

Luigi Ottogalli

ROTTA A ZIG-ZAG

Incontri tra i navigatori degli oceani



Edizioni il Frangente

INDICE

- 7 Presentazione della prefazione
- 9 Prefazione
- 13 Capitolo 1
Le origini di un viaggio a “zig-zag”
- 29 Capitolo 2
Pantelleria
- 45 Capitolo 3
Isole, amici, Africa
- 73 Capitolo 4
Il grande delta del Casamance
- 89 Capitolo 5
A sud dell'equatore
- 155 Capitolo 6
Due avventure nell'Atlantico del Sud
- 173 Epilogo
Il cerchio si chiude
- 176 Caratteristiche principali del *Jonathan*
- 182 Glossario
- 189 Postfazione
- 190 Ringraziamenti

Mappa del viaggio

Rotta effettuata

Rotta prevista



Presentazione della prefazione

Ho chiesto all'amico Simone Perotti di scrivere una prefazione al mio modesto lavoro, in realtà è stata una scelta dovuta, poiché Simone è, in qualche modo, uno dei padrini del mio viaggio “zigzagante”.

Conobbi Simone attraverso uno scambio di e-mail che avevano come comune denominatore l'isola di Pantelleria dove lui ha una parente anche mia cara amica, e la passione per il mare e la navigazione a vela.

Lo scambio di corrispondenza, in un periodo in cui appena mi ero riaffacciato al mondo della vela, e i molti riferimenti letterari, di cui Simone è indubbio maestro, furono uno degli stimoli che mi indussero a riesaminare un aspetto della mia vita che allora avevo accantonato.

Con Simone e la sua compagna Nadia effettuammo anche una breve navigazione invernale da Trapani verso Palermo, prima della mia definitiva partenza. Era il capodanno tra il 2003 e il 2004, che trascorremmo splendidamente nel semideserto porto di San Vito lo Capo, con Simone e Silvia che fecero a gara nella preparazione della cena, mentre Nadia e io assistevamo come modesti aiutanti.

L'esperienza di navigazione rinsaldò la nostra amicizia, così che ora Simone non ha potuto negarsi di scrivere una prefazione al mio testo, a cui ha contribuito anche con preziosi consigli e un affettuoso sostegno.

LUIGI OTTOGALLI

Nota dell'autore

Ad eccezione di Dolores, nel racconto “La stanza nel Pelourinho”, tutti i personaggi menzionati nel testo sono stati realmente incontrati nel corso del viaggio. I nomi di alcuni e delle loro barche sono stati cambiati, altri conservati nella loro dizione originale, naturalmente non posso dire quali siano gli uni e quali gli altri.

Prefazione

Se Luigi avesse scritto un altro di quei libri sul giro del mondo fatto da velisti appassionati, giuro che non avrei accettato di scrivere la prefazione. Con tutto il bene che gli voglio. Francamente, non ne posso più di questi appassionati diari di bordo con relativa descrizione della burraschetta (dura ma superabile) e con resoconto dell'emozione improvvisa per la manta che nuota a fianco allo scafo o dello stupore per la cortesia degli isolani di qualche atollo sperduto. La letteratura di mare italiana ha mancato il suo appuntamento con la storia per secoli e oggi ci piomba addosso con la sua onda anomala di storie diaristiche, minime, che hanno su di me soprattutto l'effetto di farmi sembrare il mondo (il mare) affollato e meno appassionante.

Scrivo questa prefazione perché Luigi è riuscito nell'intento (che ritenevo impossibile) di scrivere un libro di mare in cui i protagonisti sono gli incontri. Anzi, lui glissa volontariamente su burrasche, secche, scogli e quant'altro capita a un marinaio che naviga sul serio. Lo fa per precisa scelta, dimostrando di essere un architetto, un marinaio ma anche un ottimo comu-

nicatore, che soggiace (mentre molti dimenticano di farlo) alla regola base della comunicazione non letteraria: cosa posso scrivere che qualcuno abbia interesse a leggere? Cosa mi è capitato che, descrivendolo, non sia qualcosa di già visto, letto, straletto? E lo fa molto bene...

Luigi e Silvia sono partiti per il loro giro alla chetichella. Nessun proclama, nessun manifesto di cambiamento del ritmo di vita, nessuna ideologia. Liberi come sono, hanno mollato gli ormeggi e via. Vivono solitari, come capita a chi viaggia per mare, ma non sono isolati. Forse lo erano di più quando vivevano sulla bella isola di Pantelleria. Sono persone che amano la gente, che incontrano volentieri gli altri, che amano ascoltare e parlare. Nel loro viaggio non c'è alcuna fuga, piuttosto avvicinamento. A cosa? Lo sanno loro, o forse neppure loro. Ma nel frattempo c'è l'avventura.

Questa avventura la apprendiamo dai racconti, la leggiamo filtrata dai loro incontri, ed è molto interessante anche per noi. Il libro che state per leggere non vi farà paura per le descrizioni del mare tempestoso, e non vi aizzerà verso radicali scelte di vita alla volta di paradisi tropicali dove la vita è ritenuta felice (e dove fatalmente le cose sono assai diverse da come ognuno le immagina). Piuttosto dimostra come la vita, che la si percorra in macchina, in barca o a piedi, è soprattutto una grande esperienza umana, gravida di circostanze, occasioni, e popolata da gente diversa come neppure immaginiamo. Persone semplici, oppure sofisticate, avventurieri sabbatici o uomini e donne liberi, che prendono la realtà ognuno a suo modo e così facendo ci danno una grande speranza: possiamo scegliere.

Guardate, non è cosa da poco. Il mondo sulla terraferma tende a massificare l'estetica e la filosofia, il progetto e la sua soluzione. Il mare invece è assai più grande, vi circola assai me-

no gente, ed è forse per questo che resta ancora un paradiso per gli uomini che vogliono vivere a modo loro, con i propri mezzi, la propria tenuta psicologica, le proprie soluzioni personalizzate. Ed eccole qui, in questo libro, le loro storie, che Luigi e Silvia condividono per brevi tratti, senza alcuna tentazione di cambiare il proprio stato di viaggiatori solitari ma senza alcuna timidezza a condividere con altri la rotta, almeno per qualche miglio.

Ne nasce un repertorio di facce che fa impallidire lo statico e freddo *facebook*. Profili di gente non descritta in quanto tale, ma attraverso gli incontri, l'alchimia dei momenti e delle circostanze, a cui vento, onde e carte nautiche hanno il compito di fare da cornice come in un quadro di Renato Schifani, cioè senza soluzione di continuità, senza separazione, in un tutt'uno insindibile, da studiare, osservare, godere.

Consiglierei questo libro a chi viaggia per mare, per correggere la diffusa tendenza a incontrare troppa gente, o a isolarsi eccessivamente. Ma ne suggerirei la lettura anche a chi se ne sta sul divano nel salotto di una baita, stufo del mondo, perché dimostra che oggi c'è ancora un modo sano di vivere insieme agli altri: fuggendo i luoghi comuni (nel senso letterale del termine), cercando i posti giusti per sé prima delle persone giuste (e fatalmente incontrandone di più, per affinità), e facendolo insieme a una persona amata con cui istituire un doppio punto geodetico minimo: un'isola abitata da due esseri soltanto. Un'isola che tuttavia non sta ferma, anzi, va in giro per distanze straordinarie, per tutti i mari, senza strade segnate, potendo cambiare rotta come fece Slocum, che decise di fare il giro del mondo e dopo un paio di migliaia di miglia verso est-sudest cambiò tutto e accostò di novanta gradi verso lo Stretto di Beagle. Come lui, anche Luigi e Silvia cambiano spesso idea,

12 ROTTA A ZIG-ZAG

perché sanno che l'unico modo per incontrare la gente giusta (e per vivere bene) non è cercarla come cani da tartufo, ma cercare per prima cosa di stare bene, in luoghi che ci corrispondano e dove, infatti, troveranno gente che c'è arrivata seguendo un ragionamento affine.

Buona lettura dunque. Grazie a Luigi e Silvia state per incontrare un mucchio di gente per le rotte del mare aperto. Indossate i giubbotti autogonfiabili e toglietevi di dosso l'abitudine alle relazioni di terraferma. Qui, è tutta un'altra storia...

SIMONE PEROTTI
www.simoneperotti.it

Capitolo 1

Le origini di un viaggio a “zig-zag”

Tutti i navigatori sanno che esistono le rotte ortodromiche e quelle lossodromiche, mentre pochi tra loro conoscono la rotta “a zig zag”.

Aprendo qualsiasi manuale di navigazione troviamo le definizioni d'ortodromica e di lossodromica che, semplificate, appaiono pressappoco così:

«Rotta ortodromica (dal greco *orthòs* – dritto – e *dròmos* – correre): è quella che congiunge due punti sulla superficie terrestre secondo il percorso più breve, è rappresentata con una linea retta. La rotta lossodromia (dal greco *loxòs* – obliquo - e *dròmos* – correre), invece, taglia i meridiani con un angolo costante, disegnandosi sulla Terra come un'ellisse, ed è naturalmente più lunga della linea retta che unisce i medesimi due punti».

Sullo stesso manuale non troviamo nessuna notizia che riguardi la rotta “a zig-zag” che è invece seguita da moltissimi viaggiatori-navigatori.

Possiamo definire “a zig-zag” quella rotta che unisce due punti della Terra passando per altri, infiniti punti, e che è rap-

presentata da una linea spezzata.

La rotta “a zig-zag” non è determinata dal desiderio di raggiungere nel minor tempo possibile una certa destinazione. Abbiamo visto che per questo scopo andrebbe benissimo quella ortodromica, ed è solo parzialmente influenzata dagli elementi meteorologici, come venti, correnti, stato del mare, ecc. In realtà viene via via disegnata dagli umori del navigante e dagli incontri fatti durante il percorso, che generano spesso l’impellente necessità di visitare luoghi assolutamente diversi da quelli prefissati.

Il più illustre dei navigatori “a zig-zag” è, senza dubbio, Joshua Slocum - anche se lui non sapeva di esserlo.

Il grande pioniere della navigazione da diporto a lungo raggio aveva originariamente deciso di entrare in Mediterraneo per raggiungere l’oceano Indiano attraverso il canale di Suez; giunto a Gibilterra cambiò completamente d’avviso e mise la prua dello *Spray* sulle isole di Capo Verde per realizzare il suo famoso periplo attorno al mondo. Moitessier, il grande navigatore francese, non menzionò mai, nei suoi numerosi scritti, il termine “zig-zag”, ma che cosa fu, se non un cambiamento “a zig-zag”, la sua singolare decisione, arrivato vicino a Città del Capo, di buttare al vento una ormai certa vittoria nella prima regata in solitaria attorno al mondo, e fare rotta verso le isole della Polinesia?

Quasi tutti i navigatori che scrivono dei loro viaggi parlano sempre di programmi precisi, come circumnavigazioni in diciotto mesi o in tre anni, passando per gli stretti o doppiando i grandi capi. La casistica sarebbe infinita, pochi si attardano a descrivere le navigazioni casuali o estemporanee, prive di programmi precisi o d’impegni eroici.

I navigatori che praticano la rotta “a zig-zag” però non so-

no pochi. Girando per il mondo ne abbiamo incontrati parecchi e, ovviamente, noi stessi facciamo parte di questa schiera, poco nota, poco mediatica, ma che è formata, forse, dagli ultimi esploratori-avventurieri di questo crepuscolare ventunesimo secolo.

In queste pagine voglio raccontare le nostre esperienze di viaggio - di Silvia e mie - e quelle d'amici incontrati per caso, i motivi che ci hanno spinto a viaggiare e gli impulsi che ci hanno indotto a zigzagare alla ricerca di esperienze, luoghi e incontri sempre diversi.

I viaggi nascono spesso da un progetto, con un luogo di destinazione, un mezzo con cui realizzarli, un tempo di conclusione e un compagno o una compagna, o più di uno, con cui condividere l'avventura. A volte i compagni siamo solo noi stessi, ed è allora che ci si avventura in un viaggio in solitario.

Questo viaggio è nato da un progetto molto semplice: un mezzo, una compagna e un'idea iniziale di partenza; fin dall'inizio mancava l'indicazione di quando avrebbe dovuto concludersi. Il mezzo scelto è stato una barca a vela di nome *Jonathan*, la compagna, e in un certo modo istigatrice al viaggio, è stata Silvia con la quale già da alcuni anni condividevo la mia vita sull'isola di Pantelleria, e il programma iniziale era quello di visitare il maggior numero possibile di isole.

Da diversi anni, ormai, avevo "attaccato la barca al chiodo", anzi, per essere più precisi, l'avevo venduta e mi ero risolto a vivere e a lavorare a Pantelleria, la grande barca che se ne sta immobile in mezzo al mare.

Sull'isola ero approdato quindici anni prima, sorpreso da una di quelle burrasche autunnali che fanno schiumare improvvisamente le acque del Canale di Sicilia e sembrano non voler lasciare scampo, ma che fortunatamente sono sempre di

breve durata.

Colpito dalla magia dell'isola, vi comprai subito casa. A quel tempo i prezzi erano molto convenienti. In realtà si trattava di uno splendido e grande rudere di pietre laviche, cupole, volte a crociera cadenti, stalle, mulini, forni, il tutto appollaiato su di un altopiano da cui la vista spaziava senza ostacoli sul mare fino alle vicine propaggini dell'Africa.

Il programma, allora, era quello di continuare la mia navigazione, fare un "classico" giro del mondo in due anni, e poi ritornare per ristrutturare il grande *dammuso* (così si chiamano le antiche case rurali a Pantelleria) e fare dell'isola una base strategica per continuare la mia attività di charter, a corto raggio, nel Mediterraneo.

Come però accade spesso nella vita, tanto più i programmi sono precisi, tanto meno si compiono interamente nel modo voluto.

In effetti salpai da Pantelleria e navigai fino a Salvador de Bahia, ma durante tutta la navigazione non facevo altro che elaborare progetti di ristrutturazione del complesso che avevo acquistato, così che il tavolo da carteggio del *Gaia 2*, un bel ketch di 14 metri, sembrava più uno studio d'architettura che una sala nautica.

Mi sembrò quindi del tutto naturale, all'approssimarsi della stagione delle piogge in Brasile, mettere la prua a nord, oltrepassare l'equatore, fare un rapido passaggio alle piccole Antille e riattraversare l'Atlantico verso il vecchio continente sulla classica rotta Martinica-Azzorre-Gibilterra.

Così, con alle spalle undici mesi di navigazione e tredicimila miglia percorse, ero tornato al punto di partenza, pronto alla nuova avventura di ristrutturare il *dammuso* e crearmi un diverso stile di vita sull'isola.

Dodici anni dopo avevo completamente dimenticato le bar-

che e i viaggi, il mare lo vedeva solo dall'alto del mio nido d'aquila, e mi dedicavo completamente alla conduzione del mio agriturismo, ai miei cavalli e alla professione d'architetto.

Il primo cambio di rotta

Quando Silvia comparve nella mia vita - era fuggita dalle valli del Trentino per poter finalmente liberare lo sguardo oltre gli angusti confini delle ripide montagne, sull'ampia azzurra superficie del mare - mi sembrò d'aver trovato finalmente la giusta compagna per dividere la vita, affascinante ma a volte rude, dell'isola.

Ma ancora una volta la rotta si faceva zigzagante e il timoniere non seguiva più il calcolato cammino impostato dal navigatore.

Accadeva sempre più spesso che Silvia se ne uscisse con frasi del tipo:

«Sai, oggi ero a cala dei Cinque Denti, c'erano delle belle barche all'ancora e mi sono sorpresa a pensare 'chissà da dove vengono', e ancora di più, 'chissà dove possono andare...» e io subito a raccontarle i piaceri della navigazione, a dirle che la cosa bella del mare è che non ha confini, una volta lasciata la terra, si può andare dove si vuole. A rievocare la magia dell'approdo dopo una traversata, anche se corta, su una costa ignota: al fascino di un porto sconosciuto che ti consente di penetrare direttamente nel cuore della città che si apre, davanti al navigante, come un prezioso scrigno colmo di segreti e di tesori.

Ma le raccontavo anche delle fatiche dei lunghi turni notturni, delle burrasche improvvise, delle inevitabili avarie che a volte ti possono inchiodare per tempi lunghissimi in luoghi

non del tutto piacevoli.

Erano però discorsi fuggitivi, quasi casuali, che rapidamente passavano senza lasciare apparenti tracce nella memoria.

In quell'epoca un amico velista, un ottimo regatante che faceva parte della vasta tribù dei "forestieri" installatisi a Pantelleria, aveva aperto una moderna scuola di vela dotata di un vero taglio professionale, cosa abbastanza rara rispetto alle diverse attività che nascevano in modo estemporaneo sull'isola, e Silvia decise di iscriversi a uno dei primi corsi.

I nostri tranquilli discorsi serali, mentre ammiravamo il sole tramontare dietro Capo Bon, volgevano quindi, sempre più spesso, al tema della sua nuova passione.

Alla fine del corso, l'amico che gestiva la scuola di vela mi propose di fare qualche uscita da solo con Silvia; erano molti anni che non mettevo piede su di uno scafo a vela e ancora di più che non lo facevo su di una piccola deriva, ma accettai.

Così mi ritrovai nuovamente ad armare una barca, ad affermare la barra del timone, a sentire la forza e la direzione del vento e a provare l'indiscibile ebbrezza di controllare questi elementi che mi permettevano di scivolare silenziosamente sulla serica superficie del mare mentre il piccolo scafo lasciava una scia gorgogliante dietro di sé.

La stagione estiva volgeva al termine e i turisti, sorta di nuovi barbari che invadevano l'isola da giugno a settembre, stavano per ritornare ai loro freddi paesi nordici: potevo dunque, tranquillamente, chiudere l'attività dell'agriturismo. Anche il cantiere che avevo in corso stava segnando una battuta d'arresto e pertanto la logica conclusione di un'estate di corsi di vela e d'uscite in deriva non poteva essere che una piccola crociera. Una tiepida sera autunnale, seduti per un aperitivo al bar Policardo, proposi a Silvia di noleggiare una barca a vela e di

fare una crociera di una settimana alle Eolie e lei senza esitare accettò con entusiasmo.

In una soleggiata mattina di fine settembre ci presentammo al Marina di Porto Rose, vicino a Messina, per prendere possesso dell'imbarcazione noleggiata.

Non ricordo assolutamente che modello di barca fosse, era senza dubbio di un noto cantiere francese, lunga 30 o 33 piedi (circa 10 metri), molto larga, con bordo libero alto, poppa gigantesca, timone a ruota con consolle astronautica per gli strumenti, insomma tutto quello che meno apprezzavo in una barca a vela, ma sarebbe stata per una settimana la “nostra barca”, e quindi subito l’amai.

Non senza una certa apprensione ed emozione affrontai, dopo molti anni di vita terricola, la prima uscita per la traversata delle 15 miglia che ci separavano dall’isola di Vulcano, al timone di una barca che non conoscevo e con un equipaggio che certamente non si poteva definire “esperto”.

La barca, nonostante le sue forme poco incoraggianti, si comportò dignitosamente. Con un vento moderato da maestrale e un’andatura di bolina larga assunse subito un buon passo. Quando il vento rinforzò un poco decisi di ridurre la superficie della randa prendendo una “mano di terzaroli” per testare me stesso, l’equipaggio e l’attrezzatura. Incredibilmente, l’operazione riuscì senza urla o ingarbugliamenti di manovre e in un tempo ragionevole.

Tutto procedeva quindi per il meglio.

Trascorremmo la prima notte alla fonda nella baia di Levante che, secondo le ultime previsioni meteorologiche, avrebbe dovuto essere perfettamente ridossata dai venti previsti da ponente.

Naturalmente, come sovente succede in Mediterraneo, il

vento decise di farsi beffe dei meteorologi e al calar del sole prese a soffiare gagliardamente proprio da levante!

Passammo la nostra prima notte di crociera facendo la guardia all'ancora, senza neppure il conforto di un pasto caldo, poiché il regolatore di pressione della bombola del gas non funzionava, e per di più con la certezza di non poter prendere neppure il sacrosanto caffè caldo della mattina.

E dire che tra le mie massime inderogabili avevo detto una volta a Silvia:

«In barca, specialmente in condizioni difficili, non bisogna mai farsi mancare un buon pasto cucinato!».

Nonostante questo, ne uscimmo abbastanza bene. Io sopportai brillantemente la mancanza di sonno e, cosa ancor più importante, quella del caffè della mattina, e Silvia non trasse funesti presagi da quella prima notte poco confortevole.

Con la sollecita collaborazione del noleggiatore, il problema del gas fu risolto prontamente, assicurando il lato alimentare, mantenuto sempre ad eccellenti livelli dalle cospicue doti culinarie di Silvia; potemmo quindi dedicarci serenamente a girovagare tra le isole.

Le isole Eolie, passata la follia agostana, sono splendide e il tempo buono ci permise di assaporare il piacere di approdare in porticcioli semideserti, di ancorare in baie dall'acqua cristallina, di dedicarci ad amene escursioni all'interno, di gustare l'ottima cucina e la proverbiale ospitalità siciliana.

La crociera non era ancora terminata che già avevo acquistato l'ultimo numero di *Bolina* e la sera in pozzetto sfogliavamo i piccoli annunci, alla ricerca di una barca intorno ai 10 metri in vendita in Sicilia.

In breve, avevamo deciso di comprare assieme una barca a vela, di tenerla a Pantelleria e di utilizzarla per brevi crociere

nel Mediterraneo meridionale.

Alcuni mesi dopo, in pieno inverno, ci trovavamo a Licata a preparare la barca che avevamo appena acquistato, con l'intenzione di portarla sulla nostra isola.

La scelta fu compiuta sull'onda di un repentino innamoramento. Arrivammo a Licata dopo un viaggio massacrante da Palermo che ormai era notte fatta e quando la vedemmo la prima volta, ormeggiata a un traballante pontile di legno, ci parve bellissima. Scafo blu, basso sull'acqua, prua e poppa fini, tuga armoniosamente raccordata alla coperta, un aspetto d'insieme semplice, marino, elegante. Sono sempre stato dell'avviso che le barche si possono acquistare solo se ci colpiscono profondamente su un piano cui siamo molto sensibili, e io sono sensibile all'estetica. La scelta finale avvenne, comunque, anche secondo rigorose considerazioni razionali, e perfezionammo l'acquisto solo dopo aver eseguito un attento e scrupoloso esame sia a terra che in acqua.

Anche il nome giocò il suo ruolo: si chiamava infatti *Pigra*, il che ci parve di buon auspicio e congeniale a quello che intendevamo avrebbe dovuto essere il nostro stile di navigazione.

Il prezzo rientrava nel budget che avevamo stabilito, le dimensioni - 10 metri - erano adatte al nostro programma di navigazione, e prometteva d'essere anche uno scafo veloce con poco vento, cosa di non trascurabile importanza per delle crociere mediterranee.

Nasce un equipaggio

Dopo aver perfezionato l'acquisto, armato la barca, verificato attrezzi e motore, decidemmo di trasferirla da Licata a

Pantelleria: una navigazione di circa 100 miglia con attraversamento del canale di Sicilia che in inverno non è uno dei campi di navigazione più semplici e rilassanti del mondo.

La prima tappa, da Licata a Porto San Leone (vicino ad Agrigento), fu percorsa prevalentemente a motore, senza particolari problemi a parte il GPS che nelle prove in porto forniva dei punti attendibili, ma in navigazione pensò bene di accusare i suoi limiti di vetustà. Ero però abituato a navigare senza questo strumento, prima non ne avevo mai avuto uno a bordo, quindi approfittai dell'occasione per riprendere dimestichezza con squadrette, compassi e carte nautiche e per impartire a Silvia le prime lezioni di navigazione piana. È vero che lei aveva una bellissima patente per barche a motore, con abilitazione senza limiti, ma l'aveva conseguita molti anni prima sul lago di Garda, e notoriamente sul lago è sempre facile sapere dove ci si trova, quindi in fatto di navigazione non c'era d'aspettarsi molto!

Ligio alla regola che vuole un controllo del motore prima d'ogni partenza e dopo ogni arrivo, appena ormeggiati nel porticciolo turistico di San Leone e ancor prima di prendere il nostro rituale tè del pomeriggio, aprii il vano motore per controllare che tutto fosse in ordine. Quasi non volevo credere ai miei occhi quando vidi che tutta la "ghiotta" (la parte di sentina che sta sotto il motore) era piena fino all'orlo di un liquido scuro e denso!

Eravamo dunque in avaria, e una di quelle brutte! Per rendere poi le cose più semplici e gradevoli, ci si mise anche una bella burrasca da libeccio che per due giorni spazzò il porto con forti e fredde raffiche di vento.

Silvia, dimostrando un grande spirito d'adattamento o una folle incoscienza, anche in questa occasione non si perse d'animo.

Invece di dichiarare, come molte altre avrebbero fatto: «Io me ne vado in albergo, qui non se ne può più!», oppure: «Torno subito a casa, vedi tu di sbrogliartela con questa maledetta barca...» sopportò stoicamente i due giorni di freddo e sballottamento, s’impegnò a fondo per aiutarmi a svuotare la sentina dall’immonda sostanza vischiosa, olio misto a nafta, che l’aveva invasa e a trovare, assieme, una soluzione per uscire dalla precaria situazione in cui ci trovavamo.

Riuscimmo a metterci in contatto con il venditore che aveva garantito il motore e con il cantiere nel quale sostava la barca al momento dell’acquisto, e quindi decidemmo di rientrare a vela a Licata dove si sarebbe potuto provvedere alle riparazioni del caso.

Il libeccio, come prevedibile, girò a maestrale: forte, ma in ogni modo da terra e nella buona direzione per ritornare dove eravamo partiti.

In una mattina fredda e soleggiata salpammo per Licata con due mani di terzaroli alla randa e il genoa parzialmente avvolto sull’avvolgifiocco. Appena usciti dal porto il *Pigra* prese a volare letteralmente sulle corte onde alzate dal vento di terra.

Seduto sulla panca sopravvento, con mano alla barra del timone, percepivo ogni movimento, ogni vibrazione della barca che con sicurezza si lanciava sempre più in avanti, mentre Silvia mi riforniva di panini e si godeva la veleggiata.

In poco meno di tre ore coprimmo le 20 miglia che separavano il porto di partenza da quello d’arrivo, e per l’ora di pranzo eravamo tranquillamente ormeggiati al molo del medesimo cantiere che avevamo lasciato solo pochi giorni prima.

Le basi di un equipaggio coeso erano state gettate, nulla sembrava potesse più spaventarcì, e ampie e inusitate prospettive si aprivano di fronte a noi.



Il piccolo motorsailer di Kurt, ormeggiato al molo del porticciolo di Scauri a Pantelleria. Kurt fa parte della vasta categoria di navigatori che si arenano e non si muovono più.



Silvia al timone.



Riflessi a Formentera, l'isola sospesa tra cielo e acqua.



La Rocca di Gibilterra, porta del grande oceano. *Nel riquadro:* il faro di Punta Europa, lembo più a sud del continente europeo.



Ancoraggio sul Rio Guadiana, confine tra Spagna e Portogallo.