

dentro e fuori da

RP orto
alma



Navigazioni primaverili

Vela latina, la Regina del Mediterraneo
Peloponneso Fast Sailing, 1000 miglia fra mare e terra
British Virgin Islands, il paradiso all'improvviso
Cicliadi, il "cerchio magico"

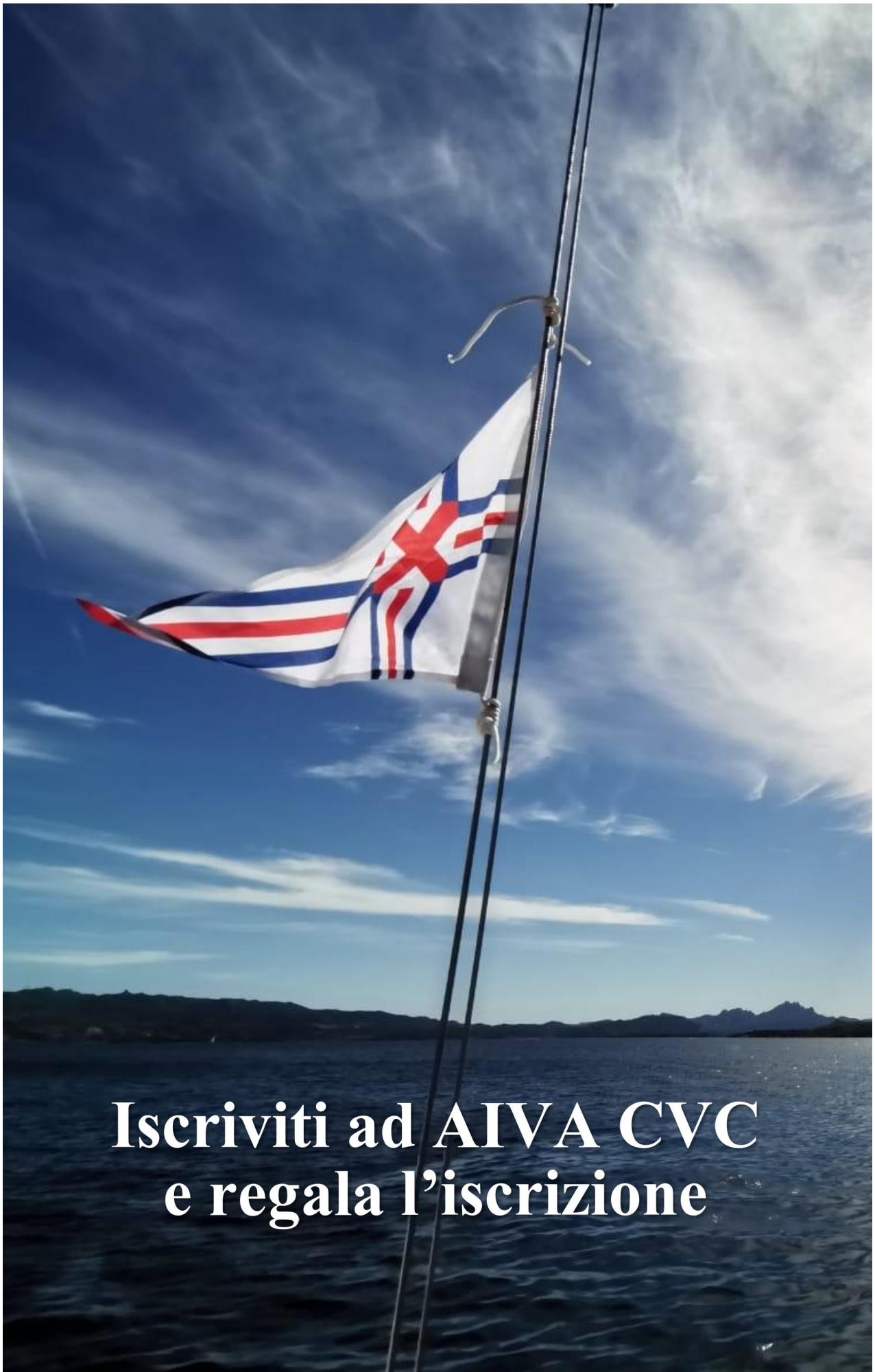
Speciale Salone Nautico di Venezia



Protagonista: la vela

Il progetto M.A.R.E. di Fondazione CVC
Vele verdi, sostenibilità e innovazione
MOSE, il sistema che salva Venezia

Ecosostenibilità in barca



**Iscriviti ad AIVA CVC
e regala l'iscrizione**

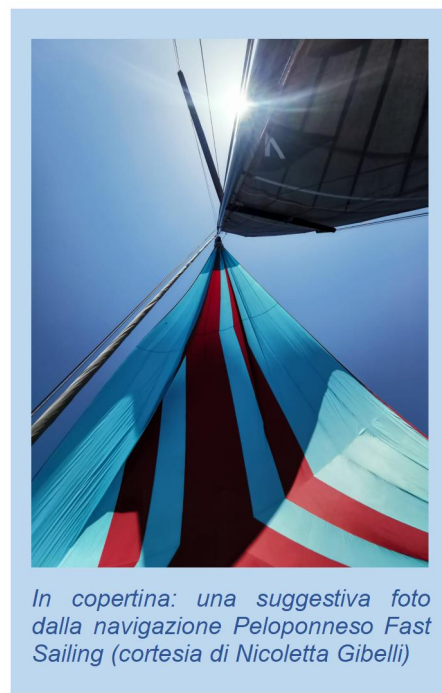


Navigazioni primaverili

- 4 Vela latina**
la Regina del Mediterraneo
Massimo Della Rocca
- 7 Peloponneso Fast Sailing**
1000 miglia fra mare e terra
Nicoletta Gibelli
- 14 British Virgin Islands**
Il paradiso all'improvviso
Sandro Corso
- 19 Cicladi, il "cerchio magico"**
Anna Maria Masoni

Speciale Salone Nautico di Venezia

- 23 Protagonista: la vela**
- 25 Il progetto M.A.R.E. di Fondazione CVC**
- 27 Vele verdi, sostenibilità e innovazione**
- 30 MOSE, il sistema che salva Venezia**
- 32 Ecosostenibilità in barca**



In copertina: una suggestiva foto dalla navigazione Peloponneso Fast Sailing (cortesia di Nicoletta Gibelli)

"Dentro e fuori da Porto Palma" è disponibile anche in versione online su <https://www.porto-palma.com/>



Dentro e fuori da Porto Palma

Pubblicazione trimestrale edita dalla Associazione Istruttori Volontari ed Allievi Centro Velico Caprera

Via Pantano, 8 - 20122 Milano
Segreteria tel. 02 804909
lunedì - venerdì, ore 14:00 - 18:00
email: notiziario@allievcvc.it
sito: <https://www.porto-palma.com/>

Codice fiscale: 80151510155
Partita IVA: 06871030158

IBAN: IT 16 W 03069 017911
00000004096
c/o Intesa San Paolo

C/C Postale n° 53248209

Decr. Reg. Tribunale Milano n° 447
del 23-12-1977

Direttore Responsabile
Luisa Fezzardini

Hanno collaborato a questo numero

Anna Maria Masoni
Massimo Della Rocca
Nicoletta Gibelli
Sandro Corso

La Direzione Tecnica del
Consorzio Venezia Nuova
Le Università di Padova, Trieste
e Torino

La collaborazione è aperta a tutti. Nulla è dovuto per articoli, foto e quant'altro venga pubblicato. Nessun materiale verrà restituito. Gli articoli firmati non rispecchiano necessariamente l'opinione di AIVA CVC.

Scrivete a notiziario@allievcvc.it

Questa pubblicazione viene spedita ai Soci iscritti all'anno corrente e agli istruttori.

Spedizione in abbonamento postale
d.L. 253/300 (conv. In L. 27/02/2004)
Diffusione: 1200 copie
(media per numero)

Tariffe pubblicitarie

Formati standard in mm e costo		
Spazio	b x h	costo
Pagina al vivo	210x297	€450
Doppia pagina al vivo	420x297	€800
2 colonne in gabbia	180x240	€400
1/2 pagina in gabbia	180x120	€200

Posizioni speciali

a colori 2° di copertina	€1.000
a colori 3° di copertina	€1.000
a colori 4° di copertina	€1.500

Sconto di agenzia di pubblicità: 15%



Vela latina la Regina del Mediterraneo



Ringraziamo: La Lega Navale Italiana sez. Salerno, il vice Presidente Giuseppe Gallo, il Comandante Raffaele Esposito, lo skipper Nicola Gargano ed il Maestro d'Ascia Giovanni Cammarano che hanno reso possibile questa magnifica esperienza e ci hanno supportati con entusiasmo e con le loro impareggiabili competenze marinaresche.

L'Associazione Allievi CVC ha nella sua missione la cultura della tradizione marinaresca e **niente più della vela latina ne esprime al meglio il più autentico spirito**: questo armo affonda le sue radici nella storia più antica del Mediterraneo, che i Romani battezzarono "Mare Nostrum" dopo averne completamente conquistato le coste e acquisito il controllo del traffico marittimo.

Il nostro mare fino a mille anni fa era solcato solo da navi a remi o al massimo a vela quadra. Poi, verso la fine del IX secolo d.C., alcune popolazioni rivierasche delle coste orientali del Mediterraneo introdussero un tipo di vela che i Cinesi già utilizzavano duemila anni prima di Cristo.

Si trattava di una **vela triangolare (da cui il nome "latina", corruzione del termine corretto "alla trina")** che, a differenza della vela quadra, era in grado di risalire il vento. Certo, con un angolo modesto rispetto alle prestazioni delle moderne vele da regata, ma pur sempre rivoluzionario in confronto al nulla (o quasi) della prece-



dente vela quadra. Tanto rivoluzionario che la vela latina visse felicemente come mezzo di trasporto, di lavoro (ed anche di guerra!) fino alla seconda metà del secolo scorso.

Barche spartane, senza verricelli, senza bozzelli ed attrezzature in acciaio inox, **barche dove l'arte marinaresca era una necessità che doveva esprimersi al massimo grado**, per poter rispettare la forza degli elementi e giovarsene senza esserne travolti. Barche in cui nasceva e si coltivava l'amore per il mare.



Oggi, dopo decenni di silenzio in cui il progresso della tecnica aveva relegato le vele latine, sta rinascendo l'interesse non solo filologico ma anche e soprattutto sportivo e diportistico per questa gloriosa tradizione mediterranea. Un interesse che coinvolge gli amanti del mare ma anche la bravura di Mastri d'Ascia in grado di riportare a nuova vita barche che sembravano morte (ma che invece, come belle addormentate, aspettavano nel silenzio la gioia del risveglio).

AIVA CVC ha organizzato **uno stage nella bellissima cornice del porto di Salerno** per iniziare i neofiti a questo antico armo e per dare a chi già lo conosce la possibilità di praticarlo.

Nei giorni 2-3-4 giugno, ospiti della locale sezione della Lega Navale Italiana a quattro nostri soci oltre al sottoscritto, in veste di coordinatore e capobarca, è stata offerta la opportunità di approfondire la conoscenza di questo tipo di armamento potendo navigare su di un gozzo di circa 30 "palmi" (misura tradizionale tutt'ora in uso e corrispondente a circa 24 centimetri per palmo) dalla ruota di prua al dritto di poppa, dotato altresì di un

bompreso (in gergo "spigone" di una ulteriore decina di palmi) alla cui estremità anteriore viene murata **la vela di prua (generalmente un fiocco di taglio grasso denominato "polaccone")**.

La vela principale "maestra" (anch'essa triangolare) armata su di una antenna che tradizionalmente misura dal **punto di mura detto anche "carro"** al punto di "penna" una lunghezza pari alla lunghezza dello scafo (nel nostro caso 30 palmi) viene issata con specifica manovra, denominata "**amante**", passante per una puleggia in testa d'albero e dotata di un paranco di alleggerimento, per lo più a due vie, con bozzelli rigorosamente in legno e tutte le cime in uso in tessile a cime ritorte o trefoli.

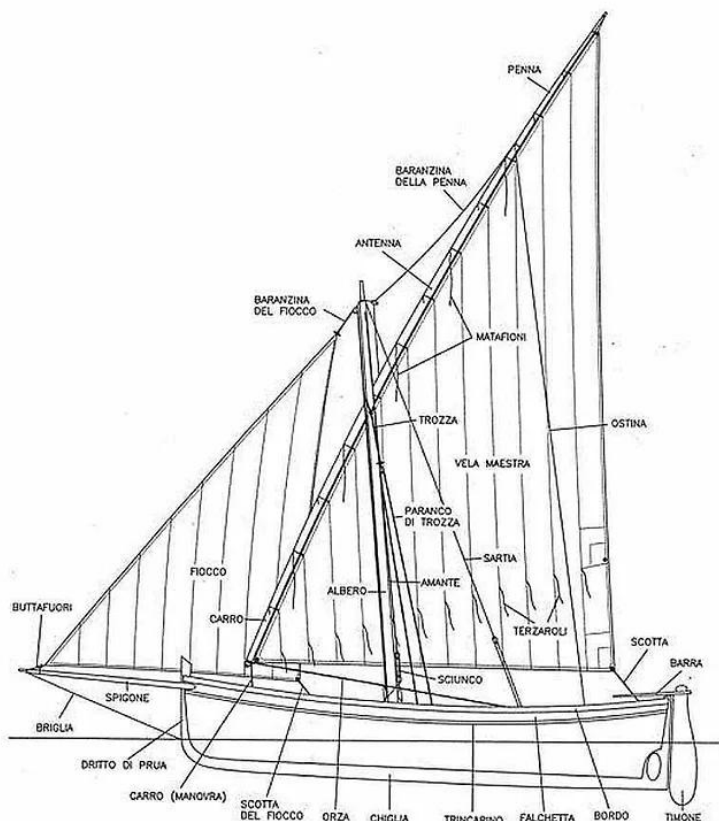


Raggiunto il **punto di "sospesita"** ottimale l'antenna viene resa solidale all'albero mediante il tiro su di un altro paranco che termina con una sorta di cappio o "trozza".

A corredo dell'antenna (al fine di consentirne la giusta angolazione sul piano verticale) si usano due manovre correnti: una a prua (carro di prua) che mantiene in basso la parte anteriore dell'antenna (il carro) ed una che facendo via attraverso un bozzello in testa d'albero arriva in prossimità della **penna della maestra ("baranzina")** svolgendo la funzione di una sorta di amantiglio.

L'antenna dispone ovviamente di manovre correnti che ne consentano l'orientamento anche sul piano

orizzontale per ottenere il giusto angolo di incidenza del vento sulla maestra in funzione delle andature (“orza a prua” che si identifica con il già citato carro e “orza a poppa”).



Questo breve e incompleto elenco di termini e manovre per lo più inconsuete ai “moderni” naviganti lascia intendere la necessità di un approfondimento in primis “lessicale” al quale ci siamo dedicati il primo giorno in una breve sessione teorica “dal vivo” ovvero disarmando e riarmando integralmente prima di salpare con l’imbarcazione affidatoci, che per inciso si chiama: Bisnonno “S. Andrea”.

In questa operazione siamo stati magistralmente guidati dal Comandante Raffaele e dall’istruttore Nicola (della locale sezione LNI).

In conclusione della superba attività didattica, l’ultima mattinata, prima dell’ultima navigazione, peraltro impreziosita da un’eccellente manovra di accosto a vela in banchina per lo sbarco anticipato di uno dei membri dell’equipaggio, si era svolta **una magistrale lezione sulle tecniche costruttive navali** in generale e tradizionali in particolare da parte del maestro d’ascia Giovanni da Pisciotta il quale successivamente si è anche imbarcato fornendo ulteriori preziosissimi consigli relativi alle manovre.

I nostri soci: **Marco, Davide, Andrea ed Alessandro** hanno seguito con umiltà, passione ed interesse le indicazioni dei nostri mentori, dimostrando allo stesso tempo una pronta padronanza delle manovre in virtù delle loro specifiche competenze “caprerine” talché le tre giornate di navigazione (peraltro grate da condizioni meteo-climatiche favorevoli) si sono presto trasformate in altrettante navigazioni di tipo amichevole e fraterno.

Abbiamo manovrato navigando davanti alla suggestiva costa del Golfo di Salerno in vista non solo del bellissimo Capoluogo ma nella prospettiva delle ultime propaggini della penisola sorrentina in vista del ridente paese di Vietri e di Cetara.

Questo clima rilassato, fraterno e solidale è stato favorito dalla **cordialità dei nostri ospiti** che hanno immediatamente instaurato un rapporto informale ed amichevole.

I nostri ospiti ci hanno infine ripetutamente rinnovato l’invito a partecipare a iniziative nautiche nel loro territorio tra cui in particolare l’imminente regata a vela latina a Pisciotta (sulle coste del limitrofo Cilento) che avrà luogo a settembre.

A presto amici! e buon vento.





Nicoletta Gibelli

Peloponneso Fast Sailing

1000 miglia fra mare e terra



Quando Beppe Salottolo mi ha proposto di partecipare a questa navigazione ho aderito immediatamente, non vedevo l'ora di fare una navigazione d'altura, uno dei miei sogni nel cassetto!!

Ero l'unica donna di due equipaggi, non ci sono mai stati problemi, ho partecipato a tutte le manovre e in più, con piacere, ho cucinato spesso e come dice Beppe: " ho ingentilito l'equipaggio e reso la crociera più piacevole"!!

Abbiamo navigato su due POGO 36 , Athena e Infinity. Avevo già navigato sui POGO 36 in Bretagna con AIVA nel 2021 (ndr: questo è l'articolo [Bretagna, mon amour \(porto-palma.com\)](http://porto-palma.com)) e ne serbo un bellissimo ricordo. Sono barche dinamiche, hanno uno spigolo di carena accentuato, la poppa larga e aperta, doppie pale di timone e due barre.



L'albero in carbonio senza paterazzo e la randa a testa quadra per di più con i terzaroli, finalmente non una randa avvolgibile. Pescano m. 2,10 e hanno la deriva mobile. Gli interni sono molto essenziali e spartani, tre cabine e un bagno. Parliamo poi dell'attrezzatura velica: 2 gennaker, code zero (che è un genoa leggero per quando c'è poco vento) e trinchetta, finalmente si lavora anche a prua.

Mi ricordo quando avevo iniziato a navigare dovevamo fare i cambi di fiocco, mi divertivo tantissimo; adesso con le barche che si noleggiavano per le crociere c'è sempre il rolla fiocco e a volte pure il fiocco auto virante. Ma dove va a finire il divertimento di virare? Quando il timoniere dice "pronti a virare" e i prodieri devono dimostrare di saper lasciar la scotta del fiocco al momento giusto e cazzare velocemente la scotta sottovento... con l'auto virante niente di tutto questo, il fiocco vira da solo.

Quindi che dire queste sì che sono barche adatte a navigare...ed è così che mi piacciono!!

Sabato 13 maggio a Lavrio ci raduniamo per un briefing. Beppe e Maurizio, i due capibarca, espongono gli obiettivi del corso: in questo corso si naviga! Poca teoria poche chiacchiere, ma tante ore di navigazione. È ora di mettere in pratica in mare aperto le nozioni tecniche e le competenze veliche, assumersi le responsabilità.

Naturalmente previsioni meteo a iosa, pianificazione della rotta, carteggio costante, vele sempre a segno e navigazioni notturne, gestione dei turni e del riposo ma

soprattutto senso di responsabilità. Io ho un po' di timore di non essere all'altezza ma l'impegno e la responsabilità non mancano.



In serata, stivata la cambusa, il nostro equipaggio di Athena incomincia a conoscersi: Beppe (capobarca e capoturno, una garanzia); Francesco (vice, burbero ma buono); Emiliano ed Andrea, 35/40enni iperconnessi (cellulare sempre in mano), Andrea è anche super esperto di vini e aperitivi fa sì che questi non manchino mai; Bruno segue costantemente la rotta facendo carteggio nautico, molto discreto e sempre attento alle esigenze di tutti; sarà il mio compagno di cordata sia nelle notturne ma anche nella gestione della cucina; poi ci sono io (così mi descrive Bruno: architetto milanese iperattiva, scialpinista, straordinaria cuoca e ottimo compagno di viaggio, ne sono lusingata!!). Inizio subito quella sera ad allietare l'equipaggio cucinando un risottino agli agrumi.

Domenica 14 partiamo alle 9 del mattino, dopo aver fatto carburante, meta l'isola **Serifos**, 50 miglia. Non c'è molto vento, navighiamo un po' a motore e un po' a vela ed è l'occasione di provare il code zero. Il nostro è bellissimo di un azzurro intenso, sperimento la sua funzione, confesso che non ero a conoscenza di questa vela.

Arriviamo al porto di **Livadi** alle 17,40. Salgo alla Chora con Bruno: 45 minuti per arrivare in cima seguendo le scorciatoie. Bellissima la vista del porto; dopo una giornata di navigazione ci voleva una bella camminata per di più il clima è mite ed è sereno.

Ceniamo in una taverna in riva al mare insieme al simpatico equipaggio di Infinity. Ci prepariamo ad affrontare la prima notturna. Sarà la prima di tre

consecutive, beh era nel programma... tante ore di navigazione!!



Partiamo alle 11, meta l'isola di **Kythira** al porto di Diakofti sulla costa est, 90 miglia. Navighiamo a motore per assenza di vento fino al mattino; in prossimità di Capo Maleas il vento rinforza fino a oltre 20kn. Alziamo le vele e facciamo una bella veleggiata. Arriviamo a **Diakofti** verso le 14 per il rifornimento del carburante.

Lunedì 15 nel pomeriggio, appena fatto carburante, ripartiamo da Diakofti per **Pilos**, costa sud-occidentale del Peloponneso, 100 miglia. Praticamente, tranne che per le operazioni di ormeggio, non scendiamo a terra ma ripartiamo per affrontare la seconda navigazione notturna che sarà la più impegnativa.



Dimenticavo di dire che durante tutta la navigazione la meteorologa **Silvia Ferri** segue il nostro itinerario e ci aggiorna costantemente sulle previsioni del tempo. Proprio in quei giorni si legge su Repubblica che un ciclone tunisino inizierà a muoversi verso Nord, da lunedì i primi acquazzoni interesseranno la Sicilia. Martedì il ciclone interesserà tutta l'Italia. Si tratta di un ciclone provocato da una pressione molto bassa fino a 985 hPa capace di portare estremo maltempo con nubifragi e vento di burrasca, è quello che ha provocato i disastri in Emilia Romagna.

Riceviamo le previsioni da Silvia, si prevedono rinforzi a sud del Peloponneso, SSE 25-30kn con qualche raffica superiore. Beppe è un po' preoccupato e anche noi lo

siamo. Partiamo da Diakofti con un **vento iniziale sui 20/25kn, in rinforzo nei pressi di Capo Matapan a 35kn**; prima del capo si naviga con trinchetta e due mani di terzaroli. Doppiamo il capo un po' troppo sotto costa; il rinforzo del vento, l'oscurità ormai calata, hanno reso difficoltosa la presa della terza mano di terzaroli, per cui si è optato di ammainare la randa e proseguire con solo trinchetta e motore.

Navighiamo con mare agitato (5) e onde di 3 metri, spesso frangenti con **raffiche a 42kn fino al doppiaggio dell'isola Sapienza**, una vera burrasca; qualcuno ha sintomi di mal di mare, ma resistiamo. Verso le prime ore del mattino il vento è in attenuazione.

Martedì 16 arriviamo a Pilos in mattinata. All'arrivo cerchiamo un posto per attraccare e fare acqua. Dal molo un tizio, corpulento, si sbraccia facendoci segno di attraccare lì, confermando che sì, lì ci si può rifornire d'acqua. Ci aiuta con l'ormeggio, ci mostra la canna dell'acqua facendoci capire che, se gli allunghiamo qualche euro (cinque per barca vanno benissimo), provvede al rifornimento. Ci guardiamo un po' perplessi perché il tipo biascica le parole e non dà proprio l'idea di essere lui il titolare del servizio. Comunque, gli diamo i soldi, lui sale sul motorino e parte... attraversa il molo si ferma a parlare con un altro tizio, che poi arriva e ci apre l'acqua. A questo punto scopriamo che per il rifornimento si deve pagare € 38,00...

Pilos, costruita nel 1828, è una piccola e pittoresca cittadina balneare: si presenta come un anfiteatro nell'apertura meridionale della baia di Navarino, la più grande baia naturale del Peloponneso. È famosa per la battaglia di Navarino tra la flotta alleata greca e quella turca nel 1827. Fu una vittoria storica che contribuì alla liberazione della Grecia dal giogo turco. La piazza è dominata da imponenti platani secolari, al centro sorge un monumento in onore degli ammiragli che guidarono la storica battaglia.



Ci sono tanti locali dove poter mangiare, un po' stanchi dopo l'impegnativa notturna, ci concediamo un bel pranzetto. Ritorniamo in barca e facciamo un briefing su Infinity prima della partenza. **Meta Itaca, porto Vathy, 110 miglia.**

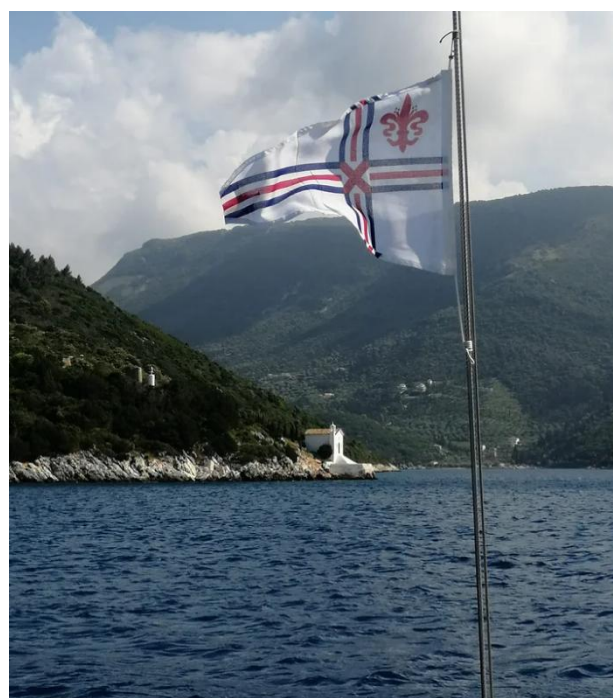
Partiamo alle 17 usciamo dalla baia tra i faraglioni a sud della lunga e stretta isola Sfacteria che delimita la baia di

Navarino. Si naviga un po' a vela e un po' a motore. Con l'aiuto di Bruno preparo delle piadine da scaldare al forno; ci godiamo un bel tramonto e ci apprestiamo ad affrontare l'ultima notturna. Io e Bruno avevamo fatto sempre il turno dalle 3 alle 6 (a mio giudizio il più faticoso) per cui propongo di cambiare di turno.

Mi godo questa notturna più tranquilla, ammiro la stellata. Osserviamo il mare in silenzio; per me le notti in navigazione hanno sempre un grande fascino, ho il tempo di ripescare dalla mia memoria le altre notturne fatte in mare e in montagna e mi sento ricca di avventure. Arrivati nei pressi dell'isola di Itaca ci fermiamo in una rada incantevole dell'**isoletta Ligia**. Faccio il primo bagno, l'acqua è fredda ma ho la muta e non resisto a fare una breve nuotata che spazza via la stanchezza delle tre notturne.



Arriviamo a Itaca nel porto di Vathy nel pomeriggio di **mercoledì 17**. **Vathy** è il principale porto di Itaca. Si trova in fondo ad una insenatura naturale molto ampia e riparata. La baia è aperta a Nord Ovest. Ormeggiamo ad un molo distante circa un chilometro dal paese sul lato Nord della baia.





Itaca è universalmente nota per essere stata, secondo la leggenda, la patria di Ulisse e per esservi ambientata parte dell'Odissea. La descrizione dell'isola nell'Odissea presenta delle incongruenze piuttosto palesi con la reale geografia del luogo. Gli storici da sempre cercano di individuare quale sia veramente l'isola di Ulisse. A noi però questo non interessa, rimaniamo con l'idea di essere approdati ad Itaca come Ulisse dopo una lunga navigazione!! Ci fa piacere girare per il paese e ammirare le statue che ritraggono il mitico Odisseo.

La sera ci concediamo una buonissima cena in un ristorante, tutte e due gli equipaggi insieme. Siamo molto allegri e soddisfatti delle lunghe navigazioni no stop e oramai **per arrivare a Corfù ci mancano solo 110 miglia** da fare in due giorni.

Giovedì 18 partiamo alle 8 del mattino per **Paxos, porto Gaios, 70 miglia**. In mattinata non c'è molto vento e ci dirigiamo verso l'isola di Lefkas per attraversare il canale di Levka. **L'isola di Lefkas è collegata alla terraferma con un ponte girevole che chiude il canale di Levka**. Il ponte apre ogni ora ma alle 12 rimane chiuso per più tempo.



Noi ci attardiamo ammirando le coste dell'isola e gli isolotti che a me fanno venire in mente l'arcipelago di Stoccolma quando ho navigato con il Quadrante Capitolino in quel mare.

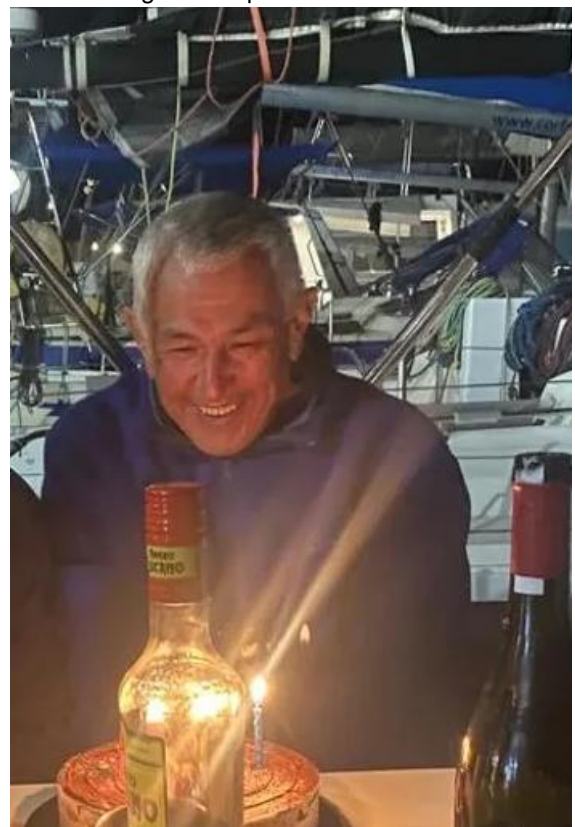
Arriviamo al passaggio del canale appena in tempo prima della chiusura delle 12. Arrivando da Sud il lato Est

del canale è dominato dalla **fortezza di Ay Yeoryion**. Avvicinandosi di più, sempre su quel lato, si identifica un isolotto sormontato da un fanale. Successivamente iniziano una serie di boe. Oltrepastato il canale si alza un bel vento di 15-20kn che ci permette di fare una navigazione di bolina, finalmente ritorniamo a timonare.

A metà percorso riduciamo la vela di prua, perdiamo acqua e velocità, rimaniamo indietro rispetto a Infinity; dobbiamo fare parecchi bordi per raggiungere l'ingresso del fiordo di Paxsos. L'ingresso al canale di Paxos è molto piacevole e lussureggiante, rigoglioso di piante. Ormeggiamo accanto all'altra barca.



È il compleanno di Beppe e ci organizziamo a festeggiarlo tutti insieme sulla nostra barca con una buona torta, rigorosamente con le candeline che deve spegnere, e gli regaliamo una maglietta. Beppe ci sembra abbia gradito e pure noi siamo contenti.



Venerdì 19 ultimo giorno, **Paxsos Corfù, marina di Benitses. 40 miglia**. Siamo costretti a partire presto

perché una barca vicino asserisce che abbiamo la nostra ancora sulla loro catena. Non discutiamo, anche se non è vero, partiamo rinunciando alla colazione che avremmo voluto fare a terra. **Andiamo ad ancorare a Syvota** nella rada tra le isole e la terraferma. La rada è molto bella, faccio un bellissimo bagno e mangiamo in rada. Ripartiamo, ultima veleggiata della prima settimana. Mettiamo gennaker e ci dirigiamo a Corfù. **Finisce così questa cavalcata di 460 miglia.** La prima cosa che facciamo tutti arrivati alla marina è una doccia. Lungo tutto il percorso non si trovano mai marine attrezzate, ci siamo arrangiati con qualche doccia in barca ma l'esigenza di una bella strigliata sotto uno scroscio di acqua corrente c'è. Facciamo l'ultima cena tutti insieme.



Sabato 20. Ci salutiamo e i membri degli equipaggi partono a scaglioni. Rimango solo io con Beppe, Francesco e Maurizio su Infinity. Il tempo è uggioso a volte pioviggina. Ne approfitto per fare un po' di bucato e mi approprio di una cabina di prua, la settimana precedente avevo sempre dormito in quadrato.

Rimaniamo in attesa dei nuovi membri di equipaggio. Chi deve arrivare ha problemi per uno sciopero degli addetti a terra degli aeroporti. Parecchi voli annullati, non riesco a seguire tutti i messaggi, cerco di rilassarmi e nel pomeriggio vado a fare una passeggiata in paese, incomincio a camminare per dei sentieri e il bosco fuori dal paese. Beppe mi telefona e mi richiama in barca. Solo noi partiamo in tardo pomeriggio per Igoumenitsa 15 miglia a motore. Andiamo a recuperare Federico e Nicola, i nuovi compagni della navigazione. Arriviamo alle 21,30 ceniamo in barcha, ho preparato dei buoni involtini di verza. In serata incomincia a piovre e poverà tutta la notte.

Domenica 21 partiamo alle 7 del mattino, ci aspetta una **navigazione di 60miglia per Preveza**, navighiamo lungo le coste dell'Epiro. Pioviggina ancora e rimarrà nuvolo per tutta la mattina. **Non c'è vento. Facciamo una sosta a Parga per pranzo**, finalmente esce il sole.

Parga è una deliziosa cittadina balneare che incanta con la sua cascata di case color pastello disposte ad anfiteatro sul mare, è evidente la dominazione veneziana fino alla fine del '700.

Diamo ancora e mangiamo in pozzetto. Cucino una pasta alla norma; che dire mi sembra una buona accoglienza ai nuovi arrivati!! Intanto ci raggiunge Infinity.

Ripartiamo, ci aspettano le altre 30miglia, finalmente il vento, alziamo randa e fiocco e riusciamo a fare una bella veleggiata di bolina larga, traverso, la velocità è di 8/9 nodi e anche di più. Per entrare nel **porto di Preveza** bisogna percorrere un canale lungo mezzo miglio e largo m.60 segnalato da coppie di boe, la zona è caratterizzata da bassi fondali di sabbia e fango, motivo per cui il canale viene dragato e ben segnalato.

Il porto è all'imboccatura del **Golfo di Ambracia**. Decidiamo di ormeggiarci nella banchina nei pressi della cittadina. Dobbiamo dare ancora, durante la manovra il motorino dell'ancora si blocca, il vento ci fa scarrocciare. Rifacciamo la manovra, la nostra ancora e catena si posiziona sulle ancore delle altre barche, il motorino funziona ad intermittenza: Francesco decide di filare a mano tutta catena e riusciamo, un po' a fatica, ad ormeggiarci.

Lunedì 22 dobbiamo aspettare fino alle 9 e partire insieme alla barca vicina per liberare catena ed ancora, nel frattempo io rimango a terra a fare la spesa. Partiamo alle 10,30 e ci dirigiamo verso il canale di Levkas. Questa volta lo percorriamo da Nord. All'imbocco del canale

attendiamo che aprano il ponte girevole. **La nostra meta è Pilos, ben 140 miglia.**

Le previsioni che riceviamo da Silvia danno ancora possibilità di piogge, il vento sembra non superare i 10/15 nodi. Riusciamo ad alzare le vele solo nel primo pomeriggio al traverso di Itaca. Quando il vento ruota più verso il lasco montiamo il gennaker. Nel cielo perturbato compare l'arcobaleno che desta sempre stupore e allegria; preparo una bella cena, tzatziki, orate al forno con patate e pomodorini. Mangiamo tranquilli in pozzetto, intanto la barca lentamente va con il timone automatico.



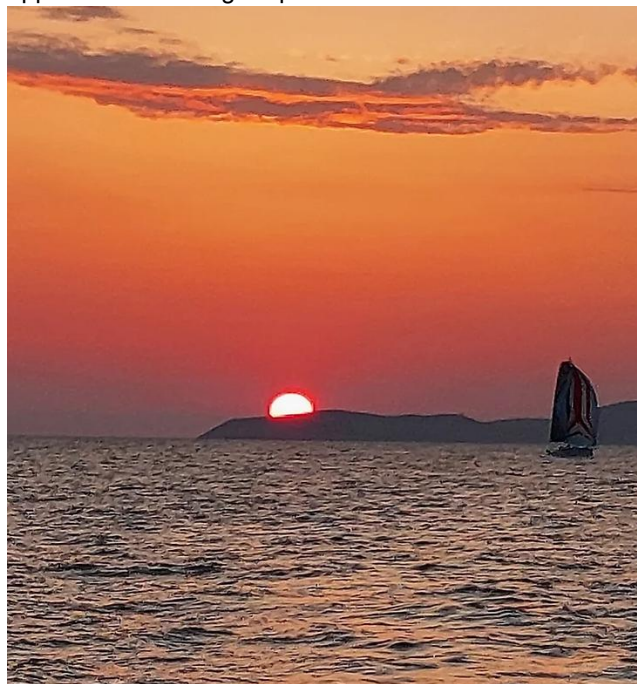
Ci prepariamo alla prima notturna, questa volta tutta a motore ma impegnativa per il traffico marino di cargo, traghetti e in lontananza una miriade di imbarcazioni da pesca tutte ravvicinate, nel buio sembra di vedere la costa di un'isola. Faccio un po' fatica a orizzontarmi in mezzo a tutto quel traffico. Per fortuna Francesco, ex capitano di marina, si destreggia abilmente.

Martedì 23 all'alba Maurizio, lo skipper di Infinity, gagliardo e sempre pronto ad acchiappare il vento, ci avverte che se navighiamo sotto costa ci sono 12 nodi di vento, tipica brezza di mare; cambiamo rotta per catturare anche noi un po' di vento. **Arriviamo a Pilos**, molto più tardi di Infinity, sono le 14 e ormeggiamo alla stessa banchina dove eravamo già stati; incontriamo il tizio corpulento. Questa volta gli affidiamo due taniche i soldi e lui parte, sul suo motorino, per procurarci il gasolio. Anche questa volta siamo un po' perplessi e ci chiediamo se ritornerà!!!!



Rifocillati ripartiamo alle 17 per **Elofonisos. 90 miglia.** C'è un alito di vento, navighiamo a vela, ammiriamo un tramonto spettacolare. Infinity è dietro a noi, è bellissimo sempre con le vele a segno, ha issato il gennaker. Giochiamo un po' con WhatsApp, ci scambiamo le foto, noi di loro e loro ci inviano la foto di una pasta e patate fatta da Antonio, quindi si deduce che anche l'equipaggio

tutto maschile se la cava bene in cucina!!! Ci apprestiamo a navigare per ultima notturna.



Mercoledì 24 arriviamo nella splendida **rada di Elofonisos** di primissimo mattino. Il mare è un olio, il cielo azzurro e l'assenza di vento sono un chiaro invito a fare un bel bagno; io e Nicola e anche Stefano, dell'equipaggio di Infinity, gli intrepidi, ci tuffiamo e raggiungiamo la spiaggia. Tempo necessario per una colazione e **ripartiamo per Monenvasia ci rimangono solo 40 miglia.**

Doppiamo il Capo Maleas e navighiamo a vela, nei pressi del capo il vento non molla.

(nella foto: Capo Maleas è detto il Capo Horn del Mediterraneo)



Arriviamo nel pomeriggio a **Monenvasia** ed è d'obbligo la visita alla cittadella antica, costruita su uno sperone roccioso alto 350 metri, cinto da lunghe mura alte fino a trenta metri, si trova a circa 400 metri dalla terraferma. Nel 375 d.C. un terremoto separò questo promontorio trasformandolo in un'isola che poi venne ricollegata da una strada.



Sarà banale dirlo ma per me sono e rimangono sempre momenti magici, navighiamo a motore e me ne sto sola a prua, i miei pensieri vanno e ammiro l'immensità di mare che sempre mi conquista e mi attrae e nonostante a volte i disagi della vita di bordo degli spazi piccoli della stretta vicinanza, dei momenti di tensione e di insofferenza, in me prevale il fascino del navigare e mi sento una privilegiata.

La giornata scorre, issiamo le vele appena è possibile ma non c'è tanto vento, l'importante è raggiungere la meta. Poros è nella zona meridionale del golfo di Saronico, separata dalla terraferma da uno stretto canale di fronte alla città di Galatas. È costituita da due isole: **Sphairia**, dove è ubicata la città odierna e **Calauria**. Sono isole ricche di vegetazione, abbondano di fichi d'India.

Il suo nome in greco significa "mono" (singolo) "envassi" (ingresso). Lunga e complessa la storia di Monenvasia: di origine Bizantina è stata sotto la dominazione turca e poi veneziana. Durante la Seconda guerra mondiale i tedeschi la utilizzarono come luogo per ricoverare i soldati feriti. Ebbe così un notevole degrado, ma dagli anni 80 è iniziata la ricostruzione della città vecchia diventando un prestigioso luogo turistico per ricchi ateniesi. Molti edifici medioevali vengono ristrutturati e convertiti in hotel. È molto piacevole girare per i vicoli della cittadella e troviamo un'accogliente taverna vista mare dove cenare tutti insieme sulla terrazza.



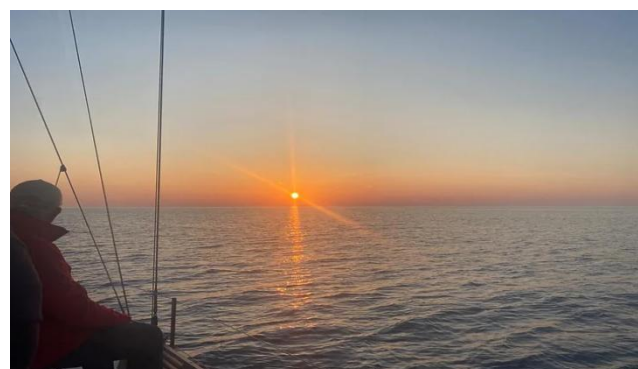
Giovedì 25 meta Poros 70 miglia. Siamo partiti all'alba con il mare tinto di rosso e d'improvviso è spuntato il sole.



Siamo oramai vicino ad Atene, c'è già molto turismo e tante barche a vela e a motore. Noi ormeggiamo all'inizio del paese. Invitiamo a cena da noi l'equipaggio di Infinity, Beppe cucina una buona pasta alla carbonara e io preparo il pesce finto, gli ospiti ci portano il dolce. La barca è piena di vino ancora della prima settimana quindi cogliamo l'occasione per brindare tutti insieme alla bella navigazione.



Venerdì 26, ultimo giorno di navigazione. 40 miglia. **In totale questa seconda settimana abbiamo fatto 450 miglia.** Silvia invia a Beppe questo messaggio: "oggi finite...col botto!" intorno a Capo Sounion NNE in aumento in tarda mattinata, raffiche che vanno da 20/21 a 28/29. Quindi terminiamo questa bellissima avventura su e giù dal Mare Egeo e Ionio con una bella navigazione a vela passando **sotto lo stupendo tempio di Capo Sounion**. Non poteva finire meglio di così!!





British Virgin Islands

Il paradiso all'improvviso



Che il Mare Caraibico sia diverso dal Mare Nostrum a noi più familiare è chiaro fin dal momento in cui il muso del Boeing BA punta verso Antigua, tra batuffoli di nuvole candide come cotone dai boccioli appena schiusi sugli alberi di Tortola.

La superficie dell'oceano da solido blu diventa una tavolozza dalle infinite sfumature man mano che ci avviciniamo alle coste, **dal blu cobalto al verde smeraldo**, innervata da lunghe strisce parallele di alghe fucacee e laminarie.



Dopo lo stop over ci imbarchiamo su un bimotore bielica Embraer 120, che con qualche volteggio ci sballotta un po' ma ci fa godere gli ultimi bagliori del tramonto prima dello sbarco a **Beef Island**, collegata da un ponte alla maggiore delle BVI, **Tortola**.

È lì che trascorriamo la prima notte, in attesa dell'imbarco il pomeriggio successivo.

Al mattino approfittiamo per visitare la **capitale Road Town**, con le sue architetture coloniali. A giudicare dal traffico quasi tutti i 31mila abitanti delle BVI devono esservi concentrati, ed in effetti è proprio così. Le operazioni di cambusa e qualche sosta nei negozi e ristoranti consentono una prima idea della vita quotidiana nelle BVI, che si presentano molto poco British: le atmosfere sono piuttosto creole e la lingua un pidgin che se parlato in maniera stretta risulta incomprensibile.



Sebbene le isole siano divise da quelle americane (che gli USA acquistarono dagli olandesi nel 1917 per 25mila dollari), la valuta è lo USD. Notiamo che i prezzi sono generalmente piuttosto alti – almeno per i turisti. Ci ritroviamo nel pomeriggio per le operazioni d'imbarco e briefing.

Occupiamo le cabine nello Jeannau 47 messo a disposizione dal Quadrante Capitolino AIVA CVC, che ha la particolarità di avere **fuochi e quadrato in coperta**: con quelle temperature medie (dai 24° ai 32° tutto l'anno), una disposizione che si rivelerà intelligente.



La navigazione descriverà una sezione di arco in senso antiorario toccando le più settentrionali tra le Piccole Antille, ovvero gli isolotti a ovest delle maggiori isole caraibiche, che disposti a mo' di falce con direzione nord-sud delimitano il bacino del Mare Caraibico, e che Colombo, spinto lì dai venti nel suo secondo viaggio al Nuovo Mondo nel 1493, battezzò "Sant'Orsola e le 11mila vergini" in onore del leggendario martirio ad opera degli Unni delle monache al seguito di Sant'Orsola nel IV secolo, che preferirono morire piuttosto che subire la violenza della soldataglia di Attila.



Il mattino seguente lasciamo la Hodge's Creek Marina con direzione SSW, a motore per assenza di vento - per tutta la navigazione raramente il vento reale supererà i 5-6 nodi reali. Attracchiamo ad una boa presso **lo scoglio Pelican**: l'interdizione di gettare l'ancora riguarda quasi tutti gli approdi, a tutela della fragilità della barriera corallina.

Un primo snorkeling rivela un universo a noi sconosciuto, con multiformi concrezioni coralline che si aprono in guisa di foglie sui fianchi degli scogli, e che talvolta si ergono sopra il pelo dell'acqua a formare colonnine naturali.

Notiamo bellissime gorgonie dalla caratteristica forma a ventaglio retinato e sgargiante colorazione viola con riflessi blu elettrico; spugne con tentacoli a forma di grosse dita color ocra mosse dalla corrente; anemoni di colore verde, rosso, rosa o anche bicrome e infine spirografi, crinoidi, murici, madrepora, cipree di varie fogge. La fauna marina offre esemplari di aguglie argentate, cernie, pesci trombetta, angelo e pappagallo.

Ci dirigiamo quindi all'**isola Norman**, seguiti da un fronte di bassi cumulonemi.



Ormeggiamo ad una mooring ball disponibile, e dopocena arriva, improvvisa ancorché paventata, una pioggia sferzante. Protetti dal tendalino steso dal quadrato fino a poppa ci concediamo un cocktail a base di rum, coca-cola, lima, menta e San Pellegrino.

A notte i più timorosi di ulteriori scrosci si ritirano in branda, mentre i più intrepidi guadagnano la spiaggia col tender e prendono possesso di un tavolo al Willy-T bar, dove affinano la cultura dei cocktail locali prima di lasciarsi andare alle danze su ritmi reggae.

Il giorno seguente albeggia intorno alle 6:00. Partiamo poco dopo alla volta di **Peter Island, dalla curiosa forma di revolver**, dove ci fermiamo per un bagno alla Deadman's Bay. Quindi ci dirigiamo verso **Salt Island, con sosta per osservare il relitto della R.M.S. Rhone**, un postale di 310 piedi a vela e vapore partito da Southampton con 300 passeggeri a bordo e naufragato il 29 ottobre 1867. (*)

Dopo aver avvistato uno dei principali tronconi del relitto ci dirigiamo verso Cooper Island, con l'intenzione di trascorrere la notte in rada. Ma siamo presi nel raggio di un vasto fronte nuvoloso, che rovescia pioggia battente per circa due ore. Il vento che spira da 270°, con onda verso la baia, suggerisce al capobarca l'opportunità di tornare verso Norman Island, per stare più ridossati. Notte in rada a Incannes Bay.



Il 24 ci dirigiamo di buona mattina verso **Virgin Gorda**, la c.d. "vergine grassa" perché, si narra, la sua sagoma ricordò a Colombo una donna dal ventre prominente distesa. Faticiamo un po' per trovare una boa cui attraccare nella baia, visto l'alto numero di barche attraccate da The Baths, tra la Devil's e la Spring Bay. **Le spiagge sono in effetti molto belle, di sabbia fine e separate da enormi blocchi di granito madreperla.** Tentiamo di trovare un sentiero per passare da una all'altra, ma si fa prima a nuotare intorno alle rocce. Dopo i bagni riprendiamo la navigazione verso nord.



Finalmente abbiamo un vento di 13.5 nodi, che ci consente di aprire le vele, ma sfortunatamente viene da 0°! Il pomeriggio inoltrato (la navigazione nelle BVI è interdetta dopo le 17:30) obbliga a continuare a motore per avere maggiore possibilità di trovare posto nel grazioso porticciolo di **Leverick Bay**: un ristorante in stile coloniale con vista sulle banchine, cinto da una corona di case private nelle colline intorno. Inerpicarsi per la ripida strada con curve a U fino alla sommità offre magnifici scorci sulla marina e la profonda insenatura sul lato opposto, con le isole **Muskito e Prickly Pear**.

Ne approfittiamo per integrare la cambusa nello spaccio locale, che ha prezzi inferiori a Tortola. Dopo una cena a base di salmone alla griglia inaffiato da un pinot Santa Margherita e una passeggiata lungo i moli nel corso della quale notiamo alcuni squalotti che nuotano sotto una delle barche, trascorriamo una notte tranquilla in porto. Il giorno dopo lasciamo gli ormeggi per dirigerci verso **Anegada**, l'isola "annegata", perché l'altitudine massima

è di circa 3,5 metri slm. Vento di 3 nodi da 30°, apriamo comunque la randa anche se abbiamo bisogno del motore per raggiungere una velocità di 5 nodi ed arrivare in mattinata.



In avvicinamento l'isola, contornata da spiagge, appare come una lama di luce sull'orizzonte: spettacolare. Ancoriamo sul fondo sabbioso e raggiungiamo il molo del Lobster Trap Restaurant. Prenotiamo per la sera, ovviamente aragosta (\$ 50 per una mezza jumbo o 60 per una piccola) e l'affitto di uno scooter (\$ 50 a coppia). Visitiamo in lungo e in largo l'isola percorrendo strade in cemento, parzialmente sterrate e invase dalla sabbia. Ci fermiamo per pranzo al Big Bamboo. Una passeggiata lungo la **Loblolly Bay** fino al Flash of Beauty bar

consente di osservare il frangersi delle onde sul bordo della barriera corallina.

Recuperati gli scooter, abbiamo il tempo di fermarci presso la casa museo di Theodolph Faulkner, un pescatore che divenne leader politico e padre del movimento per l'autonomia e l'autodeterminazione delle BVI da Londra (1949), e alla **laguna di Flamingo Point**, per raggiungere al tramonto **Pomato Point**. La sera ceniamo a base di aragosta alla griglia, con qualche alzata di sopracciglio quando ci viene presentato il conto, che col sovrapprezzo di servizio, bevande e dessert supera gli 80 USD. Ma non discutiamo, noblesse oblige.

Dopo una notte tranquilla in rada partiamo di buon'ora per la traversata relativamente lunga di 21 mn che ci attende, e dopo 3 ore di navigazione (vele e motore ci consentono di raggiungere i 7.5 nodi) attracciamo ad una mooring ball a **Marina Cay**, a NW di Pull and Be Damn Point, nel bacino protetto dagli isolotti di Great Camano e W e da Scrub e Beef, rispettivamente a N e S. Ci fermiamo per bagno e snorkeling, quindi riprendiamo la navigazione lungo la costa settentrionale di Tortola fino a **Cane Garden Bay**, dove attendiamo l'intervento dell'assistenza per un problema alla pompa di sentina.



In serata scendiamo a terra col tender, ci fermiamo al bar per un'ottima piña colada e passeggiamo per il borgo. Due di noi intavolano una conversazione con un pescatore locale, e acquistano due aragoste km 0 che forniranno un ottimo sugo, degno accompagnamento per il compleanno di un membro dell'equipaggio.



Il giorno dopo lasciamo Cane Garden Bay alla volta di Jost Van Dyke Island, forse la più bella da un punto di vista paesaggistico per i colori cangianti e la limpidezza cristallina del suo mare.

Il primo bagno è a **Sandy Cay**, che raggiungiamo a nuoto data la forte risacca che ostacola il tender. Un sentiero taglia l'inestricabile vegetazione dietro la spiaggia e raggiunge la c.d. foresta pietrificata, un boschetto di alberi rinsecchiti. Una targa ricorda che l'atollo è un dono di Rockefeller alle BVI. Altra tappa a Little Jost Van Dyke, quindi alla Bubbly Pool, una pozza d'acqua marina chiusa da scogli su cui si frangono di continuo le onde.

La sera ci spostiamo al porto di **Jost van Dyke**, attracciamo ad una boa per carenza di posti barca. Il pontile cui arriviamo in tender reca un cartello in perfetto pidgino: "Yot Klub JVD". Pomeriggio in spiaggia, poi cena in barca e notte tranquilla in rada, ancorché caldo e rollio diano qualche fastidio.



Il 28 partenza verso Tortola. Prima tappa con bagno è a Sand Spit, "sputo di sabbia", un atollo sabbioso con due palme al centro: al classico quadretto manca solo il naufrago barbuto. Vi trascorriamo la mattinata: ancora una volta, piuttosto che i paesaggi al di sopra della superficie e delle coste troppo spesso aggredite da costruzioni in discutibile armonia con l'ambiente naturale, **sono i fondali che ci attraggono, e che perlustriamo durante nuotate fino al limitare della barriera corallina**. Notiamo torpedini, razze, barracuda, pesci palla e quattrocchi.

Nel pomeriggio proseguiamo la navigazione fino a **White Bay**. Raggiungiamo la spiaggia in tender e prendiamo un tavolo in una delle tappe obbligate: il Soggy Dollar, che deve il curioso nome ai dollari, spesso inumiditi per via della nuotata, che i diportisti allungano al barman in cambio di un cocktail di loro invenzione, come il Pain Killer o il Mango Madness. Il bar è un luogo cult, che vende anche proprie magliette e vestiario per la spiaggia, nonché gadget vari. Dopo una cena in barca, la notte scorre tranquilla.

Giunge così l'ultimo giorno di navigazione, che trascorriamo **nel canale tra Scrub e Camanoe Island**, a poca distanza dal luogo già visitato 5 giorni prima.

Abbiamo ancora tempo per un ultimo snorkeling, che risulta tra i più emozionanti in quanto alle specie già osservate si aggiunge una tartaruga di mare, nei giorni precedenti notata solo per il fugace apparire della testolina sul pelo dell'acqua, che nuota sul fondale a circa -5 metri.

Non avremmo voluto, ma è la fine del viaggio: nel pomeriggio ormeggiamo al punto di partenza. Consumiamo l'allegria cena conclusiva in un vicino ristorante, a base di bocconcini di aragosta e pesce locale (il mai-mai), con l'immane pinot bianco.

Non vi è dubbio che il ricordo di questa navigazione rimarrà indelebile per i partecipanti.



(*) Le cronache narrano che il capitano Wolley, notato il precipitare del barometro, fece gettare l'ancora e mise i motori a tutta per resistere alla violenza dell'uragano, manovra che ebbe successo. Ma il secondo colpo fu più violento. Wolley fu costretto a tagliare la catena dell'ancora, incattivata intorno ad un ceppo di corallo, e far legare i passeggeri, nel tentativo di guadagnare il mare aperto passando tra la Peter e la Salt Island.

Pare che mentre sorseggiava il suo tè al rum sul ponte ostentando sprezzo del pericolo, accecato dalla pioggia, sia stato trascinato fuori bordo da un'onda e non fu mai più visto. Il Rhone fu spinto da raffiche di 130 miglia sugli scogli presso Black Point Rock, dove il boiler esplose e lo scafo si spezzò in due inabissandosi all'istante e portando con sé

l'80% dei passeggeri. Le parti del relitto, adagiate su fondali tra gli otto e i 27 metri, sono una delle mete preferite degli appassionati.

Anna Masoni



Cicladi, il “cerchio magico”



In occasione della sua 40° navigazione primaverile il Quadrante Toscana AIVA CVC ha voluto fare le cose in grande! Non i soliti 7, ma ben 15 giorni alle Cicladi, nel magnifico Mar Egeo.

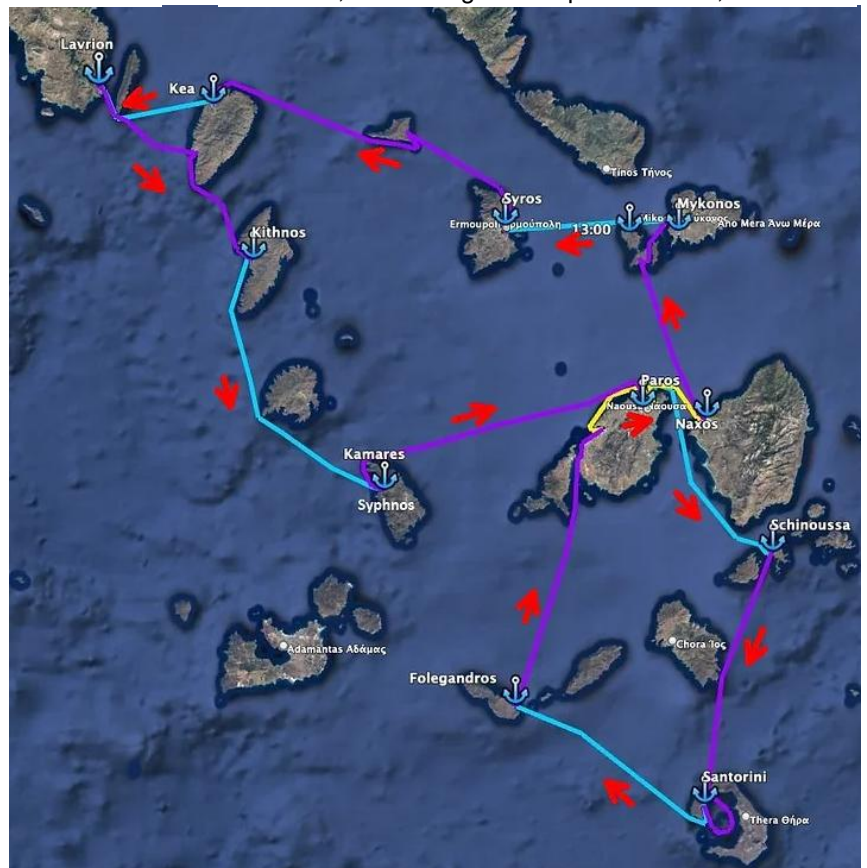
anche in altre isole. Spettacolare la vista sul mare e la mitica chiesetta sullo scoglio.

Intanto il vento si fa sentire sempre più, meglio mangiare in taverna, non un granché per la verità, ma noi ci

Eccoci tutti all'aeroporto di Atene, siamo ansiosi di dare inizio a questa crociera così importante, la quarantesima organizzata dal Quadrante Toscana. Intanto il tempo è bello, il pullman che ci porterà a **Lavrion** puntuale e, una volta nel porto, scopriamo con piacere che le quattro barche sono comode e spaziose, ben attrezzate, addirittura fornite di barbecue a poppa. *(nella mappa: l'itinerario della navigazione)*

23 aprile: cambusa fatta, equipaggio a bordo, inizia la nostra avventura. Per ora mare e vento ideali, anche se sappiamo che il tempo sta per cambiare. Di **Kithnos**, la prima tappa, vi dirò che abbiamo ammirato una laguna da sogno, per poi attraccare nel porto di **Merikha**. L'isola è frequentata dai locali: ci piace subito, si cena in una taverna sul mare, tutti gli equipaggi presenti.

24 aprile: siamo a **Sifnos** dove visitiamo Kastro, un vero gioiello bianco, circondato da antiche mura realizzate con una pietra verde che ritroveremo



divertiamo un sacco. Apostolis, il ristoratore, lavora per quattro ed è proprio simpatico.



Tornati a bordo, tra un baklavà e un kataifi, ci interroghiamo sul programma di domani: si rimane a Sifnos in attesa che il tempo migliori. Si va comunque a Milos come da programma? A domattina la decisione.

25 aprile: il briefing quotidiano di Saverio e capibarca decreta che, invece che a Milos, si farà rotta verso **Paros**.

Raggiungiamo il porto di Naoussa dopo circa 6 ore di ottima navigazione, vento giusto, mare calmo. Siamo tutti felici di andare a vela. Siamo anche felici dell'equilibrio tra di noi: la sera il consueto piacevole momento di chiacchiere, risate, confidenze, racconti, mentre gustiamo i mitici Ricciarelli Nannini offerti da Anna Maria.

26 aprile: lasciamo Paros con mare mosso e cielo che non promette bene, vento teso. Navighiamo alla volta di **Skhinousa**, anche questa isola fuori programma, dovuta alle condizioni meteo. Scelta felice perché il vento forte ci è favorevole e permette una buona bolina. Ci alterniamo al timone. Il piccolo porto di Skhinousa è meno ospitale di quanto speravamo, le nostre barche prendono mare e vento in pieno.

Sfidiamo la passerella instabile, saliamo a visitare la Chora, piccola e deliziosa, qui le case bianche hanno un'aria più autentica. Ci ritroviamo con alcuni di altri equipaggi in un locale con vista sulla baia sottostante, aperitivo per tutti.



Ma quanto è bello tornare a bordo un po' infreddoliti, pieni di vento e trovare Piero ai fornelli che crea una delle sue cene squisite, raffinate e decorate! Non sappiamo come riesce a farlo, ma lo fa ogni giorno e sembra divertirsi, noi facciamo a gara per aiutarlo.

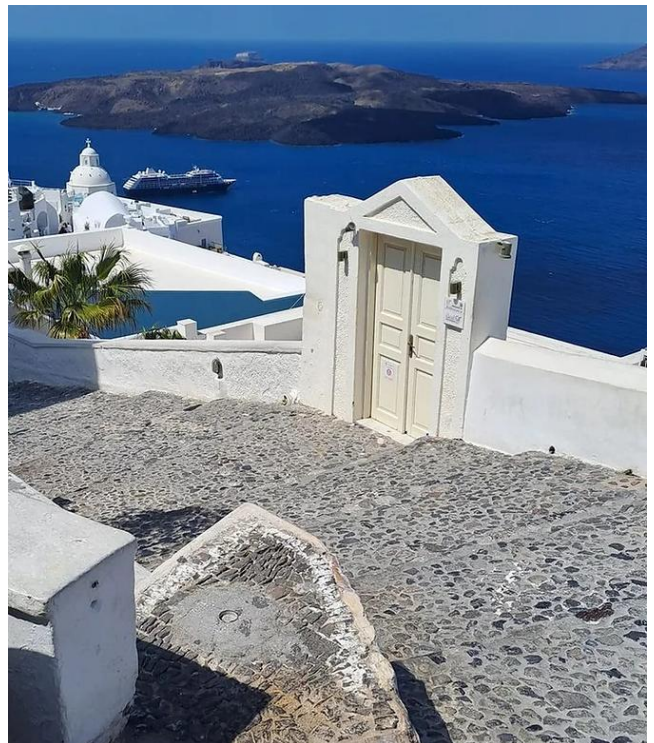
27 aprile: si salpa presto, vento forte e mare formato, nuvole nere minacciose ci inseguono ma noi procediamo ansiosi di vedere **Santorini**. Ed è subito stupore e meraviglia, appena entrati nella Caldera sembra di essere in un mondo di fantasia, uno spazio quasi infinito, fatto di mare blu profondo che incute quasi timore.



Delimitato da una corona altissima di rocce dai colori sorprendenti, dal rosso al nero, passando per l'ocra ed il marrone, sulle cime, come neve adagiata, le case bianche dei vari centri abitati.

Raggiungiamo il nostro ormeggio alla boa guidati da Manolis, siamo tutti un po' stanchi, è stata una giornata impegnativa.

28 aprile: Saverio ha pianificato alla perfezione la nostra giornata a Santorini e non deve essere stato semplice vista anche la densità dei visitatori. Alle 9.00, tutti gli equipaggi pronti, si sale sul traghetto che ci porterà a **Thirasia**, da qui la funivia ci permette di raggiungere la cima e di perderci, letteralmente, fra le stradine, scale, cupole azzurre, in un intrico incredibile di forme e volumi, il tutto di un bianco accecante.





L'appuntamento per il traghetto del ritorno ci costringe ad una discesa al molo piuttosto impegnativa per pendenza e terreno scivoloso, ma anche questo fa parte del divertimento.

29 aprile: partenza alle 9.00, il vento ancora forte dovrebbe diminuire. Appena lasciato l'ormeggio ed issate le vele un rumore secco avverte che c'è un problema al fiocco. Il comandante individua il guasto e dal timone fornisce istruzioni per la riparazione del danno. Per fortuna abbiamo i pezzi di ricambio e Rodrigo e Paola, a prua, provvedono alla sostituzione. Intanto il mare e il vento diminuiscono, tutti ci rilassiamo e, quando arriviamo in vista del porticciolo di **Folegandros**, l'isola ci conquista subito. Una manciata di case bianche, accanto ad una bellissima spiaggia, con tamerici e panchine.



Silvia ed Anna non resistono ed è subito bagno. L'acqua è ghiaccio liquido con colore e limpidezza da primato. Il pomeriggio di escursione alla Chora a mezzo autobus di linea. Ci sorprende la bellezza di questo piccolo centro di 700 abitanti, la cura ed il gusto qui raggiungono il massimo. Tornati alle barche scopriamo ormeggiati

accanto a noi alcuni pescatori da cui facciamo scorta di pesce. Domani grigliata mista!



30 aprile: lasciamo Folegandros, primo giorno a motore, zero vento, zero mare, la navigazione monotona permette ad ognuno tempo per pensare, dormire, leggere, momenti magici che si apprezzano. Tutto si anima in vista della sosta per la mitica grigliata di pesce, doverosamente documentata da varie foto, dove ognuno dà il meglio di sé. Finita la sosta riprendiamo la navigazione e ci appaiono i bellissimi scogli di **Paros**, dove attracciamo nel pomeriggio.

Dopo l'attracco tutti in giro per visita turistica e shopping. Andiamo subito a cercare **la chiesa ortodossa più antica della Grecia**, chiamata Ekatondapiliani, voluta dalla madre di Costantino. È un gioiello di architettura e storia, inserita al centro della Chora e molto frequentata dai locali. Belle anche le mura del castello costruite dai Veneziani utilizzando resti archeologici, colonne e architravi antiche, inseriti con armonia singolare.

...e siamo al 1° maggio! Calma piatta di mare e di vento, ma ciò non impedisce il buonumore e il divertimento a bordo. Siamo sempre più rilassati, le dinamiche fra noi raccontano una bella armonia di gruppo. Dopo un pranzo memorabile a base di spaghetti con le triglie dei pescatori di Folegandros ci dirigiamo alla volta di **Naxos**, isola molto vicina a Paros. Ci appare all'entrata del porto una sorta di strano arco gigantesco, si tratta dei resti del tempio di Apollo... o almeno così dicono.

Scesi a terra raggiungiamo l'arco, la vista da lassù è molto bella, ma apprezziamo ancora di più i vicoli che portano al castello nella città vecchia.

2 maggio: partenza rilassata dopo gli ultimi acquisti per la cambusa, c'è un po' di mare e di vento che permettono una discreta andatura. All'ora di pranzo siamo in vista di **Mikonos**, ci fermiamo per il pranzo nella **bellissima baia di Rinia**. Il sole ci regala momenti indimenticabili, l'acqua è splendida ed invitante, pregusto il bagno ma ahimè non si può, il porto di Mikonos ci aspetta.

Intanto passiamo davanti a **Delos**, con il binocolo di bordo ammiriamo una lunga scalinata che probabilmente conduce al tempio di Apollo. Ci aspetta una brutta sorpresa: il porto di Mikonos non è accessibile, navi da crociera ancorate ci dicono quanto il luogo sia affollato. Così ancoriamo in una baia incorniciata dai mulini a

vento, domani metteremo il tender in acqua per andare a terra, intanto piove...

3 maggio: sveglia presto per permettere la discesa di chi vuole visitare **Delos e Mikonos**. Il problema è il vento piuttosto forte e previsto in aumento. L'equipaggio si divide: tre vanno a terra e gli altri restano a bordo. Vediamo che anche gli altri equipaggi si comportano come noi. Dopo qualche ora li vediamo tutti rientrare non senza qualche difficoltà, il vento ha rinforzato. Ci raccontano fra l'altro che la visita a Delos è saltata perché richiedeva più tempo del previsto, peccato davvero!

Si riprende la navigazione mentre dense nuvole ci accompagnano verso **Siros**, nostra prossima meta. Piove, il vento e il mare si fanno sentire, ma noi intrepidi procediamo tra qualche sonnellino e tante risate. Ci documentiamo su **Ermoupolis**, capitale delle Cicladi e lo si capisce arrivandoci.

Questa è una città con palazzi, chiese, cupole e campanili. Il colore dominante è il bianco, ma riscaldato da colori pastello, rosa, azzurro, giallo. Ormeggio nel porto grande con acqua ed elettricità ma soprattutto in pieno centro. **La città è bellissima, diversa da tutte quelle che abbiamo visto finora** ed è arrampicata su due colline, dominate rispettivamente dalla cattedrale cattolica e da quella ortodossa. Naturalmente noi vogliamo visitare quella più in alto e non importa che per arrivarci ci siano praticamente solo scalinate dal mare fino alla cima della collina. Bella sfida ma ne vale assolutamente la pena.



4 maggio: si salpa con calma dopo un altro giro in centro. Purtroppo niente vento, percorriamo a motore circa 13 miglia. Sostiamo per pranzo a **Gyaros**, isola grande e selvaggia, che ci colpisce per l'aridità del paesaggio e l'assoluta mancanza di tracce di vita umana o animale.

Leggiamo che sin dai tempi dei Romani serviva da confino per dissidenti politici e lo è stata ancora negli anni Settanta durante il regime dei colonnelli. Impressionante vedere il grande complesso della prigione, composto da capannoni tutti uguali concentrati nell'unico punto di approdo. Ora è parco naturale e rifugio della foca monaca.

Dopo circa 20 miglia raggiungiamo l'isola di **Kea**, si è alzato un po' di vento e piove ancora. Cena in barca, all'ormeggio nel **porto di Korissia**. Siamo agli sgoccioli della crociera, diamo fondo alle provviste. Si parla di domani, ultimo giorno e ci sembra inaccettabile, anche il nostro comandante è triste come tutti noi.



5 maggio: giornata grigia in tutti i sensi, sappiamo che l'ultimo trasferimento non sarà proprio agevole, il meteo non promette bene. Prima di salpare noleggiamo un taxi per andare alla scoperta della Chora immersa nel verde come nessun'altra. Il paesino si presenta autentico e antico, con mura ciclopiche arrampicate fino alla rocca, dove sorgeva (indovinate?) il tempio di Apollo.

Curioso l'effetto delle nuvole basse che ricordano Erice. Ma è tempo di salpare: Beppe ci raccomanda di coprirci al massimo, le condizioni lo richiedono. Navighiamo solo con il fiocco perché la randa avvolgibile si è riavvolta male e non riusciamo a riapirla. Le onde spazzano il ponte più volte facendoci la doccia. Una volta arrivati nel porto di **Lavrion** siamo tutti contenti, vogliamo solo una doccia calda e una bella tazza di tè. Poi ci accontentiamo del tè perché piove davvero tanto e non possiamo raggiungere i servizi del Marina. Intanto prepariamo le valigie, silenziosi e consapevoli di essere dei privilegiati, abbiamo vissuto 15 giorni indimenticabili.

Ora la pioggia smette ma il vento è gelido e teso quando ci dirigiamo verso il Marina per la consueta cena di fine crociera di tutti gli equipaggi insieme. Tavoli allegri, visi abbronzati e felici che pensano, si vede già, alla prossima crociera.

Questa invece è finita e ringrazio Beppe, il nostro bravissimo e amato comandante, sempre attento e disponibile, così come tutto l'equipaggio, perché come dice Silvia "Eravamo tutti consapevoli che spesso i sette giorni sono il limite massimo di sopportazione fra persone che non si conoscono bene ed invece, con grande soddisfazione, è accaduto che siamo riusciti a convivere, fra persone conosciute e non, in una piacevole e divertente armonia, riuscendo ad accogliere e smussare gli inevitabili difetti che naturalmente ciascuno porta con sé in barca".

Salone Nautico di Venezia 2023

Protagonista: la vela



Si è svolta dal 31 maggio al 4 giugno la quarta edizione del Salone Nautico di Venezia. Il Salone è stato organizzato da **Vela spa** per conto del **Comune di Venezia** e con la collaborazione della **Marina Militare Italiana**.



Anche questa edizione è stata ospitata presso il **suggestivo Arsenale**, nel cuore della città. L'Arsenale è composto da bacini acquei di 55.000 mq, all'interno dei quali sono stati installati oltre 1.100 metri lineari di pontili e 30.000 mq di spazi espositivi esterni. Le grandi **tese**, che in passato hanno accolto la costruzione delle galere, hanno ospitato gli stand di design, arredo nautico e cantieristica artigianale veneziana.

L'edizione 2023 ha registrato più di **220 espositori che hanno portato a Venezia 300 imbarcazioni**, in crescita rispetto ai già ottimi risultati dello scorso anno, registrando il **50% in più di presenze nel settore vela**, protagonista al Pontile P3 con 30 imbarcazioni dai 10 ai 30 metri.

Tra le presenze riconfermate erano i cantieri **Beneteau, Lagoon, Dufour, More, Jeanneau e Pegasus** mentre sono arrivati per la prima volta all'Arsenale **Elan, Bavaria, Neo Yacht, Felci, Kufner e Hallberg-Rassy**.

Ammiraglia della produzione contemporanea a vela è stato lo **Swan 65** del cantiere Nautor Swan su progetto dell'argentino German Frers, autore di tante barche bellissime e, soprattutto, da decenni designer principale del cantiere nordico.

Ormeggiato al suo fianco uno dei monumenti della vela: lo **Swan 48**, disegnato negli anni '70 da Sparkman & Stephens, da sempre un must per i grandi velisti.



A fianco, il **30 metri Whimsea (ex Chrisco)** costruito nel 2009 da CNB e progettato da Studio Brenta.

Tra le presenze del Nord Europa era la svedese **Hallberg Rassy 50**, destinata alle navigazioni d'altura senza confini. Basta guardarla per capire che la sua attitudine è il "tempo duro": con un pozzetto protetto e l'aspetto solido, condivide con lo Swan 65 il progettista German Frers.



Dalla vicina Slovenia sono arrivati gli **Elan E43 ed E6** per la cui realizzazione è intervenuto lo studio Pininfarina con Daniele Mazzon.



Uno dei cantieri simbolo del made in Italy presente al Salone è stato **Solaris**, nato 50 anni fa ad Aquileia (Udine). "È il primo anno in cui il nostro cantiere partecipa al Salone Nautico – ha dichiarato Federico Gambini, presidente di Solaris Yachts – Lo abbiamo studiato nelle precedenti edizioni e ci siamo convinti di partecipare, portando **due imbarcazioni a vela da 40 e 50 piedi e a motore da 44 piedi** (n.d.r. *entrambi disegnati da Javier Soto Acebal*). Siamo infatti da 50 anni ad Aquileia con il nostro storico cantiere e a Forlì con Solaris Power, quindi Venezia è strategica come ubicazione da entrambe le sedi".



Infine il cantiere **Italia Yachts**, fondato a Chioggia e con sede produttiva a Fano, ha presentato il "piccolo" IY 9.98, barca da regata vincente che per le sue dimensioni, al limite dei 10 metri che non necessita di immatricolazione. Il suo designer è Matteo Polli, giovane ma già molto determinato.



Il progetto M.A.R.E. di Fondazione CVC



Nello scorso numero del nostro Notiziario ([questo il link: La stagione 2023 del CVC \(porto-palma.com\)](https://www.porto-palma.com)) **Stefano Crosta**, presidente della Fondazione CVC, ha parlato del **progetto M.A.R.E.** (Marine Adventure for Research & Education), una delle diverse iniziative ambientali e sociali in cui il Centro Velico Caprera è fattivamente impegnato da tempo e che vede una stretta collaborazione tra Fondazione CVC e One Ocean Foundation per una ricerca scientifica innovativa sulla salute del Mediterraneo.

L'imbarcazione-laboratorio della collaborazione è il **catamarano ONE**, un 45 piedi che ha fatto un memorabile approdo presso il Salone Nautico di Venezia 2023.

ONE, sponsorizzata da Yamamay, Polaroid Eyewear (gruppo Safilo) e Sorgenia, è partita il 29 aprile dalla base della Marina Militare di Taranto (*vedi foto*) e dopo



dieci tappe è approdata alla Serenissima, da dove è ripartita per il Mar Egeo.

A bordo del catamarano si alternano studiosi provenienti dalle università dell'Insubria, di Pisa, Padova, oltre a ricercatori del Ruder Boskovic Institute di Zagabria, del Conisma e della stazione zoologica Anton Dohrn.

I risultati delle analisi permetteranno di fare una valutazione dello stato di salute dell'Adriatico, e verranno uniti ai dati dell'anno scorso per una mappatura totale del Mediterraneo. Il catamarano proseguirà ora il suo viaggio lungo la costa orientale, con traguardo finale a Corfù il prossimo 8 luglio.

Ma qual è esattamente l'attività di One? E cosa cercano gli scienziati di M.A.R.E.?

Spiega la coordinatrice scientifica **Ginevra Boldrocchi**: «Decine di sacche d'acqua e di campioni di organismi zooplanctici saranno raccolti in serie lungo la rotta, i campioni filtrati a bordo in condizioni di sterilità, congelati e quindi via via mandati in laboratorio, presso l'Università dell'Insubria dove sarà realizzata l'analisi dei dati».

Gli organismi zooplanctonici sono bioindicatori della contaminazione marina e un primo obiettivo di ricerca, dice ancora Boldrocchi, «è **monitorare la presenza e la distribuzione di contaminanti come, per esempio, arsenico e mercurio**, composti organici persistenti come il DDT messo al bando già dagli anni 70 in diversi Paesi ma ancora persistente in acqua, e contaminanti emergenti con il Pfas (sostanze legate alle plastiche e ai detersivi, ndr) il cui accumulo è ancora poco conosciuto nel Tirreno».



L'altro filone, continua Boldrocchi, è «la biodiversità la ricerca delle nuove specie "migrate" nel Mediterraneo, il cui impatto non è sempre positivo. E poi la distribuzione di specie a rischio di estinzione, come gli elasmobranchi tra i vertebrati più minacciati al mondo». La metodica? Il **monitoraggio visivo**, «costoso anche in termini di tempo» e il campionamento di Dna ambientale, ultima frontiera della ricerca e per la biologa «una vera meraviglia: è un'attività sostenibile che riduce le uscite in mare, permette l'identificazione di più specie con un solo campionamento, non disturba la vita degli animali».

«Anche dal punto di vista nautico questo progetto è un bello sforzo con 12 settimane e quasi duemila miglia di navigazione» chiude Enrico Bertacchi, ingegnere dei porti, segretario generale del Centro Velico Caprera e uno degli ideatori di M.A.R.E.

«La Scuola si fa, da sempre, carico dei temi ambientali. Non solo con l'installazione del solare, l'eliminazione delle plastiche, la responsabilizzazione di chi naviga, ma con la promozione di progetti tecnologici per il contrasto ai cambiamenti climatici»



Vele verdi

Tre progetti universitari che uniscono sostenibilità, innovazione e performance

Tutti sappiamo che il verde è da evitare a bordo, ma stavolta è un colore che porta positività e innovazione. Al **Salone Nautico Venezia 2023**, presso la Tesa 99, tre atenei hanno presentato altrettanti progetti velici che coniugano innovazione e minore impatto ambientale.

I progetti nascono nell'ambito di due competizioni: la **SuMoth Challenge** e la **1001VELAcup**. La prima prevede l'utilizzo di imbarcazioni della classe Moth mentre la seconda imbarcazioni di tipo skiff.

La SuMoth è inserita nella Foiling Week mentre la 1001VELAcup è un evento a sé. Entrambe le competizioni sono ispirate alla necessità di **progetti di barche a vela più sostenibili ed efficienti**, insieme a metodi di produzione coerenti con l'obiettivo finale, ovvero la promozione di pratiche sostenibili e l'utilizzo di materiali che garantiscano un abbattimento della emissione della CO2. Il tutto nel contesto di una competizione amichevole ma altamente tecnica e sfidante.

Ecco in sintesi i tre progetti, che gli studenti ci hanno presentato con competenza ed entusiasmo. Una interessante panoramica nelle sfide presenti e future che la conservazione dell'ambiente pone anche nel campo della nautica.

Università degli Studi di Padova



website: [Homepage](#) - [Metis VELA UniPD](#)

È il lino pre-reg il materiale di base del progetto padovano.



Questo materiale composito fibrorinforzato ("pre-impregnato"), infatti, permette un minore utilizzo della resina per lo scafo (sino al -40%), garantendo al contempo più leggerezza e quindi una barca più competitiva.

Non è la sola innovazione: l'utilizzo di **PET riciclato e alluminio** (il quale è altamente riciclabile) completano il progetto. L'attenzione alla performance non può ovviamente mancare (dopotutto stiamo parlando di barche da competizione), e tipologia e collocazione del timone consentono di sfruttare la scia, riducendo al contempo il beccheggio. *(nelle foto: il progetto dello scafo padovano, ancora in lavorazione, e un esemplare del lino trattato)*



Università degli Studi di Trieste



website: [Audace Sailing Team \(units.it\)](http://AudaceSailingTeam.units.it)

È il Dipartimento di Ingegneria e Architettura ad avere la leadership della proposta triestina, ma la prima cosa che

ci tengono a chiarire è che si tratta di **un progetto interdisciplinare**, che unisce con il nome di **Audace Sailing Team** 60 ragazzi e ragazze di diversi corsi di studio: tutti uniti nella realizzazione di barche con il minor impatto ambientale possibile.



Scopri la nostra nuova barca

Scafo con PowerRibs™ fornite da **Bcomp**

Sistema di volo di **Maguire**

Foil realizzati con stampe di **XM TECH**

È solo nell'ultimo anno che il progetto Audace ha aderito alla SuMoth challenge, infatti il team già dal 2020 si è prodotto con *Dedalo*, realizzata in compensato di okumé e mogano, seguita poi da *Lina* e *BAI - Lina Rossa*, entrambe realizzate con un **sandwich di fibra di lino**.

Per questa challenge, l'Audace Sailing Team ha iniziato nel 2022 a lavorare **alla sua prima barca foilante**, utilizzando specifici software di progettazione. *(nelle foto: l'imbarcazione in mostra al Salone di Venezia, una scheda tecnica di sintesi e il render digitale del moth)*

Politecnico di Torino



website: [Polito Sailing Team](#)

Come i colleghi degli altri due atenei in mostra al Salone di Venezia, anche il **Polito Sailing Team** è impegnato nella attività di progettazione, realizzazione e conduzione di prototipi di barche a vela all'insegna di innovazione e sostenibilità.



Il Team coinvolge circa 80 studenti dei diversi corsi di studio del Politecnico, dando loro la possibilità di mettere in pratica le conoscenze tecniche acquisite con la didattica e di sperimentare e sviluppare le soft skills.

Uno dei punti di forza del gruppo è il costante ricambio di studenti, che ogni anno porta nuove menti a lavorare sull'obiettivo collettivo e sotto la guida di membri con più esperienza e con una conoscenza del gruppo di oltre sette anni di progettazione di barche, regate e tecniche di costruzione.

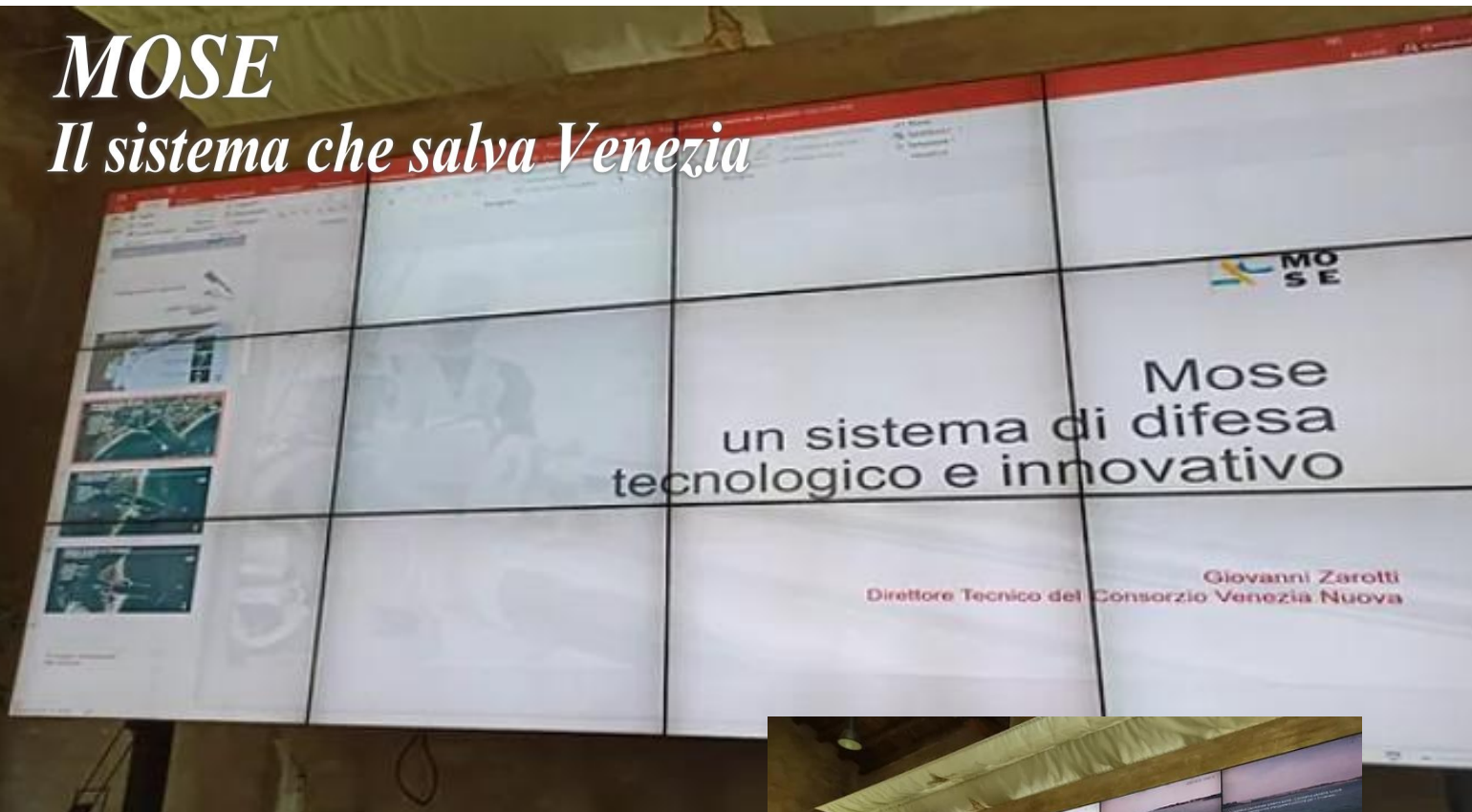
Il progetto del team piemontese è **un Moth con uno scafo fatto di un sandwich di legno di balsa**, lo stesso utilizzato dal mitico Kon-Tiki.



Non ci resta che fare i nostri migliori auguri a questi motivati team universitari!

MOSE

Il sistema che salva Venezia



Non è un caso che si sia voluto far coincidere l'acronimo del sistema che salva Venezia dall'acqua alta (MODulo Sperimentale Elettromeccanico) con il nome del profeta che guidò il popolo ebraico attraverso il Mar Rosso, dividendone le acque.

Nell'ambito del Salone Nautico di Venezia abbiamo visitato la **Control Room del MOSE, inserita all'interno dell'Arsenale che ospita il Salone.**

La sigla MOSE racchiude molti elementi: è infatti **un piano integrato di opere** sull'intero territorio lagunare, senza eguali al mondo per estensione del territorio interessato, natura dei problemi affrontati, estensione e caratteristiche delle opere eseguite: dalla difesa dalle acque alte e mareggiate alla tutela ambientale del delicato ecosistema lagunare.

NON SOLO VENEZIA

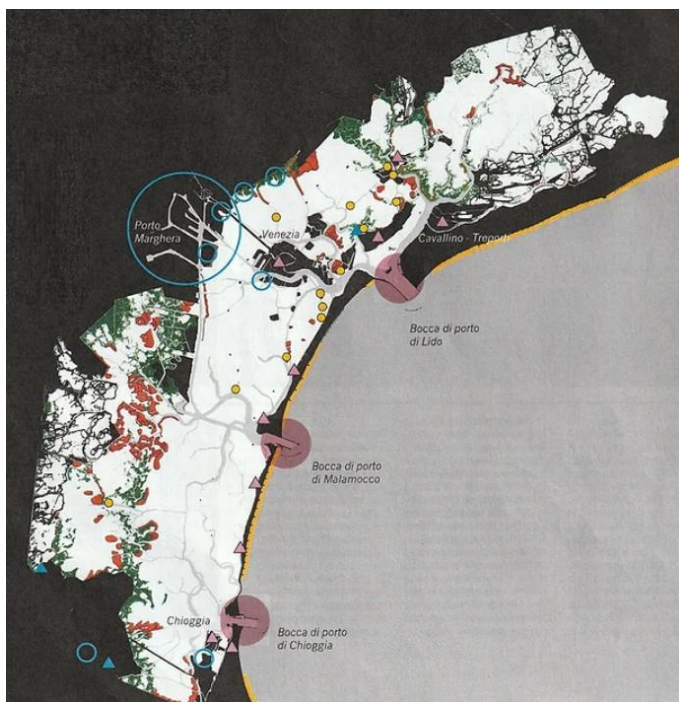
Nelle foto che seguono vi sono le impressionanti immagini della **Control Room, attiva 24/7** e collegata in tempo reale con tutte le autorità di terra e mare che presiedono la laguna.

Si tratta di **un piano di comunicazioni complesso e strutturato**, che parte dalle previsioni meteomarine seguendone le evoluzioni, per interessare tutte le città e i porti dell'Alto Adriatico.



L'attivazione delle famose barriere del MOSE è quindi l'aspetto che forse tutti conosciamo ma rappresenta anche il solo step finale di una serie di previsioni, verifiche, coordinamento con Capitanerie di Porto, autorità portuali e cittadine, Consorzi, tutti uniti nel monitoraggio delle acque.

In questa mappa è riportato il piano delle attività per la salvaguardia di Venezia e della laguna, con la localizzazione degli interventi realizzati, che abbiamo potuto visionare in diretta sui maxischermi della Control Room.



Il sistema MOSE ha previsto la realizzazione di **4 barriere mobili**: due alla bocca di porto di **Lido** (larga il doppio delle altre), una alla bocca di **Malamocco** e una a quella di **Chioggia**.

LE PARATOIE

Le barriere sono formate da **schiere di paratoie installate sul fondale delle bocche di porto**, che in caso di pericolo vengono sollevate per bloccare la marea che entra in laguna. Sono loro che si ergono a difesa della città in caso di acqua alta.

In condizioni normali di marea sono piene d'acqua e restano adagate nei cassoni di alloggiamento realizzati sul fondale.



Quando viene espulsa l'acqua, immettendo aria compressa, **la paratoia si solleva**, ruotando attorno all'asse delle due cerniere che la collegano al cassone di alloggiamento.

Sfruttando la spinta di galleggiamento, le paratoie delle barriere, pur oscillando liberamente e indipendentemente per effetto del moto ondoso, sono in grado di mantenere il dislivello di marea tra laguna e mare. *(nella foto: la barriera di Chioggia in movimento)*

Attualmente è il Consorzio Venezia Nuova a detenere la concessione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la realizzazione degli interventi per la salvaguardia di Venezia e della laguna veneta. Il prossimo periodo è cruciale per il futuro del MOSE e della città, poiché si renderà necessario preservare la continuità delle competenze e del know-how che si sono formati durante i lavori di collaudo e messa in opera del sistema.

Sito ufficiale: [MOSE Venezia](http://www.mose-ve.it)

Ecosostenibilità in barca

Un vademecum per fare le scelte giuste



Come sapete, AIVA CVC si occupa del diporto nei suoi aspetti quotidiani e organizza navigazioni in Italia e nel mondo. Seguendo quindi le nostre linee guida, e dando anche seguito ai suggerimenti provenienti da chi ha partecipato alle nostre navigazioni, abbiamo stilato un elenco di suggerimenti su comportamenti virtuosi che possono fare la differenza nella battaglia per l'ecosostenibilità delle nostre scelte quotidiane.

AIVA CVC si impegna ad applicare e a far applicare questi suggerimenti durante le sue navigazioni e invita i suoi Soci e simpatizzanti a fare altrettanto con le proprie imbarcazioni e/o quando navigano con altre barche.

LA BARCA

Vela, vela e vela! Il primo punto è anche quello più ovvio: andare a vela è quello che ci piace e a cui siamo votati. Guarda caso, è anche la scelta migliore che si può fare per l'ecosistema, senza contare il risparmio per le nostre tasche e il divertimento che ne ricaviamo.

Manutenzione motore. Tranne rari casi la nostra barca deve comunque avere un motore, quindi è necessario prendersene cura, per la nostra e altrui sicurezza ma anche per ridurre l'inquinamento: un motore in forma è infatti un motore pulito, che consuma e inquina meno. È d'obbligo quindi effettuare regolarmente il tagliando e cambiare i filtri, per assicurarsi che il propulsore abbia tutta l'aria necessaria e che possa usare un carburante pulito.

La giusta elica. L'elica influisce in modo molto importante sul funzionamento del motore. Un'elica della dimensione errata o del passo sbagliato mette in difficoltà il propulsore, portandolo a consumare e a inquinare di più.

L'antivegetativa giusta. Anche l'antivegetativa ha un ruolo non trascurabile a livello di inquinamento della barca. Una barca senza antivegetativa è per prima cosa una barca "frenata" dalla vegetazione, che quindi sforza maggiormente il motore inquinando di più. In secondo luogo, la scelta della vernice antivegetativa può fare la differenza a livello di inquinamento dei mari. Sono in commercio antivegetative più rispettose dell'ambiente rispetto al passato: informiamoci prima di fare carena.

Pannelli fotovoltaici a bordo. La barca è baciata dal sole, perché non approfittarne? È ormai possibile installare con facilità in barca dei comodi pannelli fotovoltaici, così da dipendere meno dal motore per l'energia elettrica.

Ancorare con giudizio. Le praterie di Posidonia stanno scomparendo dal Mediterraneo. Questo prezioso vegetale è vitale nel ricambio di ossigeno e protegge i fondali marini, va quindi preservato con cura. Come diportisti possiamo fare la nostra parte scegliendo l'ancoraggio su fondali di sabbia o roccia: infatti il movimento di ancora e catena strappa radici, fusti e foglie della Posidonia. È stato stimato che un singolo

ancoraggio arriva a distruggere fino a 34 fasci della pianta, circa un metro quadrato.

Rispetto per le aree marine protette. Non sarebbe nemmeno da citare tanto è ovvio, ma il rispetto per le aree protette è essenziale per preservarne il delicato equilibrio. In un paese come il nostro, così ricco di biodiversità, è essenziale la massima attenzione. Rispettiamo e facciamo rispettare i divieti e non esitiamo a denunciare chi viola le aree protette: non voltiamo la testa riparandoci dietro al "non sono fatti miei" o il timore di grane: sono fatti di tutti, nostri e di chi verrà dopo di noi.

Organizzare lo scarico delle acque nere. Le acque nere sono una fonte di inquinamento e il loro smaltimento è oggetto di legge, che ne disciplina scrupolosamente le modalità e i limiti territoriali. Chi va per mare deve conoscere queste disposizioni e rispettarle. Anche in questo caso vi sono in commercio filtri più ecorispettosi che in passato.

A BORDO

Raccolta differenziata. Anche in barca, come a terra, la raccolta differenziata è tra gli accorgimenti principali per ridurre l'inquinamento. È quindi bene predisporre, nei limiti del possibile, dei contenitori per i diversi tipi di rifiuto, in modo da poter poi suddividere l'immondizia tra i diversi raccoglitori una volta in porto.

Mozziconi di sigaretta: mai disperderli in acqua! I filtri delle sigarette contengono composti chimici letali per la fauna ittica, sia marina che di acqua dolce. Possono inoltre essere facilmente ingeriti dagli animali a causa delle loro piccole dimensioni. Infine, il filtro di una sigaretta ci impiega dai 5 ai 12 anni per dissolversi.

Mascherine. Le mascherine rese necessarie dalle normative antiCovid sono uno dei rifiuti che si disperdono con più frequenza da quando dobbiamo fare i conti con la pandemia. Se la utilizzi, fai attenzione a non perdere la tua in mare.

Stoviglie. Mai stoviglie, bicchieri e posate usa e getta! Ovviamente perché inquinano ma anche perché rubano spazio prezioso a bordo. Molto meglio avere pochi piatti e pochi bicchieri infrangibili su cui contare per anni. Un'ottima alternativa, ormai disponibile con facilità sul mercato, sono le stoviglie completamente biodegradabili.

Pulizia rispettosa. La pulizia, sia personale che della barca, va fatta con detergenti rispettosi dell'ambiente, per non far defluire in mare sostanze nocive. Sul mercato sono ormai disponibili con facilità prodotti ecocompatibili.

Rispetta gli abitanti del mare... Se fai snorkeling o immersioni ricorda di non disturbare i pesci e la natura, osserva a debita distanza. Non raccogliere le conchiglie, fanno parte dell'ecosistema, e lascia le stelle marine dove sono.

...e la spiaggia. Il nostro è un Paese unico sotto molti punti di vista, e tante sono le spiagge stupende per colore e consistenza della sabbia (un esempio famoso che tutti i frequentatori di Caprera conoscono è la spiaggia rosa di Budelli). Se però tutti coloro che frequentano questi magnifici arenili ne portano via un po' per ricordo, ben presto ne rimarrà ben poco. Vi piacerebbe tornare fra qualche anno in un posto che vi ha incantato e trovare che è ridotto ad una striscia anonima di sabbia?

BUONE VACANZE, E (SEMPRE) BUON VENTO!



QUADRANTE LOMBARDO

Presidente: Giancarlo Tunesi
tel. 335 6845238
Email: lombardoq@allievicvc.it
Sito: www.delegazione-lombarda.net



QUADRANTE VENETIAVELA

Presidente: Luca Stivani
tel. 349 3157678
Email: venetiavela@allievicvc.it
Sito: www.venetiavela.com



QUADRANTE DANNUNZIANO

Presidente: Sergio Lopez
tel. +39 349 8433540
Email: dannunzianoq@allievicvc.it



QUADRANTE CAPITOLINO

Presidente: Mario Di Capua
tel. 338 7598992
Email: capolinoq@allievicvc.it
Sito: www.quadrantecapolino.it



QUADRANTE TOSCANA

Presidente: Saverio Vella
tel. 335 280725
Email: info@quadrantetoscana.it

