
Contenuto

Prefazione	viii
Nota esplicativa	ix
Introduzione	1
1 Pianificare la rotta	3
2 Rotte principali intorno al mondo	7
3 Venti e correnti nel mondo	23

OCEANO ATLANTICO

4 Venti e correnti nell'Atlantico settentrionale	43
5 Rotte nell'Atlantico settentrionale	47
AN10 Rotte dal Nord Europa	48
AN20 Rotte dal Portogallo	59
AN30 Rotte da Gibilterra	66
AN40 Rotte da Madeira	76
AN50 Rotte dalle Canarie	82
AN60 Rotte dalle Isole di Capo Verde e dall'Africa occidentale	92
AN70 Rotte dalle Piccole Antille	98
AN80 Rotte dalle Isole Vergini	110
AN90 Rotte nel Mar dei Caraibi da Panama	120
AN100 Rotte nel Mar dei Caraibi	132
AN110 Rotte dalle Bahama e dalla Florida	140
AN120 Rotte dalle Bermuda	150
AN130 Rotte dalle Azzorre	159
AN140 Rotte atlantiche dal Nord America	167
AN150 Rotte settentrionali dalle Isole Britanniche	180
AN160 Rotte dalla Scandinavia	193
AN170 Rotte alle alte latitudini nell'Atlantico nordoccidentale	202
6 Rotte transequatoriali nell'Atlantico	213
AT10 Rotte dirette a sud	214
AT20 Rotte dirette a nord	223

7 Venti e correnti nell'Atlantico meridionale	232
8 Rotte nell'Atlantico meridionale	234
AS10 Rotte dal Sudafrica	234
AS20 Rotte dal Sud America	239
AS30 Rotte nell'oceano Australe	249

OCEANO PACIFICO

9 Venti e correnti nel Pacifico settentrionale	259
10 Rotte nel Pacifico settentrionale	264
PN10 Rotte dalla costa occidentale del Nord America	265
PN20 Rotte nel Pacifico dal Centro America e dal Messico	275
PN30 Rotte dalle Hawaii	286
Rotte dall'Asia Orientale	296
PN40 Rotte nel Pacifico da Singapore	296
PN50 Rotte dalle Filippine	303
PN60 Rotte da Hong Kong	308
PN70 Rotte dal Giappone	315
PN80 Rotte nella Micronesia occidentale	324
PN90 Rotte dalla Micronesia orientale	330
11 Rotte transequatoriali nel Pacifico	337
PT10 Rotte transequatoriali nel Pacifico orientale	337
PT20 Rotte transequatoriali nel Pacifico centrale	349
PT30 Rotte transequatoriali nel Pacifico occidentale	356
12 Venti e correnti nel Pacifico meridionale	365
13 Rotte nel Pacifico meridionale	370
PS10 Rotte nel Pacifico sudorientale	372
PS20 Rotte nella Polinesia orientale	382
PS30 Rotte nella Polinesia centrale	391
PS40 Rotte nella Polinesia occidentale	402
PS50 Rotte nel Pacifico centrale	412
PS60 Rotte dalla Nuova Zelanda	421
PS70 Rotte dalla Melanesia meridionale	432
PS80 Rotte dalla Melanesia settentrionale	440
PS90 Rotte dal New South Wales	446
PS100 Rotte dal Queensland	451

OCEANO INDIANO

14 Venti e correnti nell'oceano Indiano settentrionale	459
15 Rotte nell'oceano Indiano settentrionale	462

IN10 Rotte dall'Asia sudorientale	463
IN20 Rotte dallo Sri Lanka e dalle Maldive	470
IN30 Rotte nel Mare Arabico	478
16 Rotte transequatoriali nell'oceano Indiano	484
IT10 Rotte dirette a nord	484
IT20 Rotte dirette a sud	497
17 Venti e correnti nell' oceano Indiano meridionale	502
18 Rotte nell'oceano Indiano meridionale	505
IS10 Rotte dall'Australia	506
IS20 Rotte dall'Indonesia	513
IS30 Rotte nell'oceano Indiano centrale	517
IS40 Rotte nell'oceano Indiano occidentale	523
IS50 Rotte dalle Isole Mascarene	530
IS60 Rotte dall'Africa	536
 MAR ROSSO	
19 Venti e correnti nel Mar Rosso	542
20 Rotte nel Mar Rosso	544
RN Rotte dirette a nord	545
RS Rotte dirette a sud	551
 MAR MEDITERRANEO	
21 Venti e correnti nel Mediterraneo	558
22 Rotte nel Mediterraneo	561
M10 Rotte nel Mediterraneo da Gibilterra	564
M20 Rotte dalle Baleari	569
M30 Rotte dalla Francia mediterranea	573
M40 Rotte dalla Sicilia	580
M50 Rotte da Malta	585
M60 Rotte dalla Grecia	593
M70 Rotte da Port Said	598
M80 Rotte da Cipro	603
M90 Rotte da Israele	611
23 Canale di Panama e Canale di Suez	614
 Guide nautiche	 621
Indice delle rotte	624

Prefazione

Ho trascorso i sei anni precedenti l'edizione di questo libro facendo quello che amo di più: navigare. Nell'estate del 2001 lasciai il Mediterraneo con *Aventura III* e cinque anni dopo tornai da dove ero partito, completando così in sicurezza il mio terzo viaggio intorno al mondo. Nelle mie due prime circumnavigazioni (1975-1981 e 1989-1992) rientrai in Europa via Mar Rosso e Canale di Suez, invece questa volta ho cercato di navigare verso luoghi che prima avevo tralasciato, tra cui alcune delle isole dell'Indiano meridionale e dell'Atlantico meridionale. Poiché nei miei due viaggi in Antartide avevo navigato oltre Capo Horn, questa volta volevo doppiare anche il Capo di Buona Speranza. Questo viaggio, oltre ad avermi dato l'opportunità di fare nuove esperienze, mi ha permesso di aggiungere informazioni più aggiornate per un certo numero di rotte descritte in questo libro.

Un dato di fatto che ho notato durante il mio viaggio, e che considero il più preoccupante, è che la meteorologia non è più prevedibile come in passato. Oggi sono convinto che gli allarmismi sul cambiamento climatico e sul surriscaldamento globale non siano esagerati. Questa tendenza ha già avuto effetti manifesti per quanto riguarda il comportamento delle tempeste tropicali: in anni recenti sono stati registrati alcuni uragani molto violenti, e sia le stagioni che le zone colpite sono meno definibili rispetto al passato. La depressione tropicale Phoebe - in seguito trasformata in ciclone - ne è un esempio: meno di due settimane dopo la nostra navigazione in quell'area, nell'agosto 2004, questa si dirigeva sulle isole Cocos, nell'oceano Indiano meridionale. Ciò accadeva nel mezzo di quella che, fino a quel momento, era stata considerata la stagione sicura. In ugual misura il ciclone Gina, che nel giugno del 2003 devastò alcune zone delle Vanuatu, si manifestò due mesi dopo la fine di quella che si considerava la stagione dei cicloni. L'uragano Catarina, formatosi al largo della costa del Brasile nel marzo 2004, e l'uragano Delta, che colpì le Canarie alla fine di novembre

2005, si verificarono entrambi in zone in cui prima non erano mai state registrate tempeste tropicali; forse tutto ciò sta a indicare che il clima della Terra sta veramente cambiando. La modifica più importante che ho apportato a questa nuova edizione è aver allungato di un mese la durata di quella che viene considerata come la stagione delle tempeste tropicali, poiché molte aree sono esposte a un più alto rischio di ciclone, o uragano tardivo o prematuro: meglio dunque non rischiare ed evitare di arrivare troppo presto o rimanere troppo a lungo in una zona classificata come pericolosa. Ciò significa programmare un viaggio che eviti le aree di cattivo tempo o le stagioni delle tempeste tropicali. Con qualche eccezione, sono sempre riuscito ad evitare i grandi maltempi e l'intento di queste pagine è di passare ad altri la mia esperienza.

Una nota positiva: grazie al GPS e ad altre recenti tecnologie, la navigazione oceanica è sicuramente diventata più facile e questo posso confermarlo dopo un viaggio intorno al mondo che si è svolto senza nessun danno serio e nessuna vera emergenza. Ciò sta probabilmente a indicare come la navigazione d'altura sia diventata sicura. Trovo abbastanza sorprendente che durante il mio ultimo viaggio il solo incidente importante sia stato la rottura del motorino d'avviamento, avvenuta durante una bonaccia al largo della costa sudafricana, che ci costrinse a entrare a vela nell'East London. Senza motore, fummo costretti a bordeggiare all'interno dell'angusto porto contro una forte corrente uscente, ma riuscimmo comunque a risalire il fiume senza assistenza. Quest'esperienza abbastanza insignificante è stata forse l'incidente più difficile di tutto il viaggio, a dimostrazione che con una buona barca, un valido equipaggio, una buona programmazione e preparazione... il mondo è nelle vostre mani!

Jimmy Cornelli
Aventura III
Kremik Marina, Croazia

Rotte principali intorno al mondo

Pianificare una navigazione oceanica non è cosa semplice, poiché si deve tener conto di molti fattori. Il più importante è la sicurezza della barca e dell'equipaggio, pertanto è essenziale programmare una rotta che eviti le zone riconosciute come pericolose e, per quanto possibile, fare in modo che la navigazione si svolga nella stagione favorevole. La maggior parte delle rotte descritte nel presente volume si svolge ai tropici; in effetti, chi naviga intorno al mondo passerà qui molto tempo. Molte zone tropicali sono tuttavia sicure solo per sei, sette mesi all'anno e nei mesi restanti sono esposte al rischio di uragano. Nelle pagine seguenti cercherò di dare alcuni esempi di navigazioni intorno al mondo che possono svolgersi in tutta sicurezza. Le circumnavigazioni descritte sono tutte verso ovest per beneficiare al massimo dei venti prevalenti e per navigare a vela il più possibile in favore di aliseo. Poiché il crocierista tende a trascorrere gran parte del tempo ai tropici, il periodo consigliato eviterà queste zone durante la stagione delle tempeste tropicali. Quasi tutte le imbarcazioni da diporto che circumnavigano il globo seguono le rotte degli alisei, mentre il numero delle barche che affrontano una circumnavigazione contro i venti prevalenti è talmente irrisorio da non meritare un esempio a parte. Allo stesso modo, i percorsi che propongo passano tutti per il Pacifico meridionale che, di fatto, continua a essere l'attrattiva principale per ogni navigante che parte per un giro del mondo. In questo capitolo sono descritte le rotte dalla lettera A alla lettera I.

Viaggio A **Circumnavigazione di due anni** **dall'Europa**

Il periodo più breve per portare a termine un giro del mondo con una barca a vela di piccole dimen-

sioni è probabilmente di due anni. Con una precisa pianificazione dei tempi e una scelta accurata delle stagioni favorevoli, i partecipanti ai rally intorno al mondo, che organizzavo negli anni '90, completavano una circumnavigazione in poco meno di due anni. Qualcuno potrebbe considerarla troppo veloce, e probabilmente ha ragione. I rally erano comunque delle regate e i naviganti che vi prendevano parte erano preparati a spostarsi con una certa rapidità. Non di meno, per chi ha poco tempo, questo programma è perfettamente realizzabile se segue le stagioni sicure, cercando sempre di trovarsi nel posto giusto al momento giusto.

Se il luogo di partenza è la Scandinavia, la Gran Bretagna o l'Europa del Nord il periodo migliore per partire è l'estate, quando nel Mare del Nord, nella Manica e nel Golfo di Biscaglia si prevedono condizioni ottimali. Partenze dai porti del Mediterraneo e da Gibilterra possono essere posticipate fino a ottobre, quando sarebbe meglio essere in rotta per le Canarie con una navigazione diretta o via Madeira.

Il periodo migliore per una traversata atlantica lungo la rotta degli alisei di NE è la seconda metà di novembre in modo da arrivare ai Caraibi prima di Natale, all'inizio della stagione sicura per navigare. Ma ci sono maggiori probabilità di trovare venti favorevoli in inverno inoltrato; non a caso, alcune delle traversate più veloci sono state registrate tra gennaio e marzo. Lo stesso Colombo partì dalle Canarie in settembre, trovando costanti venti portanti per quasi tutta la navigazione; questa prima traversata atlantica lungo la rotta degli alisei fu effettuata al culmine della stagione degli uragani, quando una navigazione di questo tipo non doveva nemmeno essere presa in considerazione.

Dopo aver trascorso un paio di mesi nei Caraibi orientali, l'attraversamento del Canale di Panama va fatto in febbraio o agli inizi marzo, per evitare di arri-



vare alle Marchesi prima della fine dello stesso mese, quando le isole della Polinesia francese sono ancora a rischio di cicloni. A causa del poco tempo a disposizione si dovrà partire da Tahiti all'inizio di giugno in modo da arrivare alle Fiji in luglio. In questi mesi gli alisei di SE sono più stabili e in genere permettono di effettuare queste lunghe traversate a una buona velocità. Se si segue la rotta del Capo di Buona Speranza, le traversate dalle Fiji in avanti devono essere programmate in modo da attraversare lo Stretto di Torres prima della fine di agosto, inizi di settembre.

La traversata dell'oceano Indiano meridionale dovrà essere effettuata con ritmi simili, trascorrendo lunghi periodi in mare e brevi tappe sulle isole che si incontrano lungo il percorso. L'inizio della stagione dei cicloni in dicembre impone di partire dalle Mauritius per la traversata verso il Sudafrica non più tardi della fine di ottobre. Il tratto successivo per Cape Town è meglio farlo in gennaio o febbraio quando le condizioni all'estremità dell'Africa dovrebbero essere le più favorevoli.

Chi prevede di rientrare in Mediterraneo attraverso il Mar Rosso può scegliere se passare da Bali e proseguire per Singapore, oppure se raggiungere lo Sri Lanka via Christmas Island. Chi desidera visitare l'Indonesia deve procurarsi un permesso di navigazione, e questo è probabilmente determinante per la scelta della rotta. Il vantaggio di traversare l'oceano Indiano settentrionale sta nel fatto che i mesi più adatti sono gennaio o febbraio, pertanto si potrà passare più tempo in Pacifico, perché lo Stretto di Torres può essere passato in settembre o anche agli inizi di ottobre. Verso la fine dell'anno si preparerà la barca in qualche luogo del Sudest asiatico per affrontare la traversata invernale dell'Indiano settentrionale, dato che il monzone di NE di solito offre condizioni eccellenti per navigare a vela durante i primi mesi dell'anno. Il successivo passaggio del Mar Rosso e del Canale di Suez, in marzo o in aprile, permetterà di completare la circumnavigazione all'incirca due anni dopo essere salpati dall'Europa.

Chi ritorna via Capo di Buona Speranza può pro-

seguire per le Azzorre o con rotta diretta o, per quanto possibile, passando per il Brasile: quest'ultima soluzione allungherà di molto il viaggio di ritorno. Se invece si fa rotta sulle Azzorre in aprile o in maggio si potrà essere a casa esattamente due anni dopo.

Va comunque detto che le tentazioni lungo la rotta sono talmente tante che questi viaggi veloci spesso finiscono per prolungarsi fino a tre o quattro anni. La mia prima circumnavigazione con *Aventura* durò sei anni, perciò è abbastanza ironico che il primo rally del giro del mondo che organizzai nel 1991 durò circa un quarto di quel tempo. Infatti vi partecipai io stesso e, malgrado la velocità sostenuta, devo ammettere che una circumnavigazione in un periodo così breve ha dei vantaggi per chi non ha molto tempo a disposizione o chi non desidera stare lontano da casa per lungo tempo. Peraltro, questo esempio ha lo scopo di dimostrare che è possibile programmare una circumnavigazione di due anni trovandosi sempre nel posto giusto al momento giusto.

IN BREVE

Opzione 1

Giro del mondo via Pacifico meridionale, Stretto di Torres e Capo di Buona Speranza

Rotta: **Canarie-Caraibi** (dicembre-gennaio)

Panama (febbraio) - **Galapagos** (marzo)

Marchesi (aprile) - **Tuamotu-Tahiti** (maggio)

Tonga-Fiji (luglio) - **Vanuatu-Australia settentrionale** (Stretto di Torres)-**Indonesia** (settembre)

Mauritius (ottobre) - **Sudafrica** (novembre-gennaio) - [Brasile] - **Caraibi** (marzo-maggio)

Azzorre (giugno)

Partenza: novembre I anno

Ritorno: giugno - luglio III anno

Tempeste tropicali: giugno-novembre (Atlantico settentrionale), metà novembre-aprile (Pacifico meridionale/Indiano meridionale)

Totale miglia: 28.000-31.000

Durata: 19-21 mesi

Opzione 2

Giro del mondo via Pacifico meridionale, Sudest asiatico, Mar Rosso e Mediterraneo

Rotta: **Canarie-Caraibi** (dicembre-gennaio)

Panama (febbraio) - **Galapagos** (marzo)

Marchesi-Tuamotu-Tahiti (maggio)

Tonga-Fiji (luglio) - **Vanuatu-Australia settentrionale** (Stretto di Torres) (settembre)

Indonesia (ottobre) - **Singapore-Thailandia**

(dicembre) - **Sri Lanka** (gennaio-febbraio)

Mar Rosso (marzo-aprile) - **Mediterraneo** (maggio)

Partenza: novembre I anno

Ritorno: maggio - giugno III anno

Tempeste tropicali: giugno-novembre (Atlantico settentrionale), metà novembre-aprile (Pacifico meridionale), maggio-giugno (oceano Indiano settentrionale), ottobre-novembre (oceano Indiano settentrionale)

Totale miglia: 22.000-26.000

Durata: 18-22 mesi

VIAGGIO B

Circumnavigazione di due anni dalla costa orientale del Nord America

La scelta del momento della partenza è cruciale per chi salpa dalla costa orientale del Nord America e intende effettuare una circumnavigazione di due anni, prevedendo di salpare all'inizio dell'inverno. Se si intende trascorrere qualche tempo nelle Piccole Antille sarebbe opportuno partire entro la prima settimana di novembre facendo rotta diretta sulle isole Vergini o su un'isola dei Caraibi. La tempistica è meno serrata se si intende salpare a fine primavera o inizio estate. In tal caso si naviga di solito in maggio o in giugno verso i Caraibi orientali, via Bermuda, facendo poi rotta verso sud in modo da trascorrere l'estate in un'area a basso rischio di uragani, come il Venezuela, la Colombia o Panama. Questo significa però aggiungere almeno un anno alla durata totale del viaggio, che in tal modo diventerà di quasi tre anni.

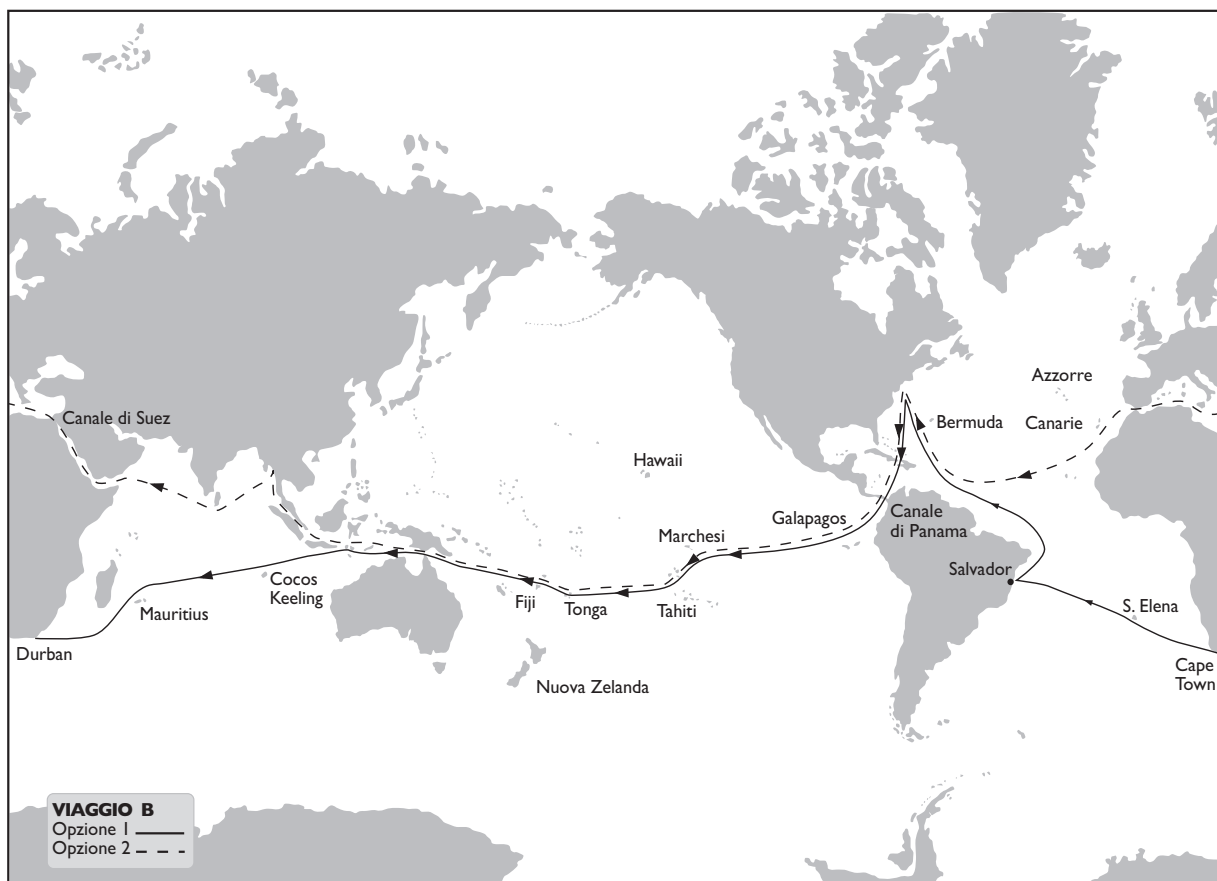
Coloro che partono ad anno inoltrato e pianificano di far rotta direttamente su Panama hanno due alternative: o via Bahama e il Canale Sopravento, o attraverso l'Intracoastal Waterway fino alla Florida e quindi Panama. Partendo dalla Florida si può salpare in inverno inoltrato e navigare per Panama passando a est o a ovest di Cuba: entrambe le rotte sono fattibili. Coloro che partono in novembre e percorrono la rotta più lunga passando per i Caraibi orientali arrivano all'inizio dell'inverno, e perciò dispongono di almeno due mesi per visitare le Piccole Antille prima di fare vela su Panama. Indipendentemente dalla rotta scelta per raggiungere Panama, il canale va passato in febbraio o agli inizi di marzo, per evitare di arrivare alle Marchesi prima della fine della stagione dei cicloni (da dicembre a fine marzo). Da Tahiti in avanti la programmazione è simile a quella descritta nell'esempio precedente. Le isole della Società vanno lasciate non più tardi di giugno, per poter arrivare alle Fiji a luglio. Dalle Fiji in poi le navigazioni devono essere programmate in modo da

passare lo Stretto di Torres entro la fine di agosto o agli inizi di settembre.

Con ritmi simili si traverserà l'oceano Indiano meridionale: lunghi periodi in mare e brevi soste sulle isole che si incontrano durante il viaggio. L'inizio della stagione dei cicloni in dicembre induce a salpare dalle Mauritius per la traversata verso il Sudafrica prima della fine di ottobre. La punta estrema dell'Africa va doppiata tra gennaio e febbraio, quando le condizioni meteorologiche in questo tratto di mare tempestoso sono in genere più favorevoli. Dal Sudafrica le imbarcazioni di solito fanno rotta sul Brasile e quindi sulle Piccole Antille. Arrivando nei Caraibi orientali in primavera sarà possibile rientrare al porto di partenza in meno di due anni.

È certo che ritornando in America attraverso l'oceano Indiano settentrionale, il Mar Rosso e il Mediterraneo si allungherà considerevolmente il viaggio. Molti naviganti nordamericani che vogliono evitare di doppiare il Capo di Buona Speranza scelgono questa alternativa, con il vantaggio di visitare parte

del Sud est asiatico prima di attraversare l'oceano Indiano settentrionale durante il monzone invernale di NE. Si attraversa, quindi, il Mar Rosso in inverno inoltrato e si raggiunge il Mediterraneo in marzo. Lasciando il Mediterraneo si può rientrare a casa direttamente passando per le Azzorre e, possibilmente, per le Bermuda preferibilmente all'inizio dell'estate, oppure percorrere il tragitto più lungo attraversando l'Atlantico via Canarie, non prima però della metà di novembre.



IN BREVE

Opzione 1

Giro del mondo via Pacifico meridionale, Stretto di Torres e Capo di Buona Speranza.

Rotta: Chesapeake-Bahama-[Centro America]

Panama (febbraio) - **Galapagos-Marchesi** (aprile)

Tuamotu-Tahiti (maggio) - **Tonga** (giugno)

Fiji-Vanuatu (agosto) - **Australia settentrionale**

(Stretto di Torres)-Indonesia (settembre)

Mauritius (ottobre) - **Sudafrica** (novembre-dicembre)

[Brasile]-Caraibi (marzo-maggio) - **Chesapeake**

Partenza: fine ottobre/inizi novembre I anno

Ritorno: giugno III anno

Tempeste tropicali: giugno-novembre (Atlantico settentrionale) metà novembre-aprile (Pacifico meridionale/Indiano meridionale)

Totale miglia: 27.000-29.000

Durata: 18-20 mesi

Opzione 2

Giro del mondo via Pacifico meridionale, Mar Rosso e Mediterraneo.

Rotta: Chesapeake-Bahama-[Centro America]-

Panama-Galapagos-Marchesi (aprile)

Tuamotu-Tahiti-Tonga-Fiji (luglio)

Vanuatu-Australia settentrionale (Stretto di Torres) (settembre) - **Indonesia** (ottobre)

Singapore-Thailandia (dicembre) - **Sri Lanka** (gennaio-febbraio) - **Mar Rosso** (marzo-aprile)

Mediterraneo (maggio-settembre) - **Canarie**

(novembre) - **Caraibi** (dicembre-aprile)

Chesapeake

Partenza: novembre I anno

Ritorno: maggio-giugno III anno

Tempeste tropicali: giugno-novembre (Atlantico settentrionale), metà novembre-aprile (Pacifico meridionale) maggio-giugno (oceano Indiano settentrionale), ottobre-novembre (oceano Indiano settentrionale)

Totale miglia: 29.000-31.000

Durata: 18-20 mesi

Viaggio C

Circumnavigazione di tre anni dall'Europa

Le precedenti circumnavigazioni di due anni possono diventare molto più piacevoli se si ha più tempo a disposizione. Anche se in una circumnavigazione di tre anni il viaggio aumenta solo di circa 4000 miglia, l'anno aggiuntivo consente di soffermarsi più

tempo lungo il percorso rendendo l'intero viaggio più piacevole.

La prima parte del viaggio, sia partendo dall'Europa che dal Nord America, è simile a quella descritta negli esempi precedenti. Ci si può fermare un po' più a lungo ai Caraibi, ma si deve passare il Canale di Panama a marzo per arrivare alle Marchesi prima della fine di aprile. I tre mesi successivi si possono trascorrere in Polinesia francese e si ha così l'opportunità di assistere alle spettacolari celebrazioni del 14 luglio. Lasciare le isole della Società entro la fine di luglio significa poter visitare tutti i gruppi di isole che si incontrano sulla rotta per le Fiji. A causa dell'approssimarsi della stagione dei cicloni (da fine novembre a marzo) si dovrà decidere se fermarsi alle Tonga (Vava'u), alle Samoa americane (Pago Pago) in Nuova Zelanda o nell'Australia extratropicale. Sebbene un certo numero di barche scelga di svernare nelle prime due località, questi ancoraggi si trovano in una zona ciclonica e la stragrande maggioranza di chi naviga nel Pacifico meridionale sceglie di far rotta per la Nuova Zelanda che si trova al di fuori della fascia dei cicloni. È sconsigliata una permanenza alle Fiji per il numero limitato di ancoraggi sicuri che si riempiono rapidamente in situazioni d'emergenza.

La traversata dalle Fiji alla Nuova Zelanda normalmente si svolge in novembre. La maggior parte delle barche trascorre l'intera stagione dei cicloni in Nuova Zelanda e salpa per lo Stretto di Torres e l'oceano Indiano agli inizi di aprile. In questo modo si potrà visitare qualche gruppo delle isole che confinano con il Mar dei Coralli prima di raggiungere l'oceano Indiano. In alternativa si può attraversare il Mar di Tasman dalla Nuova Zelanda all'Australia in febbraio o marzo per poi costeggiare la parte orientale dell'Australia fino allo Stretto di Torres. Un arrivo anticipato nell'oceano Indiano consente di passare più tempo lungo la rotta, a Darwin o in Indonesia, purché si sia provvisti di permesso di navigazione. Il resto del percorso è uguale a quello descritto nei viaggi A e B.

Chi segue la rotta per la Sudafrica e vuole raggiungere il Mediterraneo il più rapidamente possibile può prendere in considerazione un percorso più diretto che eviti la lunga deviazione per i Caraibi e le Azzorre, passando per le isole di Sant'Elena e Ascensione verso le isole di Capo Verde e infine le Canarie. L'ultimo tratto, a nord dell'equatore, si svolgerà per la maggior parte contro vento, ma se non altro è più breve quanto a miglia rispetto alle altre alternative.