



"Pirate Alley" is a nightmare for oil tankers and cargo ships but sailors pass by the corridor almost unnoticed. Here is how to do this according to the singular testimony of one boat that has just made this journey in complete safety

**PIRATE ALLEY  
- BEST AVOIDED  
THE GULF OF  
ADEN**

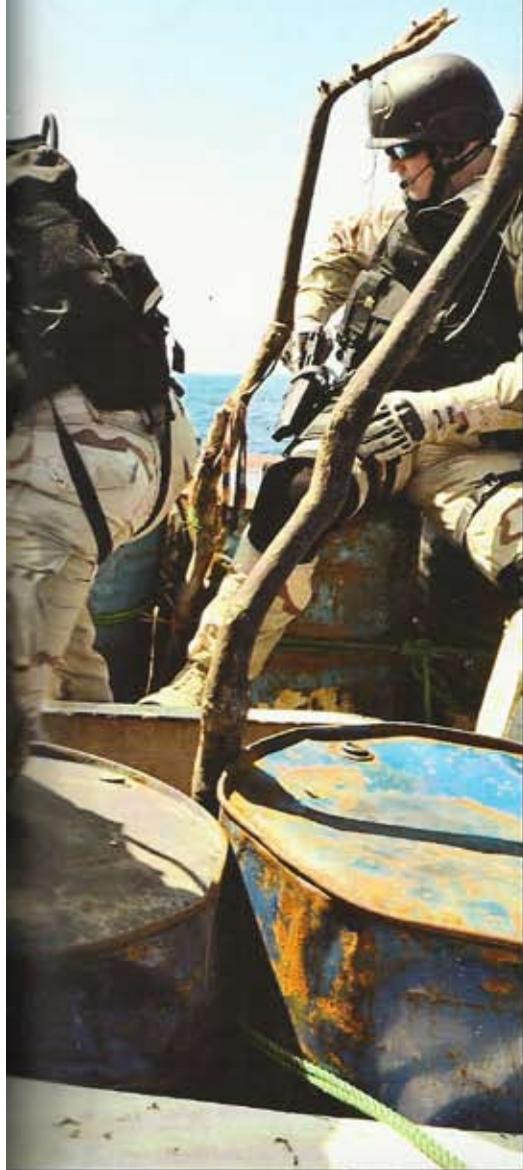
*Reportage*

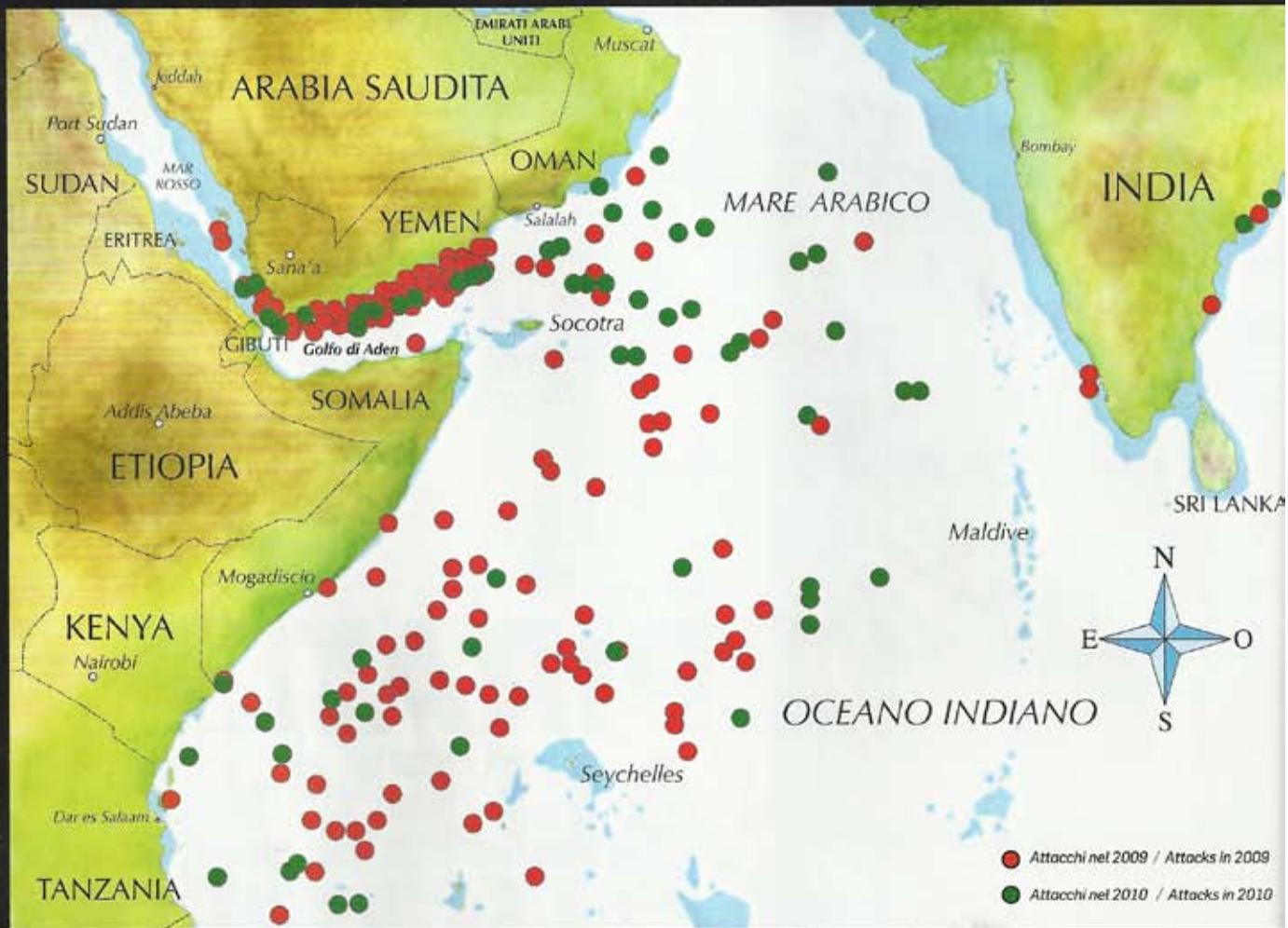
# PIRATE ALLEY: CHI PUÒ LA EVITA

**Dal Golfo di Aden**

PER PETROLIERE E CARGO È UN INCUBO. MA NELLA "VALLE DEI PIRATI" I VELISTI PASSANO QUASI INOSSERVATI. ECCO COME DALLA TESTIMONIANZA UNICA DI UNA BARCA APPENA PASSATA INDENNE

*Testo e foto di Horace Costa*





## Nel corridoio Irte in 15' coperti gli S.O.S. / SOS response in 15 minutes

Per fare dogana è consigliato un agente a Salalah. 300 le barche a vela che passano ogni anno  
It's advisable to get an agent in Salalah for customs declarations. 300 sailboats every year

Dogana/Customs



Le navi della coalizione internazionale pattugliano incessantemente la zona  
The ships that are part of the international coalition patrol constantly the area

Coalizione/Coalition



**P**irati: se li conosci li eviti. Sono da sempre il terrore dei mari e sempre più occupano le cronache internazionali con assalti a carichi e maxipetroliere. Armati fino ai denti e organizzati in comando paramilitari, tengono sotto scacco navi da 300mila tonnellate di greggio, equipaggi compresi. Prosperano nelle acque dei Paesi devastati da guerre e povertà, o dove i governi sono deboli e corrotti, come il Corno d'Africa e l'Indonesia. Ma non solo. Per combatterli e spezzare la catena dei riscatti sono in campo le Marine militari di tutto il mondo. In queste pagine un reportage più che esclusivo dal temuto Golfo di Aden (222 attacchi solo nel 2009), scritto navigando con quattro equipaggi di velisti giramondo, temerari ma ben preparati.



Pirates: to know them is to avoid them. They've always created terror at sea and are ever more frequently capturing international headlines with assaults aboard cargo ships and oil tankers. Armed to the max and organised in para-military groups, they hold hostage 300,000-tonne ships, crew included. Pientiful in the waters surrounding countries devastated by war and poverty, where governments are weak or corrupt, like the Horn of Africa and Indonesia, they are currently being combated by Navies from around the world. On these pages, you'll read a first-hand account from the feared Gulf of Aden (222 attacks just in 2009), written by a sailor navigating with four frightened but well-prepared crews.

## Pos 14°56'N 59°45'E

### 15 febbraio 2010 - Mar Arabico

## L'avvicinamento al golfo più pericoloso del mondo. Adrenalina e concentrazione / Nearing the most dangerous Gulf in the world. Adrenaline and concentration

È notte, la barca naviga di genoa e randa con una mano di terzaroli spinta da un monzone fresco Forza 4 che ci fa tenere medie giornalieri molto alte. Siamo diretti in Mediterraneo via Aden, in quella che è simpaticamente chiamata "pirate alley".

Da qualche ora, avendo appena passato i 60° di longitudine Est, siamo ufficialmente entrati nella zona a rischio pirateria, ma siamo in contatto con le autorità che monitorano il traffico da queste parti per contenere questa piaga. Un paio di mesi fa ci siamo registrati con **Msc-Hoa** (Maritime Security Centre-Horn of Africa), a cui abbiamo fornito ogni dettaglio su navigazione, barca ed equipaggio, e in questi giorni mandiamo una mail quotidiana con posizione, rotta, velocità ed Eta a **Ukmt0** (United Kingdom Maritime Trade Operations) e a **Marlo** (Maritime Liaison Office-Bahrain). Sono le tre autorità della zona per i pirati. Siamo diretti a Salalah, in Oman, ultimo avamposto sicuro prima di affrontare il Golfo di Aden. Qui tutte le barche a vela si fermano per organizzarsi in un convoglio e fare le 700 miglia da Salalah a Aden in massima sicurezza. In radio abbiamo sentito che tutti gli equipaggi passati prima di noi (due convogli di oltre 20 barche l'uno e diversi miniconvogli autogestiti) non hanno avuto problemi e stanno già risalendo il Mar Rosso, è confortante. Grazie

It is night and we're sailing with the genoa and mainsail, powered along by a fresh Force 4 monsoon wind that is allowing us to make very high daily averages. We are heading for the Mediterranean via Aden though what is known rather delightfully as "pirate alley". Having crossed the 60° longitude east line, we officially entered the pirate danger zone a few hours back but we are in contact with the authorities who are monitoring the traffic in this area in an attempt to contain this problem. A couple of months back we registered with the MSC-HOA (Maritime Security Centre-Horn of Africa) and provided them with complete details of our route, boat and crew. Over the next few days we will be sending them a daily e-mail containing our position, route, speed and ETA to UKMTO (United Kingdom Maritime Trade Operations) and MARLO (Maritime Liaison Office-Bahrain). We are bound for Salalah, in Oman, the last safe outpost before we take on the Gulf of Aden. This is where all the sailing yachts gather and organise themselves into a convoy so that they can travel the 700 miles of sea between Salalah and Aden as safely as possible. We've heard over the radio that all of the crews that made the passage before us (two convoys of more than 20 yachts each and several independent

1) Pescatori di Salalah. A volte sono pirati camuffati. 2) La U.S. Navy ispeziona una lancia sospetta. 3) Lo skipper e autore del reportage. 4) Le barche a vela a Salalah. 5) Il convoglio Vasco de Gama esce per fare arno su Aden  
Fishermen in Salalah. Sometimes they are really pirates disguised. 2) The U.S. Navy making an inspection. 3) The skipper and author. 4) Sailboats at Salalah. 5) The Vasco de Gama convoy heading for Aden



Nei primi 6 mesi 2010 nessuna delle 150 barche a vela passate da Aden ha subito aggressioni  
 In the first 6 months of 2010 not one of the 150 sailboats passing through Aden was attacked



Ora l'Indiano del sud va evitato. È qui che sono avvenuti gli unici due assalti a dei velisti nel 2009  
 Now the South Indian Ocean is avoided. Here the last two attacks on sailors took place in 2009

Zone off-limits



I megayacht si affidano a scorte armate assoldate a partire da 25.000 euro al giorno  
 The megayachts are often protected by armed escorts costing from 25,000 euro per day



Megayacht

Attacchi/Attacks

*Adrenalina e concentrazione al massimo per gli skipper del convoglio Miaplacidus a Salalah nel briefing pre-partenza per il temuto golfo / Adrenaline aplenty in Salalah for the pre-departure briefing with the skippers of the Miaplacidus convoy*

all'Indian Ocean Net, appuntamento radio in lingua inglese gestito da alcune barche, ogni giorno chi transita in Indiano può fornire la propria posizione, chiedere o dare informazioni. Sembra poco sensato non partecipare. La posizione, da queste parti del mondo, si dà cifrata, non la solita latitudine e longitudine facilmente captabile da chiunque in ascolto. Nel Golfo del Bengala sentivamo già l'IO-net e ci sembrava un sistema complicato e inutile, ma stiamo al gioco. Dopotutto, perché rischiare?

Non si sentiva l'atmosfera piratesca che si respira ora. Sarà il contatto radio con le barche nell'Indiano, saranno i report con gli attacchi alle navi, saranno i mesi passati a studiare la rotta più sicura, sarà l'inevitabile pressione psicologica, o che finché non ci sei in mezzo non sai cosa ti aspetta, ma le 1255 miglia che stiamo percorrendo ci mettono progressivamente in uno stato emotivo che è solo un assaggio dello stress che vivremo. Più ci avviciniamo a Salalah, più si sente. Ieri abbiamo visto il primo dhow all'orizzonte, "si comincia" abbiamo pensato.

Navighiamo su deciBel, 39' d'alluminio che sta finendo un giro del mondo iniziato nel 2002, a bordo siamo in due, ma a Salalah ci raggiungerà un terzo amico con un Iridium di rimpiazzo (il nostro ci ha lasciati nel Golfo del Bengala!).

Le autorità che controllano Aden raccomandano un telefono satellitare: in caso d'attacco il Vhf potrebbe non avere portata sufficiente per chiamare i soccorsi. Suggestiscono di memorizzare i numeri di emergenza per poterli usare rapidamente. Noi, per l'occasione, abbiamo anche installato un nuovo Vhf-Dsc, che permette di inviare in automatico la nostra posizione alle unità militari della coalizione che lo richiedono. Geniale! Se saremo attaccati basterà premere il pulsante "distress"?

mini-convoys) didn't encounter any problems and are now sailing back up the Red Sea. That's very comforting. Thanks to the Indian Ocean Net, an English-language radio programme provided by several boats, anyone sailing the Indian Ocean can provide their position and ask for information and advice on a daily basis. It seemed a bit crazy not to take part. In this part of the world you give your position in numbers rather than the usual latitude and longitude which would be very easy for anyone listening in to lock on to.

There wasn't the same pirate-ridden atmosphere then as there is now. Inevitably it will involve a lot of pressure. Before you're actually in the middle of it you don't know what awaits you, but the 1,255 miles we're covering are really winding us up into a state that's probably just a foretaste of the stress we're in for. The closer we get to Salalah, the more we're feeling it. Yesterday, we saw our first dhow on the horizon and thought, "This is the start of it..." We are aboard deciBel, a 39' aluminium yacht that has just finished a round the world voyage begun in 2002. There are two of us, but we'll be joined by a third friend who'll be bringing with him a replacement Iridium - we parted company with our last one in the Bay of Bengal!

The authorities recommend having a sat phone aboard: if we were ambushed, the Vhf radio might not have enough of a range for us to call for assistance.

They also suggest that we commit to memory the emergency numbers so we can use them quicker. We've also installed a new Vhf-DSC which means we can automatically send our position to the coalition's naval vessels. Ingenious! But if we're attacked will just pressing the Distress button be enough to save us?

*Autorità omanite, forze della coalizione e pescatori convivono pacificamente nel porto di Salalah / Omani authorities, the coalition forces and fishermen live together peacefully in the port of Salalah*

*Fila spinata a profusione intorno alla battagliola di un Feadship di 65 mt. che si prepara per fare rotta su Aden anche con scorta armata / Lots of barbed wire around the handrail of a 65-m. Feadship that prepares to pass Aden with an armed escort*

## Pos 16°56'N 54°E

### 18 febbraio / 2 marzo 2010 - Salalah

#### La calma prima della tempesta. Partenza alle porte, non si può lasciare nulla al caso / The calm before the storm. Departure nears and nothing can be left to chance

Nel porto di Salalah ci sono 34 barche a vela! Mohammed, l'agente delle pratiche doganali, che si presenta con un gigantesco fuoristrada bianco come la sua djellaba, dice che di norma ne passano 300 l'anno, ma per ora siamo a 100 e sino a oggi nessun equipaggio ha avuto incidenti. Domani parte il convoglio Vasco de Gama, 27 barche di

There are 34 boats in the port of Salalah! Mohammed, the customs clearance agent who arrives in a huge white off-roader, tells us that around 300 boats pass through each year normally. So far we're up to a hundred and no one's been involved in any incidents. The Vasco de Gama convoy, made up of 27 yachts



## PRECAUZIONI, MAI TROPPE

Prima di partire per questo passaggio, comunque da considerare a rischio, è bene registrarsi con l'MsChca e fornire tutte le informazioni possibili riguardo a barca, rotta ed equipaggio. Il sito IMB ([www.icc-ccs.org](http://www.icc-ccs.org)) è molto interessante, se ne ricavano utili informazioni ed è il centro mondiale di monitoraggio delle attività piratesche. Prima della partenza è bene consultare anche Noonsite ([www.noonsite.com](http://www.noonsite.com)) per mettersi in contatto con i futuri compagni di viaggio e seguire le ultime novità e tendenze in fatto di attacchi di pirateria. Avere chiaro in mente cosa fare nel malaugurato caso si venisse assaltati è la chiave per limitare al massimo i danni in caso di attacco. La preparazione rimane essenziale. Le barche a vela rappresentano una preda facile data la loro velocità contenuta e le murate basse sull'acqua. I pirati, in sei, riescono ad abbordare e dirottare un cargo che viaggia a 18 nodi con tutte le misure antipirateria in atto (pompe antincendio, manovre evasive ecc.). Una barca a vela ha ben poco per difendersi. C'è da sperare che ci siano vento e mare, condizioni in cui i pirati non vanno in giro con le loro lance, ma questa zona del mondo non è molto ventosa. Tutti danno per scontato che questi professionisti (quando in sei dirottano una nave con le misure antipirateria attivate, sei un professionista, sei addestrato per fare quello) siano consapevoli dell'inutile grattacapo che sarebbe prendere una barca a vela. Il governo britannico per i Chandlers, la coppia rapita a ottobre 2009 e non ancora rilasciata, non ha dato un dollaro dei due milioni chiesti. L'intento è disincentivare attacchi alle barche a vela in futuro. I Chandlers hanno mandato appelli con video shock. La trattativa è in corso e, forse, la fine del loro incubo vicina...

## PRECAUTIONS APLENTY!

Before attempting this route, which should be regarded as risky, it's best to register with the MSC(HOA) and provide information about your vessel, route and crew. The IMB is the world centre for monitoring pirate activities, and its website at [www.icc-ccs.org](http://www.icc-ccs.org) offers lots of useful information. Before leaving it's also a good idea to consult Noonsite at [www.noonsite.com](http://www.noonsite.com) to make contact with future sailing companions and follow the latest pirate news. Having a clear idea of what to do in the event of an attack is the key to effective damage control. Preparation is essential. With its lack of speed and low freeboard, a sail yacht is easy prey. Six pirates succeeded in boarding and hi-jacking a freighter sailing at 18 knots deploying a range of anti-pirate measures – water cannons, evasive manoeuvres etc. A sail yacht has little to defend itself with. With luck there's a good wind blowing, discouraging the pirates from taking to sea in their launches, but the weather in this part of the world is usually very calm. Everyone takes it for granted that these professionals (when six men can take over a ship with all its antipiracy measures in operation, then you're talking about professionals!) are aware of the pointless headache attacking a yacht would be. The British government has refused to hand over a single dollar of the two million ransom demanded for the Chandlers, the couple kidnapped in October 2009 and still not released. The idea is to deter future attacks on sail yachts. The Chandlers have sent appeals with shock video footage. Negotiations are taking place, and their nightmare may soon be over.



Nonostante navigassero nel corridoio Irtc, nel 2008 si sono registrati 115 attacchi ai cargo. Despite navigating in the Irtc corridor, in 2008 115 attacks on cargo ships were registered



59 attacchi commessi e 163 falliti per un totale di 222 arrembaggi a navi e cargo. 59 attacks and 163 failed attacks for a total of 222 aggressions on ships and cargoes



Sui 87 attacchi registrati nel primo quadrimestre del 2010, i pirati erano somali in 35 casi. Of the 87 attacks in the first four months of 2010, the pirates were Somalians in 35 cases

2008

2009

2010

Le barche a vela paiono formiche al confronto delle navi in rotta su Aden. Il consiglio per gli equipaggi e i loro comandanti (in centro, quello di deciBel) è di unirsi in convoglio per essere meno vulnerabili / The sailboats resemble ants in comparison to ships on route through Aden. The advice for the crews and their captains (centre, deciBel) is to unite in a convoy so as to be less vulnerable

ogni nazionalità. Li vediamo partire, 27 barche in fila (quasi) indiana. Al Vhf è un delirio: «Charlie five, charlie five, charlie five to alpha three, alpha three, alpha tree», «Yes this is alpha three, alpha three, alpha three, come back charlie five», «Ok, charlie five moving starboard ten degrees»... Hanno una formazione da tenere, una distanza da rispettare e un protocollo quasi militare da seguire. Sarà impegnativo navigare 700 miglia così.

Dalle carte del Piracy Reporting Centre (Imb) si vede che nel 2009 sono aumentati gli attacchi, ma è diminuito il numero di quelli riusciti, segno che le navi hanno imparato a reagire. Sembra che il Golfo di Aden, ora ben pattugliato, sia meno allettante anche se le navi continuano a sparire.

Gli attacchi, da quando c'è il corridoio internazionale di transito (Irtc), si concentrano sul corridoio e non più sulle coste yemenite, per questo le barche da crociera passano a 15 miglia da terra. Sottocosta si evitano militari e pirati "professionisti", ma si rimane a tiro dei pescatori...

Ci chiariamo come fare il passaggio. Se non c'è vento il meglio è un miniconvoglio in contatto con l'Mschoa a 15 miglia dallo Yemen. Con vento (e quindi mare) è difficile abbordare una barca che naviga e si può osare di più. Noi partiremo in quattro: Miaplacidus (33'), l'Akoya (Baltic 60'), un Amel e noi. Ci terremo a 15 miglia dallo Yemen. Un convoglio, per quanto piccolo, è rassicurante per noi e più difficile da attaccare per "loro". Certo non dimentichiamo che l'Mschoa ci ha detto: «Il nostro consiglio a tutte le unità a vela è di non transitare qui». I francesi invitano a mettere le barche su un cargo. La Royal Navy ci rimbalza sull'Mschoa. Allertata anche l'Unità di Crisi della Farnesina. Anche qui tratta sconsigliata per la mancanza di una scorta militare. I megayacht da queste parti si affidano a scorte private. Abbiamo visto un megayacht che si preparava al passaggio.

Filo spinato ovunque e cinque ex militari a bordo armati fino ai denti. Forse per loro non c'è scelta, ma credo si possa dare del filo da torcere a pirati che si muovono su lance senza ricorrere alle armi. 100 metri di grosso filo di nylon da pesca per esempio possono mettere K.O. le eliche degli inseguitori. Un Vhf-Dsc per automatizzare il contatto con la coalizione e un satellitare poi sono d'obbligo. Sulle luci di via di notte c'è chi dice di spegnerle e tenere una luce in pozzetto per essere visibili solo da vicino, e chi usa le luci regolari se non si rischiano incroci e la faccenda si diventa pericolosa. Noi partiamo il 2 marzo. Cercheremo di stare il più vicino possibile, si navigherà con le luci di via regolari ma basse per diminuire la portata visiva, e avremo un canale fissato Vhf e una frequenza Ssb su cui sentirei. Poche ma imprescindibili regole. La cosa positiva di questo gruppo di amici è che partiamo rilassati, non troppo (o non abbastanza) preoccupati per il tratto di mare che andremo ad affrontare. Come si dice da queste parti, 'nch'allah.

of all nationalities, casts off tomorrow. We see them go - 27 craft in a straight line. The VHF is squealing: "charlie five, charlie five, charlie five to alpha three, alpha three, alpha tree", "yes this is alpha three, alpha three, alpha three, come back charlie five", "ok, charlie five moving starboard ten degrees"... They have to keep a certain formation and a certain distance between each other. There's an almost military protocol to follow. It'll be tough-going to do that for 700 miles.

According to the Piracy Reporting Centre (IMB), ambushes increased in 2009 but the number of successful attacks fell, a sign that the boats have learned to fight back. It seems like the now well-patrolled Gulf of Aden is becoming less enticing even though vessels continue to disappear. Since the International Recommended Transit Corridor (IRTC) was set up, the attacks have focused on the corridor itself rather than the Yemeni coast, so the cruising yachts sail 15 miles from shore.

Along the coast you avoid both the military and the professional pirates but you are still within the range of the fishermen...

We clarify how the passage will go. If there's no wind, a mini-convoy in contact with Mschoa 15 miles from Yemen is the best option. If there is wind (and, therefore, a sea), then it would be difficult for pirates to board anyone and so we can take more risks.

Four of us cast off together: Miaplacidus (a 33'), Akoya (a Baltic 60'), an Amel and ourselves. We keep 15 miles off Yemen. No matter how small it is, a convoy is still very reassuring and more difficult to attack. But we're not forgetting what the MSCHOA told us: "Our advice to all sailing vessels is not to come here." The French invite people to put their craft on a cargo ship. The Royal Navy bounce us back to MSCHOA. The Italian Crisis Unit don't recommend the trip without a military escort. Megayachts here tend to get their own private escorts. We saw one preparing to go. There were five ex-military aboard, all armed to the teeth. Maybe they don't have any choice but in our case 100 metres of heavy fishing line would knock out the propellers of anyone chasing us. A VHF-DSC to automate contact with the coalition and a satellite are essentials. Regarding way lights, some people recommend turning them off and keeping a light on in the cockpit so that we'll only be visible from close at hand.

We cast off on March 2nd. We'll try to stick as close together as we can. We'll sail with regular way lights but on low to keep a low profile and we'll have a fixed VHF channel and an SSB frequency to talk to each other on. Few, but essential, rules. The positive thing about this group of friends is that we are all quite relaxed as we set off and not too worried about the stretch of sea we're about to cross. As they say in these parts: 'nch'allah.

Il maxiconvoglio Vasco de Gama con 27 barche a vela di diversa nazionalità. Per loro regole paramilitari e iscrizione a pagamento / The maxi convoy Vasco de Gama with 27 sailboats of different nationalities. Paramilitary rules and paid involvement

Per stare compatti, i convogli a vela riducono tela in funzione degli altri. Qui l'Akoya, il Baltic 60 di Gigi e Irene, fra i più quotati skipper italiani, è sottoinvelato con due mani di terzaroli e genoa rollato / To stay together, the sailing convoy cut their sails in relation to the others. Here Akoya, the Baltic 60 of Gigi and Irene, respected Italian oceanic skippers, is navigating with two reefs



## Pos 12°45'N 43°18'E 9 marzo 2010 - Bab el Mandeb

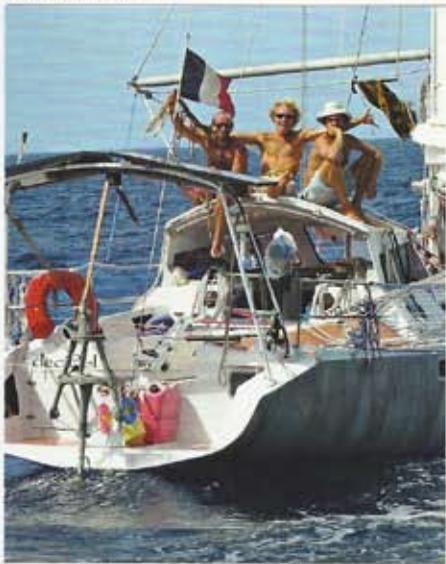
**Passaggio alle spalle, si può dire che è soprattutto una prova di nervi /  
With the passage over, one could say that it is, above all, a test of nerves**

*Una tempesta di sabbia con vento a 50 nodi dà il benvenuto a deciBel in Mar Rosso. Il cielo si ripulirà solo due giorni dopo (in alto, a sinistra) / A sand storm with a 50 knot wind gives the welcome to deciBel in the Red Sea. The sky clears up only two days later (top, left)*

Mentre infiliamo lo stretto di Bab el Mandeb, l'imboccatura sud del Mar Rosso, faccio un bilancio del passaggio nel Golfo di Aden. Partito con poca aria contraria, il gruppo si è sfaldato subito. Siamo rimasti sempre a vista, ma tenere mezzo miglio di distanza si è rivelato arduo. Solo alla sera, quando il vento molla, a motore riusciamo a navigare vicini. Purtroppo stando sottocosta sentiamo l'influenza della controcorrente di Aden che raggiunge 2,5 nodi. La prima notte evidenzia che navigare con luci basse ha un effetto boomerang: è molto difficile vederci e, se non fosse per il radar, sarebbe addirittura pericoloso. Decidiamo di accendere il nostro tricolore in testa d'albero: anche se saremo più visibili ci sentiamo più sicuri. Al secondo giorno il vento molla del tutto e il nostro convoglio procede a motore: è decisamente più facile rimanere compatti, ma non ci si può distrarre un attimo. Ra's Fartak ci fa sudare, vento e corrente contraria rendono doppiare il capo un esercizio zen: navigare per due giorni a 3/4 nodi col log sempre a 6 è frustrante. Per uscire dalla corrente al Vhf decidiamo di stare più lontani dalla costa.

Al terzo giorno sale dell'aria da ENE, ne approfittiamo per fare vela e far riposare i motori e le nostre povere orecchie. Al Vhf si comunica lo stretto indispensabile trasmettendo a potenza ridotta per non farci sentire lontano. Quando arriva il vento, le diverse dimensioni e tipologie di barca si sentono: è molto impegnativo mantenere il gruppo unito. Impieghiamo tre giorni per essere un vero convoglio e all'alba del quarto siamo in cappa ad aspettare quelli dietro. Per rimanere uniti a vela riduciamo drasticamente velatura, noi abbiamo tre mani alla randa e un pezzo di genoa tangonato, il Baltic naviga di sola randa con tre mani. Ma così compatti non siamo certo un bocconcino invitante per i pirati. Al sesto giorno siamo finalmente davanti ad Aden, è andato

As we glide into the Bab el Mandeb Strait at the southern mouth of the Red Sea, I do a quick calculation on the passage through the Gulf of Aden. The convoy cast off in very light head wind and immediately began to come out of formation. We stayed within sight of each other at all times but keeping to within a half mile turned out to be very tough. Only in the evening when the wind dropped and we turned on the engines did we manage to stay that close. Unfortunately, as we are near the coast, we are feeling the pull of the Aden counter-current which can get up to 2.5 knots. The first night proves that navigating with low lights has a boomerang effect. It's very difficult to see us and were it not for the radar it would be downright dangerous. We decide to light up the tricolour on our masthead and even though we feel more visible, we also feel safer. On the second day the wind drops away altogether and our convoy turns to engine power: it's much easier to stay close together but you can't be distracted for a second. Ra's Fartak makes us sweat, while the wind and counter-current make rounding the cape an exercise in Zen. Spending two days at 3.4 knots with the log always at 6 is frustrating. To get away from the current, we decide over the radio to move further out from the coast. On day three, an ENE wind gets up and we latch on to it to do a bit of sailing and give the engine (and our poor ears!) a rest. We only make essential VHF contact and broadcast on low power so that we don't feel so far from each other. When the wind does come, the different sizes and types of our boats make themselves felt. It is very, very tough-going to stick together in a united group. It takes three days for us to get into a genuine convoy and by dawn of the fourth day, we are waiting for the ones behind to catch up. We have to drastically cut our sails to stick together. But if we do stay close we won't



Passaggio fatto ed equipaggio in festa superato Bab el Mandeb (sopra). Da qui il convoglio di questo repartage (a destra) si è separato / Passage over and the crew celebrating as they leave Bab el Mandeb (above). From here the convoy in this crossing (on the right) split up



tutto bene: non abbiamo incontrato nessuno, a parte due navi che venivano in direzione opposta e dei pescatori. Il convoglio si divide: due barche atterrano su Aden, mentre noi con Akoya tiriamo sul Mar Rosso. Non è stato facile, ma è stata una grande esperienza umana. Gli unici rischi di abbordaggio sono stati tra noi e le uniche barche incrociate quelle dei pescatori. Sembrerebbe quasi che i pirati non esistano. Rallentare la barca in un tratto che d'istinto faresti più rapidamente possibile è una prova di nervi. Dal terzo giorno, avvicinandoci al corridoio, al Vhf sentivamo le navi della coalizione chiamare incessantemente sul 16 per offrire assistenza alle navi. Alla domanda «Did you notice any suspect or illegal activity?», la risposta è sempre stata negativa. La sensazione che abbiamo avuto è che le attenzioni dei pirati fossero rivolte altrove. Forse ora è l'Indiano meridionale da evitare. Traversare il Golfo di Aden è impegnativo, ma sono di gran lunga maggiori lo stress pre-partenza e la pressione mediatica sulla pirateria che la traversata in sé. Resa sin noiosa dall'inevitabile lentezza imposta dal convoglio, che comunque consiglio caldamente a chi traversa "pirate alley". ✨

look quite so tempting a morsel to the pirates. On day six we finally find ourselves off Aden. All's well that ends well. We didn't meet anyone apart from two ships going in the opposite direction and some fishermen. The convoy splits up: two boats go ashore at Aden while we and Akoya will push on to the Red Sea. It hasn't been easy but it was a great experience in human terms. The only boats we met were fishing craft. It seems almost as if the pirates don't exist at all. Slowing down a boat in a place you'd instinctively go faster, is a test of nerves. From day three on, as we approached the corridor, we heard the coalition vessels calling incessantly on channel 16 to offer assistance to shipping. But the answer to the question, "Did you notice any suspicious or illegal activity?" was always in the negative. We got the feeling that the pirates have turned their attentions elsewhere. Maybe now it's the southern Indian Ocean that needs avoiding. Sailing across the Gulf of Aden is challenging but the pre-start stress and media pressure about piracy were much more stressful than the crossing itself. Convoys may be slow but I would heartily recommend them to anyone crossing "pirate alley." ✨



- 1) Il sito **MSC-HOA** ([www.mschoa.eu](http://www.mschoa.eu)), il Maritime Security Centre del Corno d'Africa, è fra i bookmark da tenere in evidenza per registrare barca ed equipaggio prima di affrontare "pirate alley".
- 2) **Rachel e Paul Chandler** (56 e 60 anni) sono la coppia britannica rapita sulla barca a vela Lynn Rival il 23 ottobre 2009 e ancora in mano ai pirati somali. Pare si sia vicini al rilascio, il riscatto da 4,3 mln £ è sceso a 1,3 mln £.
- 3) **IMB**, Piracy Reporting Centre

- ([www.ioc-ocs.org](http://www.ioc-ocs.org)), centro mondiale di monitoraggio sulla pirateria. Visibili report e carte degli attacchi.
- 4) **Nei mari dei pirati**, scritto da Nicolò Carmineo (Longanesi): questo libro offre una miniera di notizie su questa piaga che colpisce i mari di tutto il mondo.
- 5) **Noonsite** ([www.noonsite.com](http://www.noonsite.com)), il sito mondiale dei cruising sailors. Un portale dedicato alle barche a vela giramondo. Con una sezione sulla pirateria e un net fra le barche in giro per organizzare convogli.

- 1) Register boat and crew at the **MSC-HOA** (Maritime Security Centre, Horn of Africa) site at [www.mschoa.eu](http://www.mschoa.eu) before confronting "pirate alley".
- 2) **Rachel and Paul Chandler** (56 and 60 years old) are the British couple grabbed from their sail yacht Lynn Rival on 23rd October 2009. They are still being held by Somali pirates. Their release seems close, and the ransom demand has dropped from £4.3 million to £1.3 million.
- 3) **IMB** Piracy Reporting Centre at

- [www.ioc-ocs.org](http://www.ioc-ocs.org) is the world piracy monitoring centre. Reports and maps of the attacks.
- 4) **Nei mari dei pirati** (In Pirate Waters), a book by Nicolò Carmineo (Longanesi) is a mine of information about this maritime problem.
- 5) **Noonsite** at [www.noonsite.com](http://www.noonsite.com) is the international site for cruise sailors, a portal for sail yachts voyaging around the world. It features a section on piracy with a network for organising convoys in the Gulf of Aden and other regions.