

A Cristina, anche se non ha più voglia di andar per mare.

Giorgio Daidola



La chiusura del cerchio

© 2021 Edizioni il Frangente S.a.s.
Via Gaetano Trezza 12 - 37129 Verona
+39 045 8012631
frangente@frangente.com
www.frangente.com
www.frangente.it

© 2021 Testi e foto di Giorgio Daidola
Prima edizione novembre 2021
ISBN 978-88-3610-096-5

Stampato presso
MEDIAGRAF SpA - Noventa Padovana (PD)
Printed in Italy

Tutti i diritti riservati. La riproduzione e uso, anche parziale
e con qualsiasi mezzo, sia esso grafico, elettronico o meccanico,
non è consentita senza l'autorizzazione scritta dell'Editore.



Edizioni il Frangente

È che il vento, se ti siedi ad ascoltarlo,
assieme al profumo del mare
porta il suono del mondo.

Gaetano Mura, *Le sirene hanno smesso di cantare*

Come si fa ad ascoltare il vento?
Bisogna forse aver trascorso mesi a traversare un oceano...
o aver lottato, passo dopo passo, verso la vetta di un ottomila...

Cesare Biellier, *Pierre Sicuri. Sul filo del vento*

Indice

- 9 Prologo**
- 11 Parte Prima Le isole atlantiche**
- 13 Capitolo 1 Ancora Azzorre!
 - 19 Capitolo 2 Flores, Corvo, Santa Maria
 - 25 Capitolo 3 Porto Santo
 - 27 Sven Yrvind: piccolo è bello
 - 31 Capitolo 4 Il fascino primordiale di La Graciosa
 - 32 Caleta del Sebo
 - 33 Il porto marina
 - 34 A zonzo per l'isola in mountain bike
 - 37 Capitolo 5 A vela fra le Canarie
 - 43 Capitolo 6 La Gomera, la più romantica delle Canarie
 - 49 Capitolo 7 Helen Tew, una vita per la vela
 - 55 Capitolo 8 El Hierro
 - 56 La più piccola delle Canarie
 - 60 La saggezza del mare
- 63 Parte Seconda La traversata atlantica e i Caraibi**
- 65 Capitolo 9 I rally atlantici (e non solo)
 - 69 Capitolo 10 La traversata in diretta
 - 95 Capitolo 11 La traversata vista da terra
 - 99 Capitolo 12 La traversata rivista da casa
 - 100 La protagonista
 - 101 Una navigazione noiosa?
 - 102 Il Viking Explorers
 - 102 Cibo, acqua e carburante
 - 103 La preparazione della barca
 - 107 Capitolo 13 Le Grenadine
 - 108 Saint Vincent
 - 109 Stefan e Sofie Jansson
 - 110 Stefan Kälfors
 - 111 Cieli grigi
 - 112 Turismo ed economia
 - 113 Bequia
 - 114 Canouan e Tobago Cays
 - 117 Union Island e Carriacou
 - 119 Grenada
- 123 Capitolo 14 Trinidad, un rifugio sicuro nei Caraibi**
- 124 Da Grenada a Trinidad
 - 124 Chaguramas
 - 125 Perché lasciare la barca a Trinidad?
 - 126 Un boatyard ideale
 - 127 I parchi di Trinidad
 - 127 Incontri
- 129 Capitolo 15 Mare e amare, il bello di vivere la barca in coppia**
- 130 Oliver e Carlota
 - 131 Ian ed Elly
 - 132 Fabio e Leanna
 - 133 Peter e Liz
- 135 Capitolo 16 Adriano Kleter**
- 141 Parte Terza La chiusura del cerchio**
- 143 Capitolo 17 Pandemia
 - 147 Capitolo 18 Essere uomini di mare
 - 151 Capitolo 19 La prima barca a vela
 - 155 Capitolo 20 Una crociera a Stromboli con gli sci
 - 161 Capitolo 21 La mia prima crociera pluriennale
 - 161 La partenza
 - 161 Da Finale Ligure a Sibari
 - 162 Obiettivo Grecia
 - 163 Meltemi
 - 165 Una piccola barca con quattro biciclette
 - 165 Cicladi
 - 166 Turchia
 - 167 Heike
 - 169 Da Cesme a Marmaris
 - 169 Una traversata faticosa
 - 170 Ritorno senza storia
 - 170 Epilogo
 - 173 Capitolo 22 La seconda (e ultima) barca a vela
 - 177 Capitolo 23 Gli anni di Finale Ligure
 - 179 Capitolo 24 Annie e Olof, un incontro (per ora) virtuale
 - 185 Capitolo 25 Carlo Bistagnino
 - 191 Capitolo 26 Ripartire
- 195 Ringraziamenti**

Prologo

*Per questa vita è andata così, ma se torno, poi, la prossima volta rifaccio tutto
- però lo faccio meglio.*

Louis Oreiller, *Il pastore di stambecchi*

Ecco il terzo libro sui miei viaggi in barca a vela. L'ultimo, lo prometto. Non solo perché tre è il numero perfetto, ma perché dopo le avventure atlantiche e carabiniche raccontate nella prima parte di questo volume ho sentito forte il bisogno, nei capitoli conclusivi, di tornare indietro nel tempo, nelle alte pressioni della giovinezza, per chiudere in bellezza, ritornando alle origini di una passione. Non potevo più aspettare. È l'idea meravigliosa della chiusura del cerchio, perché quando un viaggiatore ritorna alla propria Itaca non sente più il bisogno di ripartire. Non sono del tutto sicuro che per me sarà così, irrequieto come sono, però lasciatemi provare! Se navigherò ancora sarà un'altra storia, che aggiungerà poco (anche per motivi anagrafici) alla storia del velista fai da te che sono stato fino ad ora.

Le rinunce dolorose al navigare di questi tempi bui hanno indubbiamente giocato un ruolo importante nel concludere il libro in questo modo. Nella sventura ho trovato il tempo per scavare nei ricordi e raccontare avventure che non avevo mai raccontato, perché quando ero giovane pensavo solo all'azione, all'attimo fuggente. La gioventù, soprattutto se la si vive in un'epoca felice come l'ho vissuta io, alla ricerca appassionata dell'assoluta libertà e del piacere, è indubbiamente la più bella stagione della vita.

La parte centrale del libro è dedicata alla mia traversata atlantica. Una delle tantissime, non certo un'impresa, ma ne vado particolarmente fiero. Questo non significa che mi sia davvero piaciuta, lo si intuisce dalle mie contraddizioni, confrontando ciò che ho scritto a caldo nei messaggi e nelle email inviate durante il mese di navigazione con quanto ho scritto prima della partenza e dopo l'arrivo.

Non credo che tutte queste impressioni si possano ridurre a un giudizio di vero o falso. In verità una traversata si vive, in modi molto diversi, almeno tre volte: quando la si prepara, di solito con entusiasmo, quando la si vive, di solito con paura, quando la si racconta una volta ritornati a casa, di solito con malcelata autogratificazione, felici di aver portato a casa la pelle.

Chiudo questo libro con la barca forzatamente in secca a Trinidad ormai da un anno, nei mesi in cui avevo programmato una crociera nelle grandi Antille e poi lungo le coste del Nord America, fin dove esattamente non lo so. Non amo infatti i programmi precisi, quelli fatti a tavolino, con tempi e luoghi ben definiti. Mi sono sempre ispirato a Eric Shipton e Bill Tilman, secondo i quali una vera avventura si può programmare scrivendone gli obiettivi essenziali sul retro di una busta da lettere. Nel mio caso l'obiettivo, o meglio il sogno, era raggiungere la neve del Grande Nord americano per unire finalmente le mie due grandi passioni: scivolare sull'acqua e scivolare sulla neve. Se mai riuscirò a vivere, negli anni a venire, quest'ultimo grande viaggio sento che sarà qualcosa di molto diverso da ciò che avevo immaginato, non solo perché la pandemia ha cambiato le regole del gioco, ma soprattutto perché ogni occasione è perduta per sempre.

Come nei precedenti volumi, ho dato importanza agli incontri fatti nei porti, più che al navigare. Quando l'oggetto del narrare sono le vite degli altri il rischio è di forzarne il senso, di romanzarle, facendole diventare come ci piacerebbe che fossero; per evitarlo i testi sono stati inviati agli interessati affinché li correggessero, li migliorassero o, se necessario, li disapprovassero.

Chiudo insomma il cerchio da marinaio di terra quale sono sempre stato. Per me la barca a vela rimane un meraviglioso mezzo lento per provare l'ebbrezza delle distanze, per conoscere persone che arricchiscono, per esplorare nuove terre spostandosi in modo naturale, come ci ha insegnato la storia.

Nel raccontarmi ho cercato di non lasciarmi andare alle nostalgie e alle idealizzazioni che inducono a dare un'immagine edulcorata di se stessi e del proprio vissuto. Senza nascondere però la paura del fluire del tempo, che porta a un'incontrollabile voglia di riuscire a fermarlo mentre lui, inesorabile, continua a scorrere.

Parte Prima

Le isole atlantiche

Gli scali sono il nostro punto debole: non sappiamo ripartire alla data prestabilita.

Bernard Moitessier, *Capo Horn alla vela*

Capitolo 1

Ancora Azzorre!

*Ogni isola è un mondo a sé... Sembrano piccoli universi...
La scia delle navi le riunisce come le perle sfilate di una collana.
Sylvain Tesson, Un'estate con Omero*

Le Azzorre non finiscono mai di dispensare grandi emozioni. Un arcipelago di nove isole una più bella e interessante dell'altra. Ma soprattutto una diversa dall'altra.

Nel giugno 2018 sono ritornato con Cristina nella magica Terceira, dove avevo lasciato la barca nel settembre 2017 nell'apposito piazzale del marina, ben riparato e sorvegliato. Per dieci mesi, per una barca di 10 metri, ho pagato solo 1008 euro, travel lift compreso. Davvero poco per un servizio di alta qualità. Se molti navigatori, meno irrequieti di me, prendono la residenza a Terceira, c'è dunque un motivo. Non solo economico, però. L'isola è infatti incantevole, il clima dolce, la gente ancor di più.

In giugno, per San Giovanni, le pazze feste dette Sanjoaninas durano ben dieci giorni. La gente non va più a dormire, canti, balli e spettacoli si susseguono dal tramonto all'alba nelle vie eleganti di Angra do Heroísmo, la città che si affaccia sul marina. Non c'è bisogno di essere degli amanti delle kermesse rumorose per apprezzare questa genuina manifestazione di vitalità di gente felice, che coinvolge tutte le generazioni e tutti i ceti sociali.

Passando all'atmosfera che regna fra i pontili del marina e fra le barche in secca, dove in primavera fervono i lavori, ovunque si avverte un forte senso di comunità, una voglia di conoscersi e in particolare di aiutarsi, che non è poco. C'è una riscoperta di valori tanto declamati quanto ignorati altrove. Non mi era mai capitato di incontrare in un marina tante persone interessanti in così poco tempo.

Alcune erano già qui lo scorso anno, come l'austriaco Peer Reeh con il suo *Voodoochile*, una confortevole fortezza di acciaio lunga quasi venti metri costru-

ita da Peer in un capannone sotto casa. Peer vive a Terceira da tre anni e se non fosse per la moglie Ulrike, che deve ritornare a casa per curare la vecchia mamma, non se ne andrebbe proprio. Capelli lunghi da figlio dei fiori, baffi alla George Harrison, un bel sorriso che comunica gioia di vivere, Peer è un fan dichiarato di Jimi Hendrix, come dimostra il nome della sua barca. Prima di partire ha realizzato sul molo un murales con il viso del grande chitarrista, con un ringraziamento ai locali per la squisita accoglienza ricevuta a Terceira. L'ho visto lasciare gli ormeggi con le lacrime agli occhi.

Ho rivisto anche il turco Hikmet Essen del *Tatatuka*. Anche lui, di passaggio in questo marina di ritorno da un giro del mondo, dopo essere stato costretto a un mese di ospedale per un tanto banale quanto grave incidente, ha capito che Angra non era affatto un brutto posto dove fermarsi più o meno definitivamente. Cuoco appassionato, la sua barca è diventata ben presto un piccolo ristorante underground molto frequentato da amici e conoscenti. Visto il successo dell'iniziativa, quest'anno Hikmet ha aperto il Captain's Table, un bel locale proprio sopra il marina dove abbiamo potuto gustare delizie della cucina turca e mediterranea cucinate con materie prime a chilometri zero.

Mentre *Zeffiraglia* era ancora in secca ho fatto conoscenza con i simpaticissimi Guy Brown e Allison Power, una coppia australiana sulla cinquantina che ha deciso di mollare tutto e navigare lungo rotte impegnative. La loro barca si chiama *Kraken* e ricorda proprio il mostro marino di enormi dimensioni della mitologia nordica. Si tratta di un modernissimo 15 metri in alluminio disegnato dal neozelandese John Sayer. La barca è stata costruita a compartimenti stagni e ha un pescaggio di ben 2,70 metri. È ideale per lunghe navigazioni veloci. Il dislocamento è di 12.500 chili, con un bulbo di piombo di 4200 a cui si aggiungono i 300 chili della pinna in alluminio e 350 litri di gasolio di riserva in un serbatoio realizzato dentro la stessa. Albero (23 metri), crocette, boma, tangone e bompresso sono in fibra di carbonio. Guy e Allison ci hanno messo cinque anni e mezzo per costruire il *Kraken* in un magazzino dietro casa a Canberra. Messo il "mostro" in acqua dopo un non facile trasporto fino a Sydney, hanno venduto la casa e, dopo oltre due anni passati sulla costa est dell'Australia, sono partiti. I due figli, studenti universitari, si arrangiano per vivere e di tanto in tanto vanno a trovare mamma e papà in barca.

Guy e Allison sono arrivati a Terceira senza scalo dalle isole Falkland, raggiunte dopo un lungo periodo trascorso fra i fiordi della Patagonia cilena, tra Puerto Montt e Puerto Williams. Sentirli raccontare dei loro ormeggi con raffiche a 50 nodi alle Falkland e lungo la penisola antartica, delle loro navigazioni di bolina a velocità folli, gestite dal pilota automatico intelligente NKE, degli appo-

siti serbatoi realizzati dentro le fiancate che si riempiono alternativamente di mille litri di acqua di mare per bilanciare la barca ci fa sentire davvero dei primitivi con la nostra vecchia *Zeffiraglia*. Dato che Guy e Allison privilegiano le rotte vicino ai poli, l'elegante e moderna cabina del *Kraken*, con attigua una comoda dispensa, è stata appositamente coibentata con tavole di legno di balsa e dotata di una grande stufa a gasolio. I mobili tondeggianti sono in raffinato sassafrasso di Tasmania dalle naturali venature nere, il pavimento in legno di eucalipto. La coppia, molto affiatata, è diretta verso il Grande Nord, non è interessata al Mediterraneo perché troppo commerciale e soprattutto perché la profondità dei marina è troppo scarsa per il *Kraken*. Per quest'anno il programma è di svernare in un piccolo marina vicino a Glengarriff, nel Sud dell'Irlanda.

A proposito di grandi navigatori, ecco arrivare in porto il genovese Giorgio Belleri con il suo *Waki*, un Wauquiez Pretorien del 1981, molto simile nelle linee al nostro Wauquiez Gladiateur del 1979 ma più lungo di ottanta centimetri (ossia 10,80 metri) e più largo di venticinque (ossia 3,60 metri), che fa la differenza.

Giorgio, architetto in pensione, è alla fine del suo giro del mondo in solitaria iniziato a Genova nel 2009. Da allora il *Waki* è diventato la sua casa. È arrivato a Terceira da Città del Capo, 5700 miglia senza scalo in quarantasei giorni. Prima andature portanti, poi calme equatoriali, infine vento sul naso fin qui. *Chapeau*, dicono i francesi!

Ma Giorgio è di una modestia disarmante, per lui queste lunghe navigazioni senza fretta non sono affatto difficili. «Giunto all'altezza di Dakar stavo bene e ho deciso di continuare anziché fare scalo», racconta tranquillo. Il suo è un giro del mondo che non si può non sognare: due anni, 2012 e 2013, nella Polinesia francese, uscendo e rientrando per non pagare la tassa di importazione della barca, poi il 2014 e 2015 in Nuova Zelanda, usata come base per visitare le Fiji, le Tonga, la Nuova Caledonia, le Vanuatu, oltre alla stessa Nuova Zelanda con un camper. Nel 2016 ha visitato Flores e Bali, poi ha attraversato l'oceano Indiano e ha dato fondo alle Seychelles. Nel 2017 Madagascar e Sudafrica. La sua compagnia Cristina, traduttrice di libri, lo ha raggiunto nei più importanti posti tappa ed è appena arrivata ad Angra dall'Italia. Si sono sentiti giornalmente grazie alle email spedite e ricevute con una potente radio a onde corte. «Il satellitare serve solo per i messaggi urgenti, e costa», dice giustamente Giorgio, da buon genovese.

La barca, pur apparendo provata da queste grandi navigazioni, dà comunque l'idea di una solidità che non si ritrova nei moderni plasticoni. «Ho notato che le strutture interne si stanno staccando dallo scafo», afferma Giorgio senza manifestare grande preoccupazione ed io, seppur con qualche timore, spero abbia

ragione. A bordo non manca nulla. Un desalitatore ha permesso di trasformare uno dei serbatoi dell'acqua in inox in un serbatoio supplementare per il gasolio. Altre modifiche importanti sono l'aggiunta di uno strallo per una trinchetta e la realizzazione, in Nuova Zelanda, di un'antiestetica ma essenziale *dodger* (una capottina rigida). Ora Cristina e Giorgio visiteranno insieme le Azzorre, poi lui riprenderà ancora una volta il mare da solo. Meta la Grecia, dove non è mai stato e dove pensa di fermarsi per un po'. Il suo obiettivo però è ritornare in Pacifico per fermarsi definitivamente in qualche atollo sperduto delle Tuamotu.

Sul pontile di *Zeffiraglia* arriva anche *Sogno*, del veronese Agostino Rensi. Anche questa meravigliosa barca, come il *Kraken* e il *Voodoochile*, è stata interamente costruita nel cortile di casa dal suo armatore. Agostino, pensionato dalle mani d'oro, ci ha messo quattro anni per realizzare il suo *Sogno*. Basta entrare in cabina per rendersi conto della qualità del lavoro effettuato. Lunga 10,68 metri e larga 3,34, peso cinque tonnellate, è stata realizzata su un progetto di Van De Stadt in strip planking di cedro rosso occidentale incollato con resina epossidica e rivestito internamente ed esternamente con tessuto di vetro unidirezionale impregnato sempre con resina epossidica. Lo spessore totale risulta di circa 30 millimetri. Varata nel 2006 dopo un non facile collaudo RINA e la certificazione CEE, ha già percorso 40.000 miglia senza il minimo problema.

Si è trattato di navigazioni spesso difficili, come quest'ultima, dalle Canarie alle Azzorre controvento insieme ad Adriano, un giovane velista piemontese pieno di entusiasmo. Dopo un brevissimo giro delle isole centrali delle Azzorre insieme alla moglie Edda, giunta per l'occasione in aereo a Terceira, Agostino e Adriano hanno messo la prua a sud per raggiungere nuovamente Marina Lanzarote, questa volta con venti al traverso. Agostino lascerà *Sogno* in questo marina per un altro anno. Ogni mese andrà a trovare la barca fruendo dei voli diretti Ryanair da Bergamo ad Arrecife che, prenotati con largo anticipo, costano pochissimo.

Progetti? Con una barca del genere ci aspettavamo che ci dicesse di voler fare la traversata fino ai Caraibi, e invece no. Con calma ritornerà controvento in Mediterraneo, forse già l'anno prossimo, via Madeira o seguendo la costa del Marocco.

Un altro bell'incontro, purtroppo troppo breve, è stato quello con Alfonso Pascual, guida alpina di Chamonix. Alfonso è appena arrivato in solitaria con il suo 10 metri di serie dall'Uruguay. Avrebbe voluto andare più a sud, nei fiordi della Patagonia, ma non ha ritenuto la barca sufficientemente robusta per affrontare l'Horn. Entusiasta, sempre sorridente, nel pieno degli anni migliori, ad Angra lo hanno raggiunto dalla Francia la giovane moglie Nathalie e il figlio Adrien, di dieci anni. Staranno insieme per un giro delle isole, poi Alfonso riprenderà da solo il mare, entro agosto, con meta La Rochelle. Dovrà sicura-

mente lottare contro gli alisei ma non sembra affatto preoccupato. Un particolare la dice lunga sulle sue capacità: insieme a Nathalie, quando non aveva ancora diciotto anni, ha portato a termine un giro del mondo con un sette metri.

Bello anche l'incontro con Alexandre Bettencourt, nativo di Angra. Persona estremamente gioviale, quarantadue anni, fisico atletico, Alexandre è il manager della Sailtour, una società costituita dal fratello, che possiede due Bavaria ormeggiati nel marina con i quali propone crociere nelle Azzorre. Alexandre fa anche delle *deliveries* nautiche e, durante l'inverno, lavori impegnativi di manutenzione straordinaria sulle barche in secca. Il suo sogno è mollare tutto entro cinque anni e fare un giro del mondo con Sara, la sua giovane moglie portoghese, e i due figli Simão, di sette anni, e Leonor, di quattro, già appassionati di vela.

Lascio per ultimo l'incontro con Gérard Valois, ormeggiato di fianco a *Zeffiraglia* con il suo *Antao*, un Oceanis 320 del 1988 lungo 9,30 metri. È arrivato qui in solitaria da Madeira: due giorni controvento, poi due giorni a motore. Sarà stato perché abbiamo pressappoco la stessa età, ma siamo entrati subito in perfetta sintonia. Abbiamo fatto grandi discussioni sui bilanci delle nostre vite, sulle donne che ci hanno accompagnato nelle nostre avventure, sulle nostre letture preferite. Gérard è un solitario per necessità, non per scelta, ha alle spalle un matrimonio andato male e dei figli che vede poco. Legge molto, ma non quando è in navigazione perché ama vivere, senza distrarsi, la grandiosità degli elementi che lo circondano. Ha trovato donne interessanti come lui sul suo cammino, scrittrici e pittrici: nella dinette un bel quadro dell'amica Elvira raffigura una ragazza di Antao, l'isola che ha dato il nome alla sua barca. Evoca l'atmosfera sensuale e la musica calda di Capo Verde e del Brasile.

Un tempo collezionista di libri antichi, una decina di anni fa un terribile incendio ha distrutto completamente la sua casa, una bella fattoria a mille metri di altitudine nel Massiccio Centrale francese. È stato un colpo terribile che gli ha cambiato la vita. Non se l'è sentita di ricominciare da capo. Ha chiuso lo studio di grafica e comunicazioni di cui era titolare e ha deciso di acquistare questa barca, che è diventata la sua casa. Ora non possiede più nulla, salvo *Antao*. Pensa di svernare ad Angra, poi chissà. La salute negli ultimi tempi ha iniziato a dargli seri problemi e questo mette in forse tutti i suoi progetti. Uno in particolare: vorrebbe imbarcarsi su un cargo per fare il giro del mondo, ma i medici glielo sconsigliano.

Persona sensibile e colta, mi ha consigliato uno dei suoi libri preferiti: *Patagonie intérieure*, della sua amica Lorette Nobécourt: 109 pagine vibranti sul senso del viaggio e del ritorno, con tanti punti interrogativi densi di significato, gli stessi discussi sull'*Antao*...

Grazie Gérard, è stato bello conoscerti.

Capitolo 2

Flores, Corvo, Santa Maria

È stata una decisione sofferta quella di lasciare le Azzorre. Nel giugno scorso, prima di farlo, ho voluto visitare con Cristina le isole dell'arcipelago dove non ero ancora stato, ossia le più occidentali, Flores e Corvo, e la più meridionale, Santa Maria. Ci sarebbe anche Graciosa, la meno turistica e più tranquilla: purtroppo abbiamo dovuto rimandarla a un prossimo passaggio, se mai ci sarà, in queste meravigliose isole.

Pur consci del rischio di ricevere numerose critiche, abbiamo raggiunto Flores con il volo che la collega giornalmente a Terceira (prezzo: settanta euro), dove la nostra barca era rimasta in secca per tutto l'inverno. Non è stata tanto la distanza (circa 195 miglia) a farci propendere per questa opzione, quanto il fatto che i lavori straordinari di manutenzione della barca a inizio giugno non erano ancora terminati. Bisogna inoltre tener conto che l'unico marina di Flores, quello di Lajes das Flores, è poco capiente, solo venti o trenta posti quasi sempre tutti occupati, in giugno, dalle numerose barche che arrivano dai Caraibi. Il marina è inoltre pericoloso con venti forti da est e da nordest, non rari in estate, che possono generare una risacca insostenibile. A vederlo non lo si direbbe, essendo protetto da due robusti moli in cemento fra i quali si apre lo stretto ingresso. Essi sono a loro volta protetti a ovest da un lungo molo frangiflutti all'interno del quale ormegiano le navi che riforniscono l'isola e i piccoli traghetti per la vicina Corvo. Durante la nostra visita al marina abbiamo inoltre dovuto constatare che la parte terminale del molo di sottoflutto è crollata, pensiamo a causa della violenza del mare. Meglio quindi dare fondo nella baia antistante, riparata a ovest dal sud-detto molo frangiflutti, in 7-12 metri d'acqua, pronti a salpare se gira il vento...

L'isola di Flores è più grande di quanto ci eravamo immaginati guardandola sulle carte, piccolo punto sperduto nell'immensità dell'Atlantico. Capita spesso per le isole cosiddette "minori". Flores ha una superficie di 143 chilometri quadrati, è lunga 17 chilometri e larga 14, il che significa che per girarla tutta a piedi, come meriterebbe, seguendo il bel sentiero che corre intorno all'isola, bisogna prevedere un'intera settimana. Noi ci siamo limitati a percorrere a piedi la costa ovest, la più spettacolare, in due giorni. Gli scenari sono di sconvolgente bellezza durante tutto il percorso, selvaggi nella parte nord, costellati di pittoreschi e silenziosi villaggi nella parte sud. Flores è un vero trionfo della natura, un grande giardino fiorito. Non mi dilungo sui particolari di questo meraviglioso trekking, che si possono trovare su guide e pieghevoli dell'ufficio del turismo, aggiungo piuttosto che l'isola è bellissima anche all'interno, con i suoi sette profondi laghi verdi che riempiono i crateri dei vulcani estinti, con le innumerevoli cascate da presepe, con i torrenti e le gole selvagge adatte al canyoning. Se si aggiunge la simpatia dei 4900 abitanti, non si può che concludere che Flores è la punta di diamante di quel paradiso terrestre che sono le Azzorre.

Da Flores abbiamo raggiunto Corvo in mezz'ora con il piccolo (solo dodici posti, meglio prenotare!) ed economico (dieci euro) traghetto. Corvo, la più piccola e la più settentrionale delle Azzorre, è un affascinante vulcano spento di 770 metri di altitudine, con una superficie di 17,5 chilometri quadrati e 470 abitanti. Porto da Casa consiste in un molo di 90 metri a cui attraccano i traghetti e le piccole navi da trasporto. Le barche da pesca vengono tirate fuori dall'acqua dopo l'uso. C'è quasi sempre risacca nel porticciolo e quando c'è vento da est anche a Corvo l'ormeggio diventa insostenibile. Le poche barche da diporto che visitano l'isola danno fondo all'ingresso del porto, pronte a salpare in caso di brutto tempo. Nel giugno scorso erano in corso grandi lavori per allungare il molo, ma anche quando saranno terminati lo specchio d'acqua rimarrà aperto a est. L'unica alternativa all'ancoraggio davanti al porto è la spettacolare baia Canto do Pão de Açúcar, cinta a nord da vertiginose pareti di roccia, nella parte sud dell'isola. Si tratta di un ancoraggio a carattere giornaliero, per nulla riparato dai venti occidentali.

Le antiche case bianche di Vila Nova do Corvo, l'unico paese dell'isola, si affacciano sul Porto da Casa. Gironzolare per le viuzze ben lastricate del paese silenzioso fa sentire davvero fuori dal tempo. Ma è il Caldeirão, il grande cratere sommitale di 1,5 chilometri di diametro, raggiungibile con una comoda strada asfaltata, a lasciare davvero a bocca aperta. Occorre aspettare con calma che si liberi dalle nubi che spesso lo ricoprono per apprezzarne tutta la spettacolarità. In fondo al cratere si sono formati due laghi blu nei quali, con l'immaginazione,

è possibile vedere sette delle nove isole delle Azzorre nelle forme di piccoli coni vulcanici. Percorrere a piedi le creste attorno al Caldeirão, con vertiginose vedute sia all'interno del cratere che all'esterno, sulla costa nord dell'isola, è un'esperienza indimenticabile.

A Corvo risiede un gentilissimo signore di settant'anni di nome Manuel Rita. Nativo dell'isola, dopo una vita di successo come impresario edile da emigrato negli Stati Uniti, è tornato con la moglie Rosa e le due figlie a Corvo, dove ha realizzato una confortevole guest house. L'ha chiamata Comodoro per metterne in rilievo le caratteristiche di alta fascia, che la rendono adatta a un commodoro. I prezzi, però, sono incredibilmente bassi per i servizi offerti: quaranta euro per una doppia a quattro stelle, con colazione all'americana e la possibilità di utilizzare una grande sala e una cucina superattrezzata. Come essere a casa propria. Ciò che fa la differenza alla Comodoro guest house sono però soprattutto la simpatia e la gentilezza di Manuel, che si concretizzano in trasferimenti in auto gratuiti al porto, all'aeroporto, e anche fino al cratere del Caldeirão.

A Corvo c'è un unico ristorante, contiguo alla pista del piccolo aeroporto che, come succede spesso alle Azzorre, è stato realizzato vicinissimo al centro del paese. Anche qui una piacevole sorpresa: Ina, una ragazza mulatta per metà portoghese e per metà angolana, di giorno maestra d'asilo e di sera cameriera, dopo essere stata una giramondo ha deciso di fermarsi qui e di integrarsi in questa piccola comunità. Ina ha studiato anche in Italia e parla bene la nostra lingua. Il suo sorriso dolce, la sua serenità, il suo amore per i bambini che sono il futuro dell'isola ci inducono a riflettere sul significato profondo della sua scelta.

Gli abitanti di Corvo, Manuel e Ina per primi, hanno capito che un certo tipo di turismo semplice, basato su un rapporto vero con gli ospiti, su un recupero delle antiche colture del passato (i campi e gli orti sono purtroppo stati convertiti in pascoli per motivi puramente economici) e sul restauro delle vecchie case è il futuro dell'isola. Il nuovo ecomuseo si pone appunto questi obiettivi di valorizzazione del patrimonio storico e culturale attraverso la sensibilizzazione degli abitanti.

Ritornati a Terceira in aereo e varata finalmente *Zeffiraglia* a fine giugno, abbiamo imbarcato gli amici Paolo e Mauro, appositamente giunti dall'Italia, e siamo partiti per São Miguel, a circa 100 miglia. Una notte di luna piena, con un bel vento leggero al traverso, ha reso particolarmente piacevole la traversata.

Purtroppo Berta Aguiar, la direttrice del marina di Vila Franca, non ci ha potuti accogliere quest'anno, avendo tutti gli ormeggi occupati in occasione del Red Bull Cliff Diving, l'adrenalinica gara a tappe di tuffi da 28 metri di altezza. Quella dal faraglione vulcanico del famoso Ilhéu de Vila Franca è una delle più

spettacolari. Abbiamo quindi dovuto optare per il grande marina un po' anonimo di Ponta Delgada.

In porto abbiamo avuto modo di rivedere Filipe Bentos, raggiante sulla sua nuova barca *Carpe Diem*, un bellissimo Contessa di 7,50 metri. Filipe, di professione professore di educazione fisica, l'anno scorso era seriamente intenzionato ad acquistare la nostra *Zeffiraglia*, ma noi non ce l'abbiamo fatta a privarcene! A São Miguel non potevamo non incontrare anche José Furtado, nostro grande amico e compagno l'anno scorso nella salita al Pico e nella visita alle bellezze della sua isola.

Una corroborante tappa alle favolose terme di Furnas prima di partire, un arrivederci presto a José e a Filipe e via per la traversata di 60 miglia fino a Santa Maria.

Mare calmo, poco vento e tanto motore per raggiungere al tramonto l'isola dove Colombo attraccò di ritorno dalla scoperta dell'America: le sue caravelle spagnole non furono accolte molto bene dalla popolazione portoghese. Per noi invece nessun problema: entriamo nel sicuro marina di Vila do Porto, la capitale dell'isola, e ci ormeggiamo al primo *finger* libero. Il marina ha pochi anni di vita, è stato realizzato tra il 2007 e il 2008 e vi si trova quasi sempre posto. È ben protetto ma in inverno ne è vietato l'utilizzo, nel timore di forti mareggiate da sud con onde gigantesche che possono superare il robusto molo. Le sempre più numerose barche a vela che svernano nella mediterranea Santa Maria vengono messe in secca nell'apposita area in fondo al marina, realizzata nel 2012 e gestita dal dinamico Ricardo Bothelo. Questo rimessaggio è uno dei migliori delle Azzorre e infatti è sempre al completo.

È sabato sera, non c'è nessuno in porto: l'ultima serata del quindicesimo Santa Maria Blues Festival ad Anjos, sulla costa nord (dove sbarcò Colombo), ha evidentemente attratto buona parte dei locali e dei turisti. Una vecchia mulattiera ci consente di raggiungere il seicentesco forte di São Brás, porta d'ingresso alla città con un'eccellente vista dall'alto sul porto. Visitiamo la cittadina deserta, tutta di case bianche ben restaurate che ricordano quelle dell'Algarve portoghese, da cui sono arrivati i primi abitanti di Santa Maria.

Il giorno successivo, domenica, cerchiamo invano un *rent a car* aperto. A dire il vero anche quest'isola, più piccola di Flores, sarebbe da visitare a piedi, il sentiero denominato Grande Rota de Santa Maria (n. 25) permette di farlo in quattro giorni, con partenza e arrivo al forte di São Brás. Purtroppo non possiamo concederci tutto questo tempo: Cristina deve partire in serata per rientrare in Italia; Mauro, Paolo ed io dobbiamo arrivare a Porto Santo entro quattro giorni perché anche Paolo deve ritornare in Italia... siamo insomma ricaduti nel clas-

sico stress da cambio di equipaggio che vorremmo tanto evitare. Per di più le previsioni per i prossimi giorni sono buone, quindi bisogna approfittarne! Così ripieghiamo su un taxi per visitare tutta l'isola in giornata.

Questi *tour de force* da viaggio organizzato proprio non mi piacciono, lasciano ben poco dentro; questa volta però siamo proprio fortunati: Antonio Evaristo non è solo un tassista, è un *businessman* accorto che esporta bestiame dalle Azzorre al Portogallo. È anche una persona gioviale e sensibile assieme a cui si sta bene. Con lui esploriamo non solo le grandi spiagge che sono il fiore all'occhiello dell'isola, ma anche le baie perfette, i boschi incantati, i borghi dimenticati. In breve facciamo una gran bella scoperta. Evaristo non guarda l'orologio, è diventato un amico con cui visitare l'isola, per la quale nutre un forte legame affettivo: la *sua* isola.

Santa Maria è diversa da tutte le altre dell'arcipelago: la vegetazione è più secca, quasi mediterranea, le giornate di bel tempo sono più numerose. Il turismo è però meno sviluppato ed è soprattutto un turismo locale, si tratta degli abitanti di São Miguel, attratti dalle grandi spiagge. Quasi un paradosso visto che a Santa Maria, grazie a un'ampia pianura nella parte occidentale, è stato costruito il primo grande aeroporto delle Azzorre, utilizzato per scopi bellici durante la Seconda guerra mondiale. Con la realizzazione degli scali internazionali di São Miguel e di Terceira l'aeroporto di Santa Maria è stato declassato e ora è utilizzato soltanto per i voli locali.

È notte quando Cristina prende il traghetto per São Miguel. L'indomani mattina noi duri marinai lasceremo gli ormeggi con meta Porto Santo. Il grande oceano ci farà compagnia per quattro giorni e quattro notti.

Porto Santo

Non è stata una traversata particolarmente difficile quella dall'isola di Santa Maria, la più meridionale delle Azzorre, all'isola di Porto Santo; 460 miglia con un bel vento al traverso da nord-nordest di 15-20 nodi, poi una trentina di interminabili miglia a motore per raggiungere il marina di Porto Santo, sulla costa sud. Un piccolo allenamento per le traversate più lunghe che forse ci attendono. Sempre con mare formato al giardinetto, onde alte dai due ai tre metri, di quelle che per noi, marinai abituati al Mediterraneo, è meglio non guardare per evitare un diffuso senso di paura.

Abbiamo optato per fare scalo a Porto Santo anziché alla vicina Madeira soprattutto per curiosità nei confronti di questa isola che, forse per il nome, immaginavamo paradisiaca e misteriosa. E anche perché Paolo, dovendo rientrare in Italia per lavoro dopo questa sua prima traversata oceanica, aveva scoperto che i voli Porto Santo-Lisbona costano la metà di quelli Madeira-Lisbona. Nessuno di noi sapeva che l'aeroporto di Porto Santo, nato come base Nato, ha dimensioni da scalo internazionale.

«È sbagliato dire “arcipelago di Madeira”, bisogna dire “arcipelago di Madeira e di Porto Santo!”» Così ci corregge al nostro arrivo José Menezes Batista, factotum (non direttore, ci tiene a precisarlo) del marina di Porto Santo e appassionato difensore dell'identità della sua relativamente piccola (42 chilometri quadrati) isola, completamente diversa dalla vicina e relativamente grande (741 chilometri quadrati) Madeira. Arida e lunare la prima, verdeggiate e tropicale la seconda.

Il marina faceva parte del gruppo privato Quinta do Lorde, ma dalla fine del 2015 è passato all'organizzazione pubblica Portos da Madeira. Si tratta di

due pontili per un totale di 142 posti barca ubicati nella parte più riparata del porto commerciale, dove attraccano i *ferries* e i cargo. Il marina è inoltre dotato di un'ampia e sicura area asfaltata per la messa in secca. Occorre prenotare con grande anticipo per svernare in questo ambito rimessaggio.

José ci mostra i disegni di avveniristici progetti per aumentare il numero di pontili nel grande specchio d'acqua, ma ci sembra di capire che è poco ottimista circa la loro realizzazione.

Porto Santo si manifesta subito come un'isola con una grande personalità, in cui si respira un'aria carica di energia. I grandi coni dei vulcani spenti creano un'atmosfera surreale, da film di fantascienza. La lunghissima (nove chilometri) spiaggia di sabbia bianca che orla il mare limpido dai colori mediterranei (e siamo nel cuore dell'Atlantico!) del versante sud dell'isola ci invita a distenderci al sole per rilassarci e gustare quella pace di spirito che sempre ci gratifica dopo le tensioni di una traversata. Sono attimi importanti, espressione di un obiettivo raggiunto, ai quali si dovrebbe dare più spazio.

Eccoci invece, dopo pochi minuti appaganti, a darci da fare per noleggiare un'auto che, oltre a servirci per accompagnare Paolo domattina presto all'aeroporto, ci permetta di partire subito per un giro dell'isola, con la solita ansia di voler vedere tutto, proprio tutto, in ventiquattr'ore e, cosa ancor più difficile, memorizzare bene il caos di emozioni fugaci che queste visite affrettate generano.

Mi chiedo oggi, mentre scrivo a distanza di mesi, cosa mi è rimasto dentro di Porto Santo. Di quel paesaggio arido e primordiale, di quei panorami mozzafiato sulla vicinissima isola di Baixo dagli sconvolti colori.¹ Beh, mi è rimasta la nostalgia di un incontro veloce e irripetibile, di un innamoramento a prima vista, di quella magia diffusa che solo l'imprevisto sa offrire. Ricordo in particolare – può sembrare strano – il lungo molo che si proietta nel mare di fronte al lindo paese di Vila Baleira, a circa un miglio dal porto. Un molo molto simile a quello di Alassio, in Liguria, dove andavo al mare quando ero bambino. Sì, l'ampia baia di Vila Baleira assomiglia proprio a quella di Alassio, con la sua meravigliosa spiaggia di sabbia fine, e mi riporta indietro nel tempo. Come ad Alassio, prima della realizzazione del porto il molo rappresentava l'unica possibilità di attracco.

Il nome Porto Santo deriva dalle acque spesso calme di quest'ampia baia, rifugio ambito delle caravelle nel XV secolo. A Vila Baleira visse Cristoforo

¹ Baixo è celebre per le miniere di calcare, che fornivano la materia prima per le fortificazioni e le chiese di Madeira.

Colombo tra il 1479 e il 1481: sposò infatti Filipa Moniz, una delle figlie di Bartolomeo Perestrelo, primo capitano di Porto Santo. Qui Colombo approfondì le sue conoscenze di cartografia e navigazione. Nella casa dove visse è ora allestito un piccolo museo.

Da bravi montanari saliamo sul Pico do Castelo, 444 metri di altitudine, vera fortezza naturale dove la popolazione dell'isola si rifugiava durante le incursioni dei pirati algerini specializzati nella caccia di cristiani da vendere come schiavi. Ci troviamo come per incanto ad attraversare una delle profumate foreste che, qua e là, ricoprono l'isola, grandi macchie verde scuro fra i grigi e i gialli dorati delle montagne spoglie. Sono merito di Antonio Schiappa de Azevedo, paladino del rimboschimento dell'isola con specie arboree diversificate. Il vicino Pico do Facho, il più alto dell'isola con i suoi 516 metri, invece ci respinge a causa della nebbia e del vento da nord. Ritorniamo in paese per gustare il famoso *picado* di carne di manzo con contorno di mais fritto, sostituendo il pane con un *bole do caco* cotto sulla pietra, spalmato con burro e aglio: una leccornia tipica dell'isola.

Di ritorno al marina facciamo conoscenza con Sven Yrvind, l'incredibile svedese che da oltre cinquant'anni naviga in Atlantico con minuscoli cabinati da lui progettati e costruiti. Si tratta di uno di quegli incontri di pontile imprevisti e per questo ancor più emozionanti. La nostra veloce visita di Porto Santo non poteva chiudersi in modo migliore.

Sven Yrvind: piccolo è bello

Folta barba bianca, corpo un po' barcollante sotto un bel volto nordico segnato da due vispi occhi azzurri. Un copricapò da deserto che gli protegge il collo dai raggi del sole. Lo incontro per caso al bar del marina di Porto Santo, seduto a un tavolo con altri lupi di mare dai capelli lunghi e dalle facce corrose dal sale. Lui è decisamente il più anziano di tutti.

«Mi chiamo Yrvind», si presenta tendendomi la mano visto il mio interesse nei suoi confronti. E prosegue con tono confidenziale, in un perfetto inglese, dicendomi che è svedese, che ha settantanove anni e da oltre cinquanta naviga su minuscole barche da lui progettate e costruite. Non navigazioni lungo costa, tanto per intenderci, ma grandi traversate oceaniche. Con *Exlex*, la sua attuale barca di 5,76 metri, aveva progettato di raggiungere la Nuova Zelanda dalla Svezia.

Da due mesi *Exlex* è purtroppo in secca, qui sul piazzale del marina, e non riprenderà più il mare. «Ho deciso di rottamarla», mi dice sconsolato, «questa

volta devo aver sbagliato qualcosa nel progettarla e costruirla, perché è piena di difetti: è lenta, poco stabile e difficile nelle manovre. Domani ritorno in Svezia in aereo per costruire un nuovo *Exlex* senza difetti, sempre nel piccolo laboratorio realizzato nella cantina sotto casa. Lo chiamerò *Exlex Minor* perché sarà un po' più piccolo.»

Gli chiedo perché progetta barche così piccole per così grandi navigazioni. Yrvind si aspettava senza dubbio questa domanda, infatti parte lancia in resta a spiegarmi tutti i vantaggi delle ridotte dimensioni, con una spiritosa premessa: «Le dimensioni delle mie barche sono sempre dipese da quelle del mio piccolo laboratorio sotto casa, in cui risulta impossibile produrne di più grandi! Sono inoltre dell'idea che la felicità del navigare non dipende affatto dalle dimensioni delle barche. Se poi aggiungi che quelle grandi costano di più sia per produrle che per mantenerle, che spesso risulta difficile o impossibile trovare un posto dove ormeggiarle, non puoi che concludere che piccolo è bello!».

Le piccole barche di Yrvind, per la verità non molto belle esteticamente, sono una costante fin dagli inizi dei suoi grandi viaggi per mare. Dal 1962, quando per la prima volta lasciò la Svezia per l'Atlantico su un guscio di legno lungo appena 4,75 metri. Pensando a lui, stipato nelle minuscole cabine dei suoi scafi, per una volta mi sento davvero un privilegiato con il mio vecchio e spartano 10 metri. È chiaro che non soffre affatto di claustrofobia, avendo passato gran parte della sua vita dentro barche che gli permettono a malapena di distendersi e stare seduto. Nell'era del comfort a ogni prezzo si può ben dire che lo spartano Yrvind naviga davvero controcorrente. Lo stupore si unisce allo stupore quando afferma di aver ospitato spesso giovani ragazze, addirittura due allo stesso tempo, come è successo con Gabi e Jannicke:

«Non mi era mai capitato di navigare con due fidanzate su una barca di cinque metri... lo spazio per riposare c'era solo per due, ma visto che uno di noi doveva sempre stare di guardia non ci furono mai problemi...».

Sentendolo raccontare, con un delicato humour, le sue ardite navigazioni sullo sfondo dei cinquanta ruggenti australi mi rendo conto sempre di più di avere di fronte a me un uomo di mare eccezionale:

«Nel 1974 ho raggiunto insieme a Jannicke (dopo aver mandato a casa la giovane Gabi perché non era all'altezza, n.d.a.) Tristan da Cunha con il *Bris*, di sei metri, una barca che mi ha dato grandi soddisfazioni. Nel 1980 sono stato il primo svedese a raggiungere capo Horn in solitaria controvento in inverno. Con il *Bris II*, un prototipo di 5,90 metri, ho superato il famoso capo una ventina di miglia a sud, poi sono ritornato indietro. Nel 1989 ho attraversato l'Atlantico e ho raggiunto il Canada controvento sulla *Yrvind.com*, di soli 4,8 metri: un pic-

colo gioiello, dotata di AIS ma senza una radio o un satellitare per comunicare a lunga distanza. L'ho chiamata così e ho montato l'AIS per invogliare chi la vedeva sul plotter ad andare a visitare il mio sito internet, unica mia fonte di reddito grazie ai piccoli contributi di chi mi vuole aiutare...».

Malgrado gli anni e la dislessia che da sempre lo affligge, si direbbe proprio che Sven Yrvind non abbia nessuna intenzione di mollare: vuole infatti non solo raggiungere la Nuova Zelanda, ma anche ripassare dall'Horn con l'*Exlex Minor*, che costruirà nei mesi successivi, passando notti e giorni nella cantina della sua casa in Svezia. Si tratterà di una circumnavigazione del globo oltre i cinquanta ruggenti.

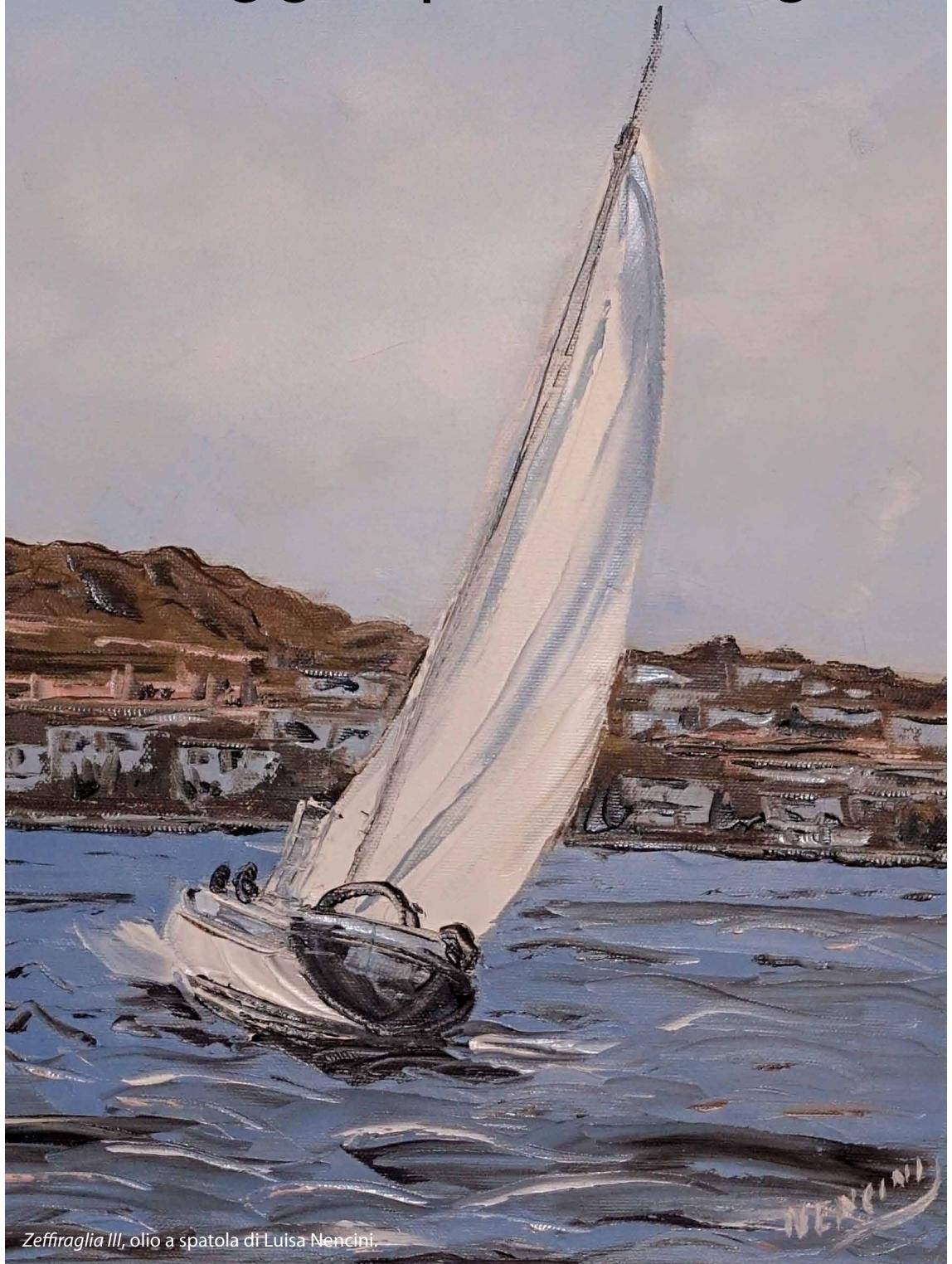
Oso accennare al problema della vecchiaia, soprattutto in considerazione dei rischi e delle difficoltà di un progetto del genere, ma Yrvind subito blocca le mie perplessità dicendo: «Gli anni sono solo un numero senza importanza, un numero che non mi preoccupa affatto. Quello che conta è l'esperienza e da questo punto di vista, con quello che ho fatto, mi sento tranquillo».

Avrei ancora tante cose da chiedergli, soprattutto particolari tecnici sulle sue barche, sulle vele montate su corti alberi, sul loro comportamento durante le tempeste che sicuramente ha dovuto e dovrà affrontare. Yrvind mi lascia eccezionalmente il suo indirizzo email, che non dà a nessuno: ci sentiremo nei prossimi mesi via Internet.

Di ritorno a casa, mentre lui progetta la sua nuova barca, io sprofondo nella consultazione del suo sito web www.yrvind.com, con tante foto dei suoi incredibili scafi e ampi stralci dei tre libri che ha scritto sulla sua intensa vita. L'occhio mi cade sulle foto di Yrvind insieme ai reali di Svezia per l'assegnazione dell'onorificenza del Royal Cruising Club dopo il suo passaggio dall'Horn. Il sito documenta anche le sue capacità di progettista di barche che sono tutto fuorché convenzionali e di inventore del più piccolo sestante esistente, grande quanto un anello da portare al dito.

Sul sito web seguo i progressi fatti nella realizzazione del nuovo scafo in leggero Divinycell rivestito internamente in carbonio, perché, dice Yrvind, il rivestimento esterno non offre la stessa protezione dagli urti. Ci scambiamo una serie di messaggi, vorrei sapere tutto sulle sue barche inaffondabili, ma Yrvind non ha tempo, ha i giorni contati per finire la sua nuova barca. Mi risponderà dopo averla varata. Io devo pazientare, lui deve realizzare una barca che gli faccia dimenticare quella abbandonata a Porto Santo. Perché, mi scrive: «Solo gli imbecilli non hanno il coraggio di correggere i propri errori».

Il viaggio per immagini



Zeffiraglia III, olio a spatola di Luisa Nencini.

TERCEIRA



Il marina di Angra do Heroísmo, Terceira.

A destra Guy Brown sul Kraken e Giorgio Belleri sul Pretorian Waki.

Zeffiraglia e Cristina a Terceira.



A sx Hikmet Essen nel suo ristorante Captain's Table.

Sotto Gerard Valois, ormeggiato con l'Oceanis 320 Antao accanto a Zeffiraglia.



A sx Agostino Rensi su Sogno.

A dx Alexandre Bettencourt, manager della Sailtour.



Le pazze feste dette Sanjoaninas durano ben dieci giorni.



Il piccolo marina di Flores.



L'aeroporto di Flores.



Trekking lungo la lussureggiante costa ovest dell'isola.



L'isolotto Monchique, il punto più occidentale d'Europa, fotografato dalla costa ovest di Flores.

CORVO



A sinistra Porto da Casa, in ampliamento nel 2018. Al centro Vila Nova do Corvo con la pista di atterraggio lungo il paese. Sullo sfondo Flores.

Il Caldeirão di Corvo, ovvero quando la natura diventa arte.



SÃO MIGUEL

L'arrivo a São Miguel all'alba.



Filipe Bentos su Carpe Diem a Ponta Delgada.



Le terme di Poça da Dona Beija a Furnas.



Manuel Rita, patron della guest house Comodoro.

