

Manfred Marktel

**SONO ARRIVATI
600 ANNI
PRIMA DI ME**

**VIAGGIO IN ATLANTICO
DI UN NAVIGATORE SOLITARIO**



Edizioni il Frangente

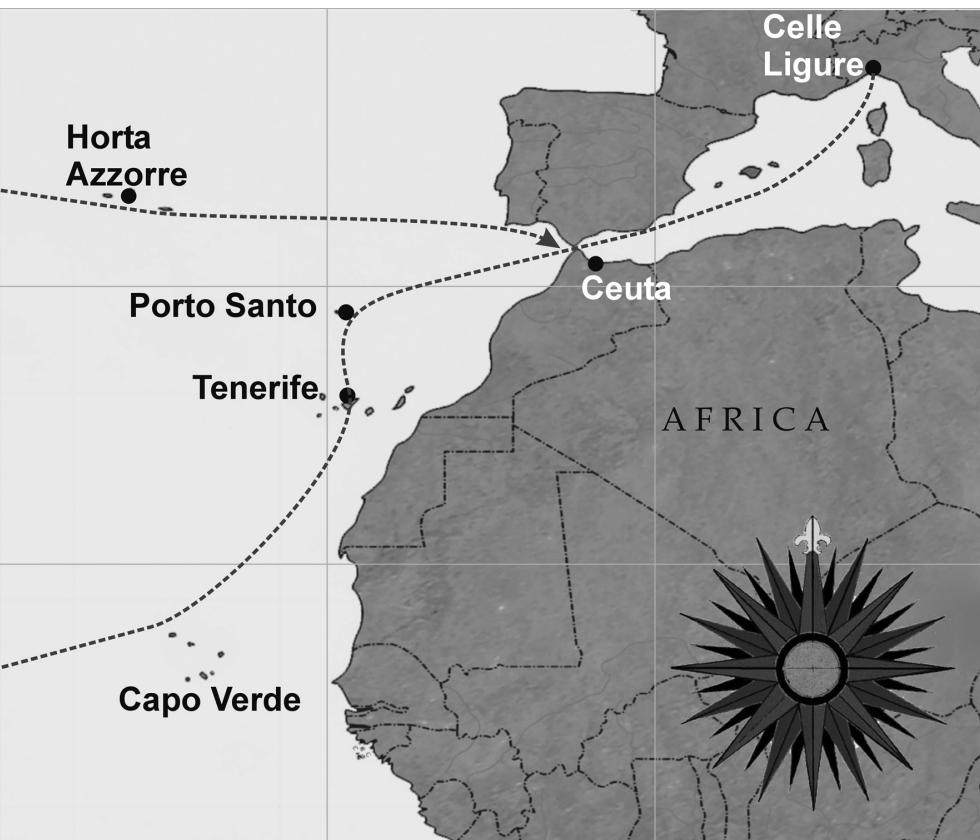
Indice

- 11 Prefazione
- 17 Capitolo 1 - *1421 La Cina scopre l'America*
di Gavin Menzies, edizione Carocci
- 39 Capitolo 2 - Riparto
- 69 Capitolo 3 - Santa Cruz de Tenerife
- 79 Capitolo 4 - 2900 miglia in discesa
- 111 Capitolo 5 - Scarborough
- 121 Capitolo 6 - Da Tobago verso nord
- 133 Capitolo 7 - Di nuovo in Guadalupa
- 149 Capitolo 8 - Quotidianità caraibica
- 177 Capitolo 9 - Il grande salto verso est
- 223 Capitolo 10 - Amici a Horta e Ponta Delgada
- 235 Capitolo 11 - Verso Gibilterra in compagnia
- 253 Capitolo 12 - Gibilterra
- 257 Capitolo 13 - Errore madornale
- 267 Capitolo 14 - Il giorno dopo
- 273 Capitolo 15 - Verso casa
- 290 Scheda tecnica della barca



Riepilogo del viaggio

Durata: 11 mesi
Percorso: 11.500 miglia
Giorni in mare: 130
Notti in mare: 110
Paesi visitati: 7
Porti visitati: 25
Rade toccate: 20
Ore motore: 600 (400 in Mediterraneo)



Capitolo 2

Riparto

Sono tornato da più di un anno da oltreoceano e da molti mesi dall'ultimo viaggio fatto verso Madeira. Mi sono chiesto se la mia esperienza di navigatore stia per terminare o se riuscirò a ripartire un'altra volta. Non è una decisione facile, perché al di là dei piaceri della navigazione ci sono anche i doveri familiari, che ultimamente ho trascurato un po' troppo. Sono sposato da ben trentaquattro anni e mi sembra giusto che mia moglie abbia piacere di avermi un po' a casa.

Eppure, dopo avere riassaporato i piaceri che derivano dal ritrovare la casa, dal passare qualche serata davanti al caminetto con gli amici, mi assale la voglia di ripartire, di ritrovare quel profondo senso di libertà che mi da la navigazione.

Ho superato i sessant'anni, sono padrone del mio tempo e nulla mi impedisce di riprogettare un nuovo viaggio.

Per ora i miei programmi sono assai incerti. Continuo a preparare la barca per un'eventuale prossima crociera. In realtà è "eventuale" solo per i miei familiari. Io non ho dubbi su quello che voglio fare e sulla data approssimativa della partenza: lascerò il porto di Savona verso metà agosto con rotta verso l'Atlantico e poi verso Sud America.

Così, come se in realtà nulla fosse già deciso, vado avanti nei preparativi. Fino al momento di portare la barca in cantiere a Marina di Carrara. Ne ho conosciuto i proprietari qualche anno fa, trovandoli molto preparati e di grande disponibilità umana. Mi fido insomma e ho deciso che alcuni interventi più seri li farò eseguire da loro.

Parto all'inizio di giugno del 2002 per questa mini crociera/trasferimento in una serata nera come la pece, nuvole all'orizzonte e onde da sud-est. C'è anche un po' di vento, non troppo, quello che basta per seguire e rimontare le onde in maniera allegra. Per tutta la notte mi godo una bella veleggiata lungo la costa ligure di levante; passo Genova, Portofino, Sestri Levante, le Cinque Terre e già al mattino, con una leggera pioggia, entro nel porto, dove mi attendono in banchina per tirare la barca in secca. Purtroppo, insieme a me, arriva anche una nave con bandiera portoghese, una di quelle vecchie carrette del mare che porta cemento sfuso. La gru del cantiere mi tira in secco mentre quella del porto inizia lo scarico del cemento. Un disastro che certo non potevo prevedere. Il leggero vento da sud-ovest porta la polvere del cemento verso le barche in sosta nel cantiere e verso il paese. Chi scarica non si preoccupa, mentre chi subisce non riesce a intervenire.

Il lavoro va avanti per tutta la giornata e solo verso sera intervengono le autorità sanitarie per bloccare lo scarico avvenuto al di fuori di qualsiasi regola o norma. Purtroppo disastro è fatto e tutto è ricoperto di uno strato di cemento grigio. I ponti in teak delle barche, i loro scafi, che erano bianchi, blu scuro o rosso, sono diventati tutti grigi, ma quello che è peggio anche i verricelli e i winch si sono riempiti della polvere grigia penetrata fin nelle più piccole fessure. Una situazione veramente difficile. I proprietari del cantiere sono disperati, danno l'assistenza che possono, ma più di tanto non riescono a fare. Da parte mia, ho fatto il meglio che mi è venuto in mente: ho continuato a lavare la barca tutto il giorno, per evitare la reazione chimica

tra cemento e vernice della barca. In ogni caso, la barca fuori è lavata, successivamente, viene trattata con due mani d'antivegetativa per poi essere rimessa in acqua il più presto possibile.

Oltre alle nostre barche di comuni mortali, c'è una barca famosa, con un proprietario ancora più famoso: il *FRAM V* del re di Norvegia. Probabilmente, non saprà mai che cosa è accaduto, perché tutti quanti lavoravano intorno alla sua barca. Su un *Bénéteau* 43 piedi, invece, il proprietario è disperato. Successivamente i periti del cantiere constatano un danno che si avvicinava al 50 per cento del valore della barca nuova.

Con queste premesse, il varo del mio vascello è stato più veloce di quanto avessi previsto e appena in acqua trasferisco immediatamente al club nautico, per essere ben lontano da eventuali prossimi carichi e scarichi delle grandi navi. La barca è pulita, l'antivegetativa nuova, e decido che per riconciliarmi con me stesso non c'è nulla di meglio di una breve crociera verso l'arcipelago toscano, cioè verso la Capraia distante solo sessanta miglia.

Amo le partenze serali, mi danno pace e calma interna e come sempre, anche questa volta, sono partito dopo cena, godendomi tutto il litorale, godendomi le stelle e la luna quasi piena, fantasticando e pensando a mari e isole lontane. Così, poco dopo la partenza, decido di andare a scaldare la mia cuccetta, affidando all'allarme radar la sicurezza della barca e la tranquillità del mio sonno.

La mattina dopo do ancora in una baia deserta dell'isola, dove trascorro una giornata bellissima immersa nella calma e nella rilettura di un libro di cui amo ricordare un passaggio:

*Durante una guerra, un soldato dice al suo ufficiale:
"Signore il mio amico non è tornato dal campo di battaglia,
chiedo il permesso di andare a cercarlo".*

“Permesso non concesso - replica l’ufficiale - non voglio che si rischi la vita per un uomo che probabilmente è già morto.”

Il soldato andò lo stesso e rientrò dopo un’ora, ferito mortalmente, trasportando il cadavere dell’amico.

L’ufficiale era fuori di sé dalla rabbia. “Te l’avevo detto che era morto, e ora vi ho perso tutti due, dimmi, valeva la pena di rischiare per portare indietro un cadavere?”. Il soldato morente rispose:

“O si signore, quando l’ho raggiunto, era ancora vivo e mi ha detto: Jack, ero sicuro che saresti venuto”.

Dopo meno di 24 ore all’ancora, la mia natura irrequieta mi fa riprendere la rotta verso casa. Il magnifico vento dell’andata è sparito e ho così modo di verificare anche il funzionamento del motore.

Il viaggio di rientro verso Portovenere è tranquillo, sotto un sole che splende ma senza un alito di vento. Il mare è liscio e solo leggermente ondulato, come una grande pezzatura di velluto purtroppo sporcata dalle tracce dell’uomo: sacchetti, lattine che galleggiano, bottiglie vuote. Tolgono spazio e compromettono la vita di tutti quelli che vivono sotto la sua superficie oltre a essere una grande schifezza da vedere. Dopo qualche ora di motore, do fondo nella rada di La Spezia, dietro l’isola del Tino e passo un’altra notte in compagnia delle barche che mi circondano abitate da croceristi allegri che sono riusciti a strappare un fine settimana alla vita quotidiana. Al mattino successivo di buon’ora proseguo verso ovest; mi fermerò ancora una notte nel porto di Chiavari per poi rientrare definitivamente a Varazze.

Dopo il lavoro in cantiere e questa breve crociera, prendo definitivamente la decisione di ripartire e buttermi di nuovo in Atlantico. Presa la decisione, la comunico ai miei familiari trovando un punto di compromesso storico. In confronto, creare l’unità d’Italia è stato un gioco da ragazzi. Secondo gli accordi, partirò il 16 agosto del 2002,

per poter passare ancora qualche mese a casa, fare gli ultimi preparativi e far compagnia a mia moglie. Qualche settimana che volano in un soffio soprattutto scandite dai lavori alla barca che non finiscono mai.

A differenza di quando ero partito la prima volta, ora la mia barca e il viaggio precedente sono abbastanza conosciuti da suscitare l'interesse della televisione locale e della stampa. Diversi giornalisti arrivano e se ne vanno, ognuno vuole sapere dove andrò, come andrò, quando tornerò e se è vero che riparto di nuovo in solitario. A ogni domanda una risposta e ogni risposta suscita una nuova domanda, non importa, ho abbastanza pazienza per tutti quanti.

Mentre il Comune di Varazze e la sezione della LNI, dove sono iscritto da più di vent'anni, ignorano i segnali della mia prossima partenza, inaspettato, ma molto gradito, arriva un gesto del sindaco di Celle che mi offre la bandiera del Comune, una bella bandiera azzurra, che isserò per tutta la crociera sotto le crocette e porterò in tutti i paesi che visiterò. Un compito molto stimolante, mi sento molto legato a Celle e ai suoi abitanti.

In tutto questo trambusto, come ultimo impegno, mi devo occupare della cambusa. Con in mano la tabella di tutto quello che mi serve per qualche mese di navigazione, faccio la spesa e riempio velocemente la sentina di merendine, biscotti, omogeneizzati, scatole, lattine, sacchetti di generi vari ed anche di bottiglie d'ottimo vino. Parto così con: 96 vasetti di fagioli, 32 lattine di pummarola, 24 vasetti di peperoni arrostiti, 400 omogeneizzati, 50 scatolette di *corned beef*, 50 lattine di frutta sciropata, farina, riso, fette biscottate e tante altre cose.

A questo punto mi sento pronto per seguire il mio istinto, per partire di nuovo verso il futuro. E ancora una volta mi vengono in mente le parole di Peter Handke:

Non andare in auto o aereo, nei luoghi in cui sono andato in vettura,

io non ci sono mai stato, solo andando a piedi in quei posti si lascia ripetere.

Solo camminando si aprono gli spazi e danzano gli Interspazi.

Solo a chi va camminando cresce la testa sulle spalle...

Il camminare è il più libero dei giochi. Su adesso!

Via da qui! La benedizione e il luogo vale solo per il viaggio.

La benedizione del luogo è una benedizione d'andata.

*O mio immortale appetito di andare, di andare fuori dal luogo
di andare avanti così in eterno!*

La cambusa è tutta stivata. Non ho caricato molta nafta, né tanta acqua. Voglio risparmiare qualche centinaio di chili per avere meno resistenza in acqua e ottenere più velocità.

Proprio mentre faccio questi ultimi lavoretti arriva l'amico Beppe di gran corsa, premuroso come sempre, con ulteriori preziosi medicinali, che spero non mi serviranno mai.

E finalmente arriva il grande giorno. Di buonora, la mattina del 16 agosto, mollo gli ormeggi senza incontrare anima viva. Allora non sapevo che non sarei più potuto tornare nella marina di Varazze perché, durante la mia assenza, sarebbero iniziati i lavori per la costruzione di un gran porto che da comunale sarebbe diventato privato. In realtà si parlava di questi progetto da molto tempo e soprattutto si temeva l'aumento dei prezzi che probabilmente non sarebbero più stati alla portata delle mie tasche. In realtà non me ne importava poi molto. Da tempo avevo deciso che gli anni a venire li avrei dedicati alla navigazione con poche soste in porto soprattutto in quelli del Mediterraneo.

Lascio gli ormeggi e come sempre è un momento difficile in cui mi divido in due. L'anima statica vorrebbe restare con la famiglia, nella propria casa e con la vita assai facile, mentre la parte dinamica è felicissima di poter finalmente guardare verso nuovi orizzonti e veleggiare, non proprio verso l'ignoto ma verso un destino che non si conosce.

Vinto il mio combattimento interno sono finalmente fuori dal porto. L'estate ligure non promette niente di buono per un velista che deve fare un po' di strada. Motore e randa, successivamente randa e motore e vado avanti così per tutte le prime ventiquattro ore. Fino a quando non varco il confine meteorologico nostrano e messa la prua in acque francesi trovo un po' di brezza. Non posso non pensare a come in mare le cose cambino con rapidità, e come anche l'uomo cresca rapidamente. Una gran parte della letteratura parla del mare e del rapporto fra l'uomo e il mare. E così in quella prima notte mi torna in mente il pensiero di un filosofo di cui non ricordo il nome:

*Ci sono tre generi d'uomini:
coloro che vivono,
coloro che muoiono
e coloro che vanno per mare.*

Tra un pensiero, un sonnellino, qualche pagina di libro e un po' di cibo, passo la prima notte senza problemi, godendomi tutto quello che posso. Sì, ogni tanto mi vengono dubbi e forse anche un po' di paura, capita che non si dorma. Ma in mare ho imparato che se si cede alla paura, quando va bene si sta a galla, quando va male si annega. Ci sono momenti bellissimi per pensare e filosofare, momenti in cui ci si accorge che, nonostante si sia soli sulla barca, non ci si sente soli. In queste situazioni è importante non soltanto che tu creda in Dio, ma che Dio creda in te.

Arrivato all'entrata del Golfo del Leone vedo che è meglio non proseguire, dovrei fare tutta la traversata a motore, e questo, dopo le 24 ore già fatte, proprio non mi va. Decido, pertanto, di proseguire fino a Marsiglia e attendere l'arrivo del vento che prima o poi dovrà pur arrivare. Non sono lontano ed è la prima volta in vita mia che vedo

tutta la costa di questa zona. Arrivato verso sera, cambio ancora programma ed entro a Port Friul, situato proprio di fronte Marsiglia, in un isolotto senza vegetazione, ma con molto turismo locale. Traghetti che arrivano, traghetti che vanno, e soprattutto molta gente che arriva per passare la giornata sulle magnifiche spiagge dell'isolotto. Dopo l'ultimo traghetto, l'isola diventa deserta e di nuovo di proprietà dei gabbiani e degli abitanti delle barche a vela che qui sono innumerevoli. Mi ormeggio di fianco a una barca con il cui equipaggio faccio subito amicizia. E come spesso accade rimedio un invito a cena per la sera successiva. Ora ho voglia di andarmene sotto coperta e concludere la giornata in branda. Questione di pochi minuti e sento un gran colpo alla barca.

Mi precipito in pozzetto e vedo, sulla mia poppa, un palazzo galleggiante. È una motovedetta della dogana francese, che ha urtato il mio timone a vento causando qualche danno. Non si era trattato di imperizia ma di un guasto all'invertitore che aveva pregiudicato la manovrabilità della nave. Da bravi marinai, non appena sistemato il loro problema, arrivano in gran numero su un canotto, si scusano e mi invitano per il giorno seguente sulla loro nave per stendere un protocollo d'incidente.

Non ne ho tanta voglia, ma mi rendo conto che è giusto che paghino per il danno causato. Così ho dovuto attendere altri due giorni per far controllare tutta l'attrezzatura da un loro meccanico, mentre io riparavo il danno causato alla prua nell'urto della barca contro il pontile.

Una volta sistemato tutto con la dogana, è la volta del maestrale a tenermi in porto. Il nord-ovest è arrivato portando i cumuli lungo la valle del Rodano. Sembrano aerei a bassa quota, tanto è la loro velocità e la differenza tra il loro cupo colore e l'azzurro del cielo. In compagnia dei miei nuovi amici, passo diverse piacevoli giornate, senza

accorgermi di quanto il tempo voli via rapidamente.

Così come accade nella vita, dove tutto ha una fine, anche il maestrale cessa e approfittando della finestra di tempo buono saluto tutti e riparto. Le condizioni iniziali sono quelle ottimali ma quando il vento rinforza fino a 30 nodi ecco che si insinua la solita scocciatura: un garroccio della randa che si incastra e non vuole più scendere lungo la sua canaletta, obbligandomi, durante la notte, a salire fino alle prime crocette per poter finalmente terzarolare.

A parte questo inconveniente mi rendo conto che il vero viaggio è proprio iniziato a Port Friul, con la tappa verso Barcellona. Navigando lungo le coste del Mediterraneo passo da un porto all'altro, da un gruppo d'amici ad altri e tutti sognano, vorrebbero partire anche loro, senza però trovare il coraggio o la possibilità di allontanarsi dalla vita quotidiana. A queste persone – che percepisco realmente felici di incontrarmi e di ascoltare come sia la vita girando con la barca – quando mi chiedono perché vado in mare, faccio molta fatica a rispondere in modo esaustivo. Mi rendo conto che dentro di me esiste un amore e un odio verso il mare. Naturalmente prevale l'amore nonostante i momenti di sconforto, di pericolo, di nausea e di difficoltà. In tutti i casi, la storia la scrive il destino che non ha pietà per noi comuni mortali che dobbiamo subire. E questo in mare si vive molto più nettamente e, forse, è quello che mi affascina di più.

A Port Ginesta, che sorge a 35 chilometri a sud-ovest di Barcellona, arrivo dopo quaranta ore di navigazione. Ben poco è cambiato. Ritrovo qualche amico come Giovanni, reintrato da Minorca e Daniele, che si è lasciato con Carole ma ha già sepolto il suo dolore e vive sulla barca con Magalie, la sua ex psicologa. C'è qualche coppia di passaggio che vorrebbe raggiungere la Grecia e la Turchia, per il resto siamo ancora in uno di quei porti dove la staticità delle barche è predominante. L'unica cosa veramente spiacevole sono i prezzi estivi per l'ormeggio

che sono triplicati rispetto a quando ero qui, qualche mese fa.

Dopo pochi giorni lascio di nuovo questo porto tanto ospitale, mi voglio dirigere al più presto possibile verso sud-ovest per arrivare a Gibilterra, che da qui dista ancora più di 550 miglia. Possiamo fare tutte le strategie in mare, ma sono il vento e lo stato della natura a decidere per noi. Mi raggiunge la pioggia, quasi torrenziale, con un'onda lunga da sud, proseguo senza vedere granché. In queste condizioni anche l'amico radar serve ben poco perché la pioggia suscita moltissime eco sullo schermo che non possono essere ben interpretate. Evidentemente, anche il radarista della nave passeggeri che incrocio ha le mie stesse difficoltà perché se non avessi fatto una manovra all'ultimo momento, la crociera sarebbe tragicamente terminata in ben prima di arrivare alle Colonne d'Ercole. Bagnato fino in mezzo alle chiappe, nonostante la cerata, posso finalmente togliere il pilota elettrico e inserire quello meccanico perché anche il vento ha girato e mi arriva al traverso. La barca accelera, corre come una scheggia e saluta il sole che compare in mezzo alle nuvole. Le onde, di un cristallo luccicante, frangono in molti punti e, ogni tanto, anche direttamente sulla fiancata della barca, buttando qualche goccia d'acqua salata in pozzetto. La giornata, iniziata male, sta diventando proprio piacevole. Il vento rimane stabile per tutto il pomeriggio e quasi tutta la notte successiva e con passo spedito mi avvicino a Cabo Sant'Antonio, che ho visto molto spesso in passato. Qui, più di vent'anni fa, feci il primo approdo invernale, arrivando non-stop direttamente dalla Liguria, una traversata a quell'epoca di tutto rispetto di ben 550 miglia.

L'arrivo nel porto di Calpe, cittadina sulla Costa Brava fra Alicante e Valencia, normalmente sempre piacevole, non è dei migliori. Sono solo le 4,30 del mattino e conoscendo bene il porto non mi viene in mente di fare la chiamata radio. L'idea è di entrare e con calma la mattina dopo andare in Capitaneria. Invece il guardiano che mi vede

entrare in porto si arrabbia molto per non essere stato avvertito, e sembra quasi intenzionato a respingermi verso il mare aperto. Solo la mia capacità persuasiva lo convince a farmi rimanere. Una bella dormita fino alle nove del mattino, incontro con altri amici, una visita all'Internet per avere le previsioni del mare e del vento, e già penso di ripartire presto.

Riparto verso il Capo de Gata, che dista 160 miglia, con poco vento al traverso. È difficile navigare perché c'è ancora una vecchia onda da sud-ovest che frena la barca. È un tratto di mare che non mi piace, troppo traffico commerciale e troppo traffico di piccoli pescherecci. In queste condizioni è molto difficile potersi riposare sia di giorno che di notte.

Per fortuna il mare e il vento migliorano sensibilmente e mi riappacifico con la navigazione. Per tutta la vita ci insegnano ad avere desideri per andare avanti, ho imparato a farne a meno, ho imparato che la felicità è nel non avere desideri, non nel soddisfarli. Naturalmente questa regola non vale solo per la navigazione, ma per tutto quanto succede sulla terra ferma. Non invidio i miei amici che spendono delle fortune per i capricci. Macchine, successo, ricchezza, che cosa posso invidiare loro qui in mare? Sono felice e ho trovato la felicità in maniera semplice, basta darsi da fare per raccoglierla.

Pensieri che vengono interrotti da uno dei tanti lavoletti che di tanto in tanto si devono fare. In questo momento devo travasare la nafta da un serbatoio all'altro in modo da tenere il serbatoio principale sempre pieno fino all'orlo. L'obiettivo è quello di avere meno movimento all'interno in modo che la sporcizia che si accumula immancabilmente rimanga ben posata sul fondo.

Le ore passano tranquille. Mangio lentamente, gustandomi il cibo, prendo il sole e sento un po' di musica che trasmettono le stazioni locali costiere. Che vita da pascià, mi viene voglia di proseguire fino a

Gibilterra in questo stato di euforia. Si vedrà.

E infatti l'euforia svanisce in fretta. È arrivata la nebbia e il vento se n'è andato e, peggio ancora, si è rotto il pilota automatico. Per fortuna ne ho uno di ricambio. Intanto il mare è sempre più sporco. Vedo galleggiare di tutto e di più. L'unica cosa che è rimasta in questa zona è l'odore del mare, si fiuta con gli occhi chiusi e uno si può immaginare com'era il mare molto tempo fa, quando era pulito.

Che cosa posso fare adesso? In queste condizioni mi passa la voglia di proseguire. Sono davanti al porto di Motril ma mi dicono che non c'è posto. Vedo però nell'avamporto altre due barche all'ancora e mi dico: "Dove stanno due c'è spazio anche per una terza"; detto fatto, approdo e sono finalmente fermo. Vado in cabina e vedo una brutta notizia sul mio apparecchio ricevente: *Balena morta alla deriva nella zona di Ceuta*. Peccato chi sa com'è morta. Per la zona dove navigo, prevedono ancora vento da sud-ovest. Non mi trovo molto lontano da Gibilterra, ma con vento e onda da sud-ovest è impossibile arrivare in tempi brevi. Comunque proverò e caso mai troverò un altro porto lungo la mia rotta. Il mio amico Ignazio direbbe a questo punto: *Santa pazienza che cosa devo dire?*

Nonostante il bollettino non proprio favorevole ho una gran voglia di ripartire da Motril e mi preparo per salpare l'ancora e avviare il motore. Tentativo poco fortunato perché il motore si avvia e si ferma subito. Mezz'ora di lavoro, cambio i filtri, spurgo gli iniettori e tutto va per il meglio e riparto. Non sono lontano da Gibilterra ma l'onda lunga arriva sempre da sud-ovest e proprio non so fin dove posso arrivare. Passano le ore, vento poco, la barca fa fatica ad avanzare. Decido quindi di fermarmi un'altra notte dietro la diga del porto di Benalmadena. Una notte infame, ci sono cinque o sei barche all'ancora che rollano di circa trenta gradi per lato. Faccio fatica a stare fermo in cuccetta e veramente mi sembra di essere in alto mare, con molto

vento e molta onda.

Un grosso Jongert con bandiera tedesca lascia il riparo la stessa sera, per proseguire verso nord-est, cioè in direzione opposta a Gibilterra. In ogni caso non è possibile scegliersi sempre l'ormeggio migliore. Con un po' di fatica passo anche questa notte per proseguire presto al mattino verso la mia prima meta importante. Faccio tutto il possibile per stare più vicino alla costa e dopo venticinque miglia compare, sbucando dalla foschia, la famosa Rocca che spero di raggiungere in giornata. Il vento è sempre assente, in compenso la corrente mi aiuta a mantenere una velocità discretamente accettabile per la situazione nella quale mi trovo. Prima di sera entro nella baia di Gibilterra, mi ormeggio al pontile della dogana e trovo anche un posticino nella Sheppards Marina. Non è stato facile perché un inglese non si voleva spostare e non voleva avere un'altra barca in seconda fila, ma come sempre si trova un rimedio e alla fine mi sono ormeggiato lungo un catamarano lì da molto tempo. Più tardi apprendo che l'inglese ha avuto molti problemi con altri che si erano ormeggiati vicino a lui. Certamente non si tratta di un gentleman degli oceani, ma piuttosto di un navigatore che starebbe bene lungo le nostre coste.

Dopo aver attraversato metà Mediterraneo ho dovuto inviare il pilota automatico rotto a Milano. Non mi resta che di dedicarmi alla cambusa e attendere un bollettino favorevole per proseguire verso ovest e passare lo Stretto.

Fatta la spesa, mi occupo di qualche piccolo lavoretto, salgo in testa d'albero per cambiare una lampadina e faccio il pieno di carburante. Alla fine, non mi rimane che fare un giro nei due Marina per vedere le barche che sono qui stazionarie e quelle di passaggio. Sembra che tutte le barche austriache si siano riunite in questo porto. Ne trovo ben quattro, compresa la mia. Un catamarano molto spartano diretto ai Caraibi, con una giovane coppia di insegnanti che incontrerò anco-

ra alle Azzorre. Un Ovni 38 diretto verso Brasile, Cile e Polinesia e un altro Moody 33 di Salisburgo, che è già stato a Portorico e a Cuba. Parliamo, studiamo, progettiamo e naturalmente mangiamo qualche specialità nostrana cucinata sulle barche.

Intanto la situazione meteorologica non ha proprio intenzione di cambiare. È ormai da diversi giorni che vorrei proseguire, perciò decido con altri amici belgi di passare lo Stretto non verso ovest, ma verso sud, per recarci a Ceuta.

Passo l'ultima sera con Peter, tedesco bavarese abbastanza piccolino con una tipica pancia da birra. Mi racconta che lavora qui presso lo *ship chandler* e vive sulla sua barca di 13 metri. Ha vissuto per ben diciotto anni con la sua amica su una barca di 9 metri nel Mediterraneo, nelle isole atlantiche e nei Caraibi. Poi la compagna lo ha lasciato e lui è rientrato in Europa per lavorare a Gibilterra. A noi si aggiungono altri amici. Come l'armatore di una barca svizzera sui 10 metri acquistata sul lago di Zurigo e preparata per la traversata atlantica. La prima cosa che ha comprato e stato un pappagallo che sta sempre nella sua gabbia in pozzetto. Lui certamente avrà fatto tutto il possibile, ma la barca è troppo fragile e non adatta per traversare l'Atlantico. Molto diverso è Alan con la sua barca d'acciaio di 14 metri. Arriva dalla Nuova Zelanda ed è fermo qui perché deve sostituire il motore. Monterà uno Yanmar di 56 cavalli che ha trovato in Inghilterra a un prezzo molto buono. È la prima volta che sento che in Inghilterra hanno trovato qualche cosa a buon mercato. La serata trascorre così dolcemente, chiacchierando di sogni e progetti.

Il giorno dopo cambio ancora l'olio al motore e pago il marina. È deciso si parte per fare rotta verso sud. Esco dal porto con il mio amico belga a poche centinaia di metri dalla mia poppa. Eravamo preparati a tutto, o a quasi tutto, ma certamente non alla nebbia che incontriamo non appena lasciata la baia. Già la nebbia in mezzo al mare è brutta,

ma nello stretto di Gibilterra potrebbe essere fatale per via del traffico commerciale che si presenta in fila indiana ininterrottamente. Con qualche astuzia e con la consultazione dello schermo radar superiamo il pericolo e all'arrivo siamo premiati dalla vista di un porto tranquillo e tanti pontili liberi. Dovevamo solo scegliere dove metterci. Abbiamo preso una decisione molto saggia perché prevedevamo un interminabile tempo d'attesa prima di potere tuffarci in Atlantico. Anche i miei amici Jean-Paul e Natalie, con il loro Moody 38, sono contenti di essere qui e di non essere rimasti a Gibilterra.

La gente di Ceuta, città autonoma spagnola che sorge sulle coste africane praticamente circondata dal Marocco, ha un carattere tipico degli abitanti dei piccoli centri. e si sente un po' paesana. Organizza ogni fine settimana qualche festa e per nostra fortuna, anche in quel fine settimana, è stata programmata una gara di pesca d'altura. Il porto si riempirà fino all'ultimo buco e la gioia sarà grande quando i pescatori rientreranno con ceste piene di pesce. Purtroppo c'è un guasta feste, piove ininterrottamente da venerdì a domenica sera. Non si bagnano solo i pescatori fino alle ossa, ma anche io perché la mia capottina fa passare molta acqua. Devo proprio cambiarla ma certamente non più alle Canarie visto che questa che ho fatto proprio là due anni prima non ha certo resistito molto.

Nonostante la pioggia, pesce arrosto a gogo, molti bicchieri di vino buono e tante ore di sonno ci rigenerano, ne facciamo scorta, in seguito ne avremo bisogno. Passa così il weekend, il tempo si rimette al bello, ma sempre con vento da ovest e con l'impossibilità di attraversare lo stretto. Utilizzo questo periodo di ferma forzata per fare altri piccoli lavori che comportano soprattutto l'utilizzo del pennello e di tanta vernice bianca. Proprio non posso vedere le barche malandate con macchie di ossido, vorrei sempre avere tutto alla perfezione, cosa che però non è possibile.