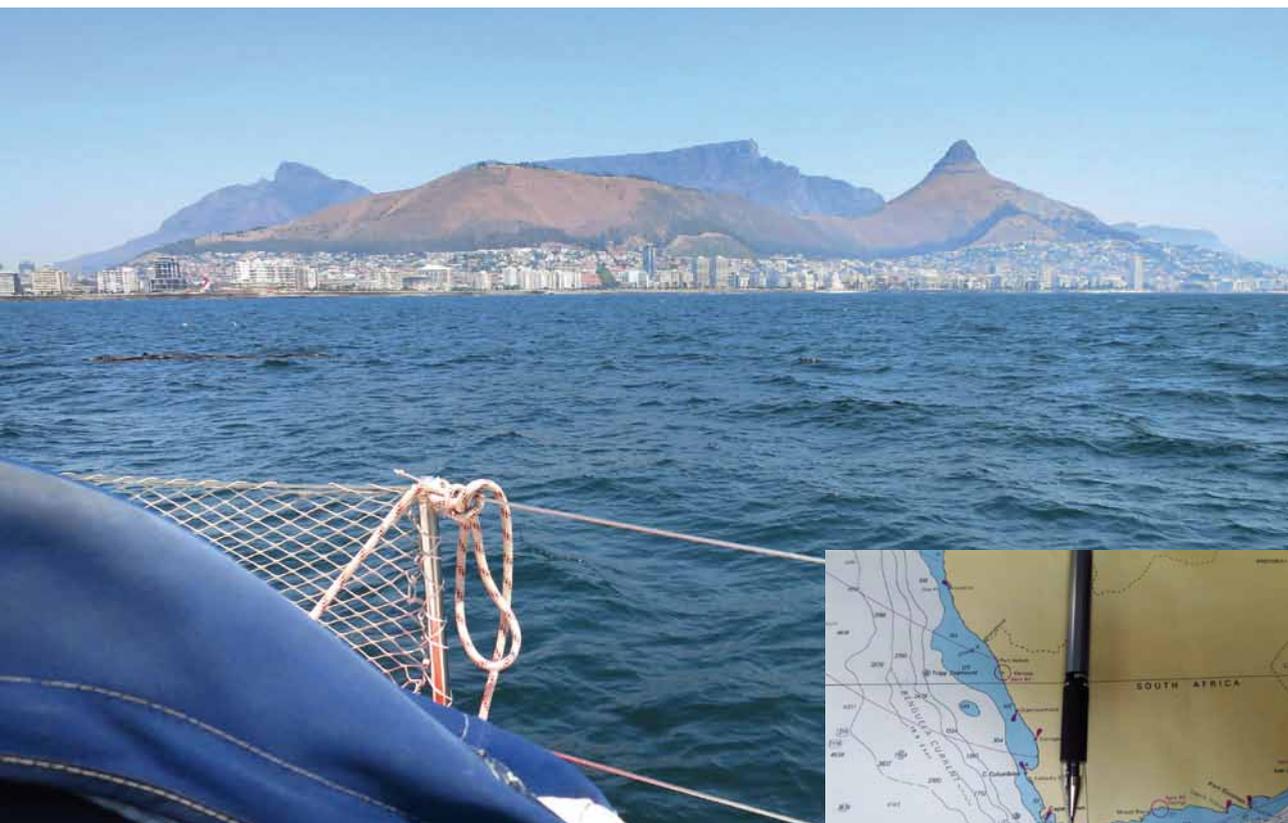
Il Marina Royal Cape a Città del Capo.

Impegnato nelle manovre sulla corrente di Agulhas.



# SUDAFRICA

Il passaggio del capo di Buona Speranza.





La fittissima nebbia al largo della Namibia.



Nel deserto, alle mie spalle l'Atlantico.

Fenicotteri nella laguna di Walvis Bay.



NAMIBIA



# SANT'ELENA



Che sorpresa: Sant'Elena è verdissima!

Jamestown.

Il settimo messaggio gettato in mare,  
non ha ancora risposto nessuno...

