

Sergio Davì

**PALERMO-AMSTERDAM**  
**3000 miglia IN GOMMONE**

Dai fiori di Sicilia ai fiori d'Olanda



**Edizioni il Frangente**

# Indice

## **6 Premessa**

- 6** L'idea
- 7** La passione

## **9 Il progetto**

- 9** Il progetto prende forma
- 14** I compagni
- 15** La preparazione
- 17** Preparazione al Coni Sicilia e festa al CostapONENTE

## **19 Il viaggio**

- 19** 28 ottobre 2010: la partenza
- 21** 29 ottobre – 3 dicembre: Carloforte
- 24** 4 dicembre: rotta per Minorca
- 27** Ibiza
- 31** 7 novembre: rotta verso lo stretto di Gibilterra
- 34** 11 novembre: partenza da Gibilterra e arrivo a Cádiz
- 35** 12 novembre: arrivo a Lagos, Portogallo
- 36** Lisbona
- 39** 16 e 17 novembre: partenza da Lisbona e sosta a Porto
- 41** Un'imprevista e prolungata sosta a Bayona
- 43** Partenza da Bayona
- 45** Il Golfo di Biscaglia in un'unica traversata
- 47** L'agitato tragitto verso Guernsey
- 55** L'arrivo all'isola di Guernsey
- 57** Il gelido dicembre di Brighton
- 60** Le ultime tappe
- 63** Finalmente Amsterdam

## **71 Ringraziamenti**



SCHEDA TECNICA	
GOMMONE	Solemar 33 Night&Day (9,99 x 4,02 m f.t.)
MOTORI	Mercury Verado F300 (2 pz)
ELICHE	4 pale in acciaio Revolution 17" x 14"
MIGLIA PERCORSE	2825 (5200 km)
GIORNI DI NAVIGAZIONE	22
GIORNI DI SOSTA	19
ORE DI NAVIGAZIONE EFFETTIVA	161
VELOCITÀ MEDIA	17,5 nodi (32,37 km/h)
CONSUMO TOTALE BENZINA	16.385 litri
CONSUMO ORARIO	101,8 litri/ora (2 motori)

## **PALERMO - AMSTERDAM**

**28 ottobre - 7 dicembre 2010**

<b>DATA</b>	<b>PERCORSO</b>	<b>MIGLIA</b>
28 ottobre	Palermo - San Vito Lo Capo (sosta tecnica)	36
29 ottobre	San Vito Lo Capo - Carloforte	225
4 novembre	Carloforte - Mahon (Minorca)	214
5 novembre	Mahon - Santa Eularia (Ibiza)	146
6 novembre	Santa Eularia - Almerimar	282
7 novembre	Almerimar - Benalmadena	90
10 novembre	Benalmadena - Gibilterra	58
11 novembre	Gibilterra - Cadice	72
12 novembre	Cadice - Lagos (Portogallo)	120
13 novembre	Lagos - Lisbona	143
16 novembre	Lisbona - Porto	180
18 novembre	Porto - Bayona	83
22 novembre	Bayona - Burela	209
23 novembre	Burela - Ribadeo	17
24 novembre	Ribadeo - Guilvinec	280
25 novembre	Guilvinec - Loctudy (spostamento tecnico)	8
27 novembre	Loctudy - Camaret sur Mer	76
29 novembre	Camaret sur Mer - St Peter Port (Guernsey)	178
3 dicembre	St Peter Port - Brighton	143
5 dicembre	Brighton - Dunquerque	110
6 dicembre	Dunquerque - Vissershaven	110
7 dicembre	Vissershaven - Amsterdam	45

## Premessa

### L'idea

In questi ultimi anni ho mostrato le meraviglie del mare a numerosi turisti, desiderosi di provare l'avventura del gommone, come skipper di brevi crociere che partivano da Palermo, passavano per Cefalù e raggiungevano le isole Eolie, per far conoscere anche ad altri la bellezza del mare, con le sue superfici cristalline e le sue coste stupende. Tre anni fa mi trovavo proprio sul tragitto delle mie piccole crociere, quando uno dei turisti a bordo mi fece una domanda.

Mi chiese se potevo arrivare ovunque con il gommone.

Era una domanda molto semplice, fatta per curiosità. Ci ragionai su. Il gommone è un mezzo sicuro, stabile, attrezzato. Quindi sì, perché no? Si può arrivare ovunque con il gommone, certo. Quel turista era di Amsterdam. «*Can you arrive even to Amsterdam with the rib?*» Riuscire ad arrivare fino ad Amsterdam in gommone.

Quella domanda, apparentemente così innocua, stava già scatenando in me un'ondata di idee, stava già per dare vita a quello che tutti avrebbero poi ritenuto un sogno. E lo era.

«Sì, ci riuscirei.»

Per molti era soltanto un sogno. Io l'ho trasformato in realtà.

## La passione

Quando ero piccolo spesso andavo con la mia famiglia a Casteldaccia, precisamente a Fondachello, dove avevamo una piccola villetta in una zona di mare. Perciò fin da piccolissimo andavo in barca con mio padre e i miei fratelli, quasi tutti i giorni. Da qui è nata la mia passione, per la tranquillità delle onde che ti sospingono lievemente e per il mistero della profondità così intensa del mare. Ho iniziato a adorare il mare come elemento primario della mia vita a circa sei mesi, quando ci cascai dentro per sbaglio. Mio padre mi tirò subito fuori dall'acqua preoccupatissimo, pensando che stessi quasi per annegare, mentre io al contrario ero seriamente divertito. Avevo appena fatto la mia prima esperienza di apnea, e non potevo essere più felice e sorridente. Facendo altre prove, con il tempo, era ormai chiaro quanto fossi legato al mare.

Iniziai allora ad andare in barca, ovviamente non da solo perché ero ancora molto piccolo. Avevo un po' meno di dieci anni, quando i miei fratelli ricevettero una Lord 310, una piccola barca di 3,10 metri con un Johnson di un cavallo e mezzo. Io ero ancora troppo piccolo e inesperto per quel motore, per cui loro lo toglievano per permettermi di portare la barca a circa cinquanta metri di distanza dalla riva, dove mi fermavo, gettavo in acqua una pietra avvolta in una cima e stavo beatamente lì a pescare. Allontanarmi anche soltanto di venti o trenta metri, dove l'acqua era profonda non più di due metri, rappresentava per me una vera e propria evasione.

Tutto ciò di cui avevo bisogno era il MARE.

E anche qualcosa con cui potere navigare.

Da questo scaturì l'interesse per i gommoni mano a mano che

la mia passione si faceva sempre più forte e la mia età mi permetteva di superare i primi piccoli ostacoli. Diventando più grande e più esperto, infatti, vidi aprirsi sempre di più le mie possibilità e allargarsi i confini.

All'età di diciotto, diciannove anni diventai proprietario del mio primo gommone, un Sillinger di 3,75 metri con un motore Mariner di 15 cavalli. E questo fu solo l'inizio di una serie di passi avanti: gommoni di 4 metri con 20-25 cavalli e così via. Circa dieci anni fa mi dedicai all'organizzazione di brevi tragitti in gommone per i turisti. Ero il loro skipper e li portavo da Palermo alle isole Eolie, percorrendo il tragitto "coast to coast" passando per Cefalù. Li scortavo lungo la costa, mostravo loro i punti più belli, aprivo i loro occhi a scenari che fino a quel momento avevano visto soltanto con la fantasia o sulle riviste.

Il paesaggio ha la capacità di incantare, e per di più la leggerezza e la particolarità di quelle brevi crociere erano l'ideale per godere di quei panorami dal mare in assoluta serenità. In seguito passai a un gommone più grosso, allargando sempre più i miei confini. Andata e ritorno in un'intera giornata di crociera breve è un'esperienza fantastica che rimane per un'intera vita.

Circa tre anni fa stavo seguendo la mia solita rotta verso le Eolie e come sempre i turisti erano entusiasti. Uno di loro quel giorno si avvicinò a me con aria curiosa, quasi di sfida. Mi chiese se fossi capace di arrivare ovunque con il gommone. Senza esitare risposi di sì. Il gommone, per chi lo sa portare e sa quali sono le regole da seguire e le cose da evitare, è un mezzo molto sicuro e capace di raggiungere qualsiasi luogo.

Lui era di Amsterdam. Mi domandò se sarei riuscito ad arrivare fin lassù. Gli risposi di sì.

## Il progetto

### Il progetto prende forma

Da quel preciso momento nacque l'idea della traversata in gommone da Palermo ad Amsterdam e iniziai a pensare a come poterla realizzare.

A ottobre presi allora l'aereo per andare al salone di Genova 2009, un importante evento per la nautica italiana e internazionale. In quel momento, infatti, era di fondamentale importanza prendere quanti più contatti possibili. Nasce così il progetto "Dai fiori di Sicilia ai fiori d'Olanda", che mi ha dato la possibilità di entrare in contatto con diverse aziende del settore e fabbriche di motori, tra cui la Mercury Italia.

Inoltre, quell'avventura avrebbe avuto un significato ancora più importante, che andava oltre il tempo: il tragitto dalla Sicilia ad Amsterdam avrebbe coinciso con il percorso intrapreso dalla nave che trasportava la salma di De Ruyter, celebre e coraggioso ammiraglio olandese che aveva vinto importanti battaglie durante i conflitti franco-olandesi nel XVII secolo.

Un uomo del mare, un navigatore sprezzante di qualunque pericolo si ponesse davanti a lui.

Seguire la sua rotta sarebbe stato per me un onore al quale ero deciso a non rinunciare.

Tuttavia, tornando alla realtà del presente, l'aspetto organizzativo non fu certamente facile. Bisognava anzitutto trovare gli sponsor. Avevo bisogno praticamente di tutto quanto mi poteva



servire per arrivare fino ad Amsterdam: denaro, motori, un gommone adatto all'impresa, ma soprattutto persone che confidassero nelle mie capacità e credessero nel mio progetto.

L'aspetto organizzativo si rivelò complesso, anche perché me ne occupai personalmente e da solo. Unire quel puzzle fu molto faticoso e, ripensandoci, mi rendo conto che senza la mia grande passione per il mare, la traversata Palermo-Amsterdam non si sarebbe mai realizzata.

Dall'altro lato della medaglia molte erano le difficoltà e la diffidenza altrui: ero un emerito sconosciuto che prometteva la buona riuscita di un'avventura rischiosa. Nessuno pensava che sarei davvero partito. Erano in molti a dire di sì, ma non credevano realmente a quanto dicevano. Infatti poi si tiravano indietro, convinti che fosse solo un sogno. Non posso in realtà dar loro torto, in fondo avevano ragione a pensare che il mio progetto fosse solo un sogno. Tuttavia non afferravano che il mio era uno di quei sogni che si sarebbe trasformato in realtà.

Avendo alle spalle una lunga carriera di rappresentante, possedevo una discreta dialettica, fatta di pochi aggettivi, ma molte, moltissime parole. Dovevano credere in me, a tutti i costi.

Telefonai in tutta Europa, senza mai arrendermi, aiutato anche da tirocinanti che in quel periodo lavoravano presso l'Associazione Ciuri Ciuri Mare, di cui faccio parte. Alla fine, grazie alla nostra buona volontà e pazienza, riuscimmo a trovare persone che ci diedero un aiuto importante.

Oggi so per certo che mantenere le promesse e realizzare i propri progetti apre nuove frontiere.

Al salone di Genova avevo infatti parlato con Alessandra Zazzero, gentilissima rappresentante della Mercury Italia, riguardo

alla disponibilità di due motori Verado da 300 cavalli. Nel giro di breve tempo ricevetti la sua risposta, che fortunatamente era affermativa. Di lì a pochi mesi saremmo entrati in possesso di quei motori.

Così si alternavano telefonate di ricerca da parte mia per trovare sponsor e cantieri di gommoni a telefonate di risposta da parte delle aziende con cui ero entrato in contatto a Genova.

Un giorno ricevetti la risposta dal mio amico Ettore Garofalo del cantiere Heaven, che era seriamente interessato al mio progetto. Infatti avevano stipulato un accordo che prevedeva la disponibilità di un gommone Heaven 34. Sembrava che tutto stesse andando per il verso giusto, ma poco dopo sciogliemmo amichevolmente il contratto per divergenza di idee e per grossi problemi economici dovuti sostanzialmente a mancanza di fondi e di sponsor. In ogni caso non c'era tempo né motivo per scoraggiarsi.

Giunge allora la risposta del cantiere Solemar e stavolta è certo: avremmo avuto a disposizione un Solemar 33 Night&Day, con motori 300 Verado Mercury concessi da Nautyland L'Accricomare, azienda situata a Lavinio-Anzio (in provincia di Roma) concessionaria dei marchi più prestigiosi nel settore nautico. A febbraio 2010 presentai il progetto anche alla fiera nautica di Roma, il Big Blu. Gli organizzatori stessi di questo evento erano uno dei miei sponsor per cui mi omaggiarono di uno stand grazie al quale entrai in contatto con numerosi rappresentanti di aziende del settore, come la Nautica Più, una delle più grandi ditte di forniture nautiche del centro Italia.

In quell'occasione presi contatti anche con Piero Francisconi, presidente dell'azienda Arimar e proprietario della Solemar, e con sua moglie Antonella. Sono i distributori del marchio Stan-

dard Horizon, materiale GPS e VHF, e ci avrebbero fornito la radio di bordo e il GPS chart plotter, munito di cartina nautica. Parlammo dunque della fornitura necessaria, ma anche del fatto che loro, essendo proprietari della Solemar, avrebbero potuto esserci di grande aiuto specialmente per l'utilizzo di uno dei loro gommoni. Tuttavia avevo già stipulato il contratto con la Heaven, contratto che ancora non sapevo che non sarebbe andato a buon fine per questioni tecniche che comunque non hanno leso i rapporti personali e professionali con il cantiere.

Quando, due mesi dopo quell'incontro, il fatto avvenne e il contratto fu definitivamente sciolto, mi ricordai delle parole di Piero Francisconi, il quale mi aveva raccomandato di non esitare a contattarlo qualora ne avessi avuto bisogno. Ed effettivamente, ne avevo davvero bisogno, dal momento che all'improvviso mi era nuovamente venuto a mancare il mezzo più importante per rendere concreto il mio progetto. Lo chiamai e lui, con la massima disponibilità, mi concesse l'utilizzo di un suo gommone, che inizialmente era munito di due diversi motori, sempre fuori bordo. Avendo già stipulato un contratto con la Mercury e la Nautyland L'Accriccomare, quest'ultima spedì i motori al cantiere della Solemar che così mise a punto il gommone.

Ora si poteva perfezionare il progetto riguardante la vera e propria traversata. L'idea si era ormai concretizzata e qualcuno iniziava a crederci sul serio.

Il mezzo fu poi trasportato in autotreno fino a Nettuno dove, in collaborazione con la Nautyland L'Accriccomare, feci gli opportuni controlli e il giorno successivo salpai per Palermo. Eravamo agli inizi di luglio.

Il trasferimento via mare fino a Palermo fu per me e il mio ami-

co Franco Tripodi un'ottima occasione per testare il mezzo: era comodo, molto spazioso e vivibile, con motori potenti.

Avrei poi usato il gommone due mesi, prima della partenza, per le mie brevi crociere da Cefalù alle isole Eolie. Il mezzo era davvero molto spazioso, con comodissimi posti per la notte. Tuttavia era molto grosso e pesante, per cui sarebbero state necessarie alcune regolazioni in più per poter navigare fino ad Amsterdam.

Poterlo provare con calma durante quei due mesi fu davvero molto importante per prendere confidenza con il mezzo, conoscere le sue reazioni ai vari assetti provati ed essere in grado di individuare immediatamente le fonti di eventuali problemi. Infatti alla fine di quel periodo di prova sapevamo tutte le variazioni che avremmo dovuto fare.

Poco a poco, con impegno e pazienza, gli ostacoli e le difficoltà si andavano esaurendo fino a sparire del tutto, spianando così la strada. Inizialmente la data di partenza era stata fissata per maggio 2010, ma poi per motivi organizzativi fu spostata a ottobre, per cui il progetto fu proiettato in un periodo molto duro a causa delle condizioni meteomarine non ottimali e del freddo gelido, tipico dei mesi di ottobre, novembre e dicembre. La traversata si sarebbe dunque svolta in inverno, non più in estate. Un periodo freddo, troppo freddo per chi deve trovarsi in pieno oceano a bordo di un gommone. Infatti avremmo poi incontrato perturbazioni meteorologiche importanti, che misero a dura prova il mio spirito e quello di chi mi accompagnava in quest'avventura. Ma non è ancora il momento di parlare di questo. In molti credevano che il mio fosse soltanto un sogno, uno di quelli impossibili da realizzare. Nella realtà non era così, e l'ho

dimostrato con orgoglio, andando avanti con grande tenacia e sacrifici personali, anche economici. D'altronde, i sogni restano tali solo se non li realizzi.

### **I compagni**

Fin dall'inizio avevo in mente i nomi dei due compagni che avrei voluto al mio fianco in questa sfida contro le onde. Da subito pensai al mio amico Umberto Trapani come co-skipper (co-pilota) e fotografo di bordo. Egli accettò con entusiasmo ma allo stesso tempo con molta preoccupazione, poiché temeva che ulteriori ritardi nella partenza ci avrebbero costretto ad affrontare un freddo eccessivo, cosa che poi si verificò puntualmente. Il tempo non è stato clemente con noi.

Fin dall'inizio avevo pensato anche a un altro amico, Francesco Piras, che si sarebbe occupato del montaggio di un documentario sulla traversata. Anche lui accettò con entusiasmo, ma a soli quindici giorni dalla partenza, si rese conto che le sue condizioni fisiche non erano tali da poter sostenere un viaggio simile, così si premurò di comunicarmi la sua decisione di cedere il suo posto a Simone Meneghel, che avremmo incontrato in Sardegna. Sarà infatti imbarcato a Carloforte.

Tuttavia, non sono stati solamente in due i miei compagni di bordo. Se è vero infatti che non conta soltanto la presenza fisica, ma anche e soprattutto l'appoggio morale, posso dire di aver avuto molti compagni di viaggio in quest'avventura. Dopo il Big Blu di Roma, infatti, Francesco Piras mi aveva presentato al telefono Marco del forum "Gommoni e Motori", il più importante in Italia per gli appassionati di gommoni. Marco, assolutamente entusiasta, ha creduto subito nel mio progetto, inserendolo nel-

la home page del suo forum. Gommoni e Motori è stato molto importante per me, perché tutti i ragazzi mi sono stati accanto, dagli iscritti ai collaboratori del forum. Inoltre, grazie al transponder di Navimeteo, avevano la possibilità di sapere in tempo reale dove mi trovavo. Questo rendeva il tutto più realistico e mostrava il loro interesse sincero nella riuscita dell'impresa, che ha visto nel loro sostegno un alleato importante.

Nel 2010 tornai al Salone di Genova per tenere una conferenza stampa e presentare il progetto al pubblico, che tuttavia non era molto numeroso poiché gli organizzatori dell'evento avevano cambiato la data all'ultimo momento. Avemmo però una bella sorpresa quel giorno: tanti nostri amici vennero allo stand della Solemar per incoraggiare l'impresa e congratularsi per il progetto. Amici del forum, il nostro presidente della Provincia, Giusy Farinelli dell'Hotel Costaverde, che era mio sponsor, e tanti altri ancora.

## **La preparazione**

Avevo ricevuto un contratto di intenti da parte del gruppo di National Geographic, che si era mostrato molto interessato a mandare in onda il progetto, anche se poi il contratto non ebbe alcun seguito.

La ricerca sembrava terminata, ma avevamo ancora bisogno di sponsor per l'abbigliamento tecnico, le apparecchiature, le varie messe a punto al gommone e al motore.

La partenza definitiva era fissata: fine ottobre. A settembre avviene dunque il trasferimento a Palermo e il mezzo viene posto sulla terraferma, in banchina. Con l'aiuto di Nuovanautica di Lo Piccolo di Palermo fu poi messo a punto, abbassando di due

centimetri i motori perché le eliche prendevano aria. Infine il gommone fu pulito a fondo, anche con l'antivegetativa per evitare che la vegetazione marina aderisse alla carena della barca, e si controllarono gli impianti elettrici. Inoltre furono montate e sistemate tutte le apparecchiature necessarie, tra cui il transponder di Navimeteo, grazie al quale anche i nostri amici del forum Gommoni e Motori potevano seguirci durante la traversata e conoscere i nostri spostamenti ogni 15-30 minuti circa.

Quanto invece alla manutenzione dei motori, se ne occuparono i tecnici della Nuovonautica di Lo Piccolo che controllarono tutto e sostituirono filtri e olio gentilmente forniti in omaggio dalla Nautyland L'Accriccomare del mio amico Francesco Colaneri. Infine attaccammo gli adesivi degli sponsor e caricammo tutti i pezzi di ricambio, controllando sempre tutto con estrema precisione e attrezzando il gommone a dovere.

Tutto stava procedendo, ormai gli ostacoli più difficili erano stati superati.

A quel punto restava l'unica grande vera incognita: provare effettivamente il mezzo.

I mesi della preparazione furono difficili con molti imprevisti, ma avevo accanto una splendida persona, pronta a incoraggiarmi e a sostenermi: Elena, la mia compagna di vita, non mi ha mai abbandonato alle mie paure. Non mi ha mai ostacolato, anche quando le porte intorno a me continuavano a rimanere chiuse nonostante io credessi fortemente nel progetto che proponevo. Tutto ciò mi scoraggiava fortemente, perché sembravano mancare vie d'uscita per riuscire a organizzare tutto e trovare il gommone, i motori, gli sponsor. E non si trovavano dietro l'angolo, o con una semplice telefonata.

Più volte ho creduto che avrei finito col mollare tutto. Ma ho resistito. Questo, ancora oggi, aumenta la mia soddisfazione.

### **Preparazione al Coni Sicilia e festa al Costaponente**

Non mancava ormai molto al giorno della partenza, fissato per il 28 ottobre 2010.

Durante la mattina del 14 ottobre si svolse la presentazione del progetto alla stampa presso il Coni Sicilia. Intervennero anche il vicepresidente e Annalisa Castiglione, una cara amica, portavoce dell'ufficio stampa del Coni.

La sera, invece, ci fu una grande festa, con aperitivo rinforzato, offerta da Banca Mediolanum (grazie a Cetti e Maurizio) per celebrare questa idea nata per puro caso, dalla semplice domanda di un turista, il quale certamente non pensava che dalle sue parole sarebbe nata una vera avventura in cui non ero più il solo a credere. Eravamo in tanti, al Costaponente, tutti lì a festeggiare l'imminente impresa : amici, rappresentanti degli sponsor, il presidente della Provincia, l'onorevole Caputo e tantissimi appassionati di mare. Si trovavano lì a partecipare al progetto sia sponsor nazionali, come Solemar, Mercury, Big Blu Fiera di Nautica di Roma, Intermatica, Nautica Più, Arimar, sia sponsor locali, come Coni Sicilia, Provincia regionale di Palermo, Hotel Costaverde e la farmacia Maimone che ci ha fornito tutti i farmaci necessari.



## Il viaggio

### **28 ottobre 2010: la partenza**

Ricordo che il 27 ottobre, il giorno prima della partenza, Elena e io ci dedicammo interamente alla spesa per la cambusa e ai bagagli, e si trattava di parecchia roba. Quella notte non dormii molto, troppi pensieri mi affollavano la mente: immaginavo l'immensità del mare che mi attendeva, le coste che avrei toccato, i luoghi che avrei raggiunto con la forza della mia convinzione in questo progetto. Ma pensavo anche alle possibili difficoltà che avremmo potuto incontrare, ai problemi che avremmo potuto avere per via del freddo e delle burrasche. Cercavo di avere la soluzione per ogni eventualità, così da non permettere a niente di fermarci o, peggio ancora, di procurarci dei danni. Doveva andare tutto per il meglio.

Il 28 fu un giorno particolare. Di buon mattino andai al gommone per definire le ultime cose, poi Umberto e io andammo a fare carburante a Molo Sud, situato sul lato interno della banchina di Palermo. A quel punto arrivò la nostra prima sorpresa: a causa dei numerosi bidoni a bordo, a pieno carico il consumo di carburante era eccessivo. Avevamo tuttavia in qualche modo previsto che il mezzo sarebbe stato molto pesante, per cui ci adattammo alla situazione senza troppi sforzi.

Avevamo stabilito che la partenza effettiva sarebbe stata il pomeriggio, alle 15:30, affinché potessero venire tutti i nostri ami-

ci. Dopo la partenza avremmo fatto uno scalo tecnico a San Vito Lo Capo e poi dritti fino a Carloforte. Il programma era questo e prima che giungesse l'ora della partenza la nostra preoccupazione era quella di cercare possibili "problemi dell'ultimo minuto".

Dopo i saluti e le ultimissime preparazioni, quando infine giunse il momento in cui il gommone si staccò dalla banchina, già sentivo che il mare era il nostro nuovo mondo e che lo sarebbe stato fino al nostro arrivo ad Amsterdam.

Il tragitto da Palermo a San Vito Lo Capo doveva servire principalmente per controllare i pesi a bordo, sapere come muoversi e risolvere gli eventuali problemi. Infatti, durante il percorso, Umberto Trapani e io provammo il gommone in vari assetti e situazioni, senza fretta.

Intorno alle 18:00 giungemmo a San Vito, dove ci attendeva il nostro amico Peppe, avvocato e appassionato di gommoni, che ci fece ormeggiare al pontile dandoci anche dei bidoni di scorta da riempire di benzina, in modo da avere 200-300 litri di carburante in più. Un favore che apprezzammo molto. Una volta riempiti i bidoni, eravamo davvero carichi al massimo.

Tutto stava andando al meglio. Per concludere la serata decidiamo di andare a mangiare una pizza insieme, trascorrendo la serata a confrontarci con le nostre reciproche emozioni, le aspettative ed esperienze, e analizzando ancora una volta le tappe. Poi un caffè e a letto presto. Ci aspettava il vero viaggio, con la partenza fissata alle cinque del mattino. La prossima meta: Carloforte.



28 ottobre 2010: ultimi preparativi e partenza da Palermo dal marina Arenella Cala dei Normanni.



29 ottobre 2010: alba durante la traversata da San Vito Lo Capo a Carloforte.

All'ormeggio durante la lunga sosta a Carloforte, in attesa del tempo favorevole per proseguire verso Mahon (Minorca).

