dentro e fuori da
PORTO PALMA

la nostra estate
Bretagna, Svezia, Grecia, Italia

notizie dai Quadranti
Open Day AdV
una giornata particolare

regate
sette uomini in barca
Maurizio Baroni racconta la sua Fastnet

Fireball a Follonica

Notiziario della Associazione Istruttori Volontari ed Allievi Centro Velico Caprera
Anno XLV n. 3 - settembre 2021

https://www.acquadellelba.com

MENSILE BOLINA®

BOLINA rinnova la convenzione con AIVA CVC

che permette ai Soci in regola con la quota annuale di iscrizione di abbonarsi ad un prezzo di favore

I Soci potranno scegliere la **TRADIZIONALE** versione cartacea, oppure optare per la versione **SMART** (l'edizione digitale) o la versione **PREMIUM** (che combina il cartaceo e il digitale). Infine, la versione **SOSTENITORE** combina l'abbonamento cartaceo, digitale, e diversi interessanti benefit. Abbonarsi a BOLINA abilita inoltre allo sconto del 20% su tutti i titoli della Editrice Incontri Nautici, e dà diritto a interessanti convenzioni.

Scopri i dettagli nel nostro Shop on-line

SOMMARIO

Anno XLV n. 3 - settembre 2021

4 IL DIRETTORE
una estate da ricordare

5 STOCCOLMA
l'arcipelago delle meraviglie
Luisa Fezzardini

10 MAR BRETONE
feroce ma domabile
Alex Mazzetti

15 BRETAGNA
una marea di emozioni
Enzo De Pasquale

20 A SUD DI ATENE
la crociera estiva di AIVA CVC Nazionale
Giancarlo Tunesi

24 GOLFI DI CASA NOSTRA
la crociera estiva del Quadrante Toscana
Angela Ruggeri

27 SARDEGNA E CORSICA
la crociera estiva del Quadrante Capitolino
Giuseppe Siracusa

28 SETTE UOMINI IN BARCA
la Rolex Fastnet Race vissuta in prima persona
Maurizio Baroni

33 IN FIREBALL NON SI DEVONO FARE CALCOLI
il 52° Campionato di Follonica
Lorenzo Rondelli

36 OPEN DAY ADV
una giornata particolare

37 CONTATTA I QUADRANTI

in copertina: le nostre supermodelle di questo numero sono (da sx) Ambra Vandone, Alessandra Ischia e Silvana Longoni, impegnate in un cambio vela di prua durante la navigazione in Bretagna

"Dentro e fuori da Porto Palma" è disponibile anche 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 Crocefisso, 5 - 20122 Milano
Segreteria tel. 02 804909
lunedì - venerdì, ore 14:00 - 18:00
email: *segreteria@allievicvc.it*
sito: *www.allievicvc.it*

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

In redazione
Carmen Di Nardo

Hanno collaborato a questo numero
Alex Mazzetti
Angela Ruggeri
Enzo De Pasquale
Giancarlo Tunesi
Giuseppe Siracusa
Lorenzo Rondelli
Maurizio Baroni

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@allievicvc.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%

IL DIRETTORE

Luisa Fezzardini

tramonto nell'arcipelago di Stoccolma, una delle bellissime navigazioni estive AIVA CVC di quest'anno

Vi ricordiamo che la versione online del Notiziario disponibile all'indirizzo https://www.porto-palma.com/ vi consente di godervi più immagini e anche i contributi video dei resoconti.

L'estate è ormai quasi completamente alle nostre spalle. Non possiamo dire che sia stata esattamente una classica estate pre-Covid, ma senz'altro più vicina alla normalità di quella dell'anno scorso.

Dopo l'estate 2020, durante la quale l'Associazione ha optato per una linea di assoluta prudenza con l'annullamento delle consuete iniziative, il 2021 ha visto un ritorno alla grande.

I resoconti delle navigazioni estive AIVA CVC sono protagonisti di questo numero del nostro Notiziario e c'è di che leggere e guardare. Il Nord: dalla **Bretagna**, che ha unito luoghi affascinanti e insoliti alla didattica su correnti e maree, all'**arcipelago di Stoccolma**, un vero paradiso della vela.

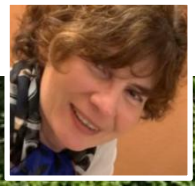
Il Sud: con l'incanto sempre vivo della **Grecia** e le magnifiche destinazioni italiane di **Sardegna e Corsica** e dei **golfi partenopei**.

Abbiamo inoltre in scaletta due articoli su altrettante regate: la **Rolex Fastnet Race** raccontata in prima persona da Maurizio Baroni e il resoconto del **Campionato Italiano Fireball** di Lorenzo Rondelli.

Ora è il momento di guardare ad un appuntamento rimandato e molto atteso, il nostro **47mo Raduno annuale**. Restate sintonizzati perché riceverete presto tutte le informazioni tramite le consuete Newsletter.

Buon autunno a tutti e (sempre) buon vento!

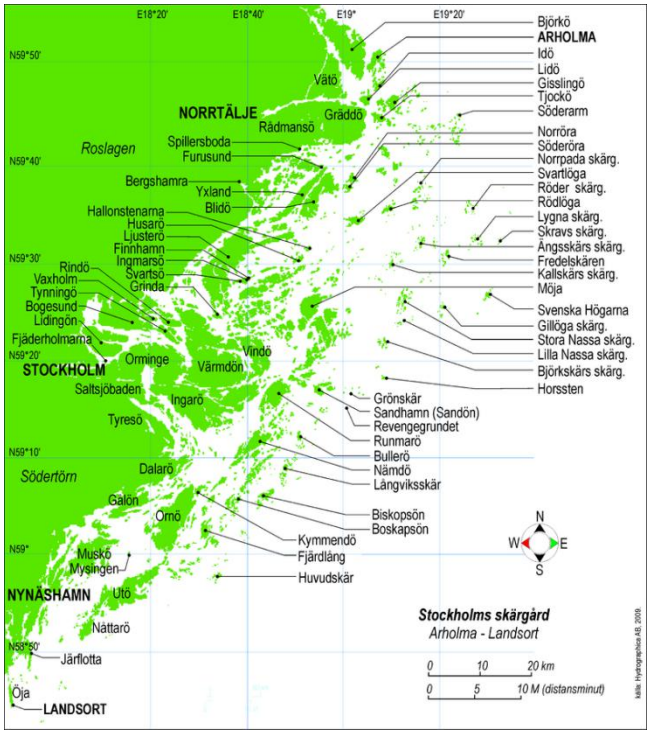
Luisa Fezzardini



Stoccolma
l'arcipelago delle meraviglie

Vuoi leggere l'articolo corredato da più immagini e video? Questo è il link alla versione web nel nostro Notiziario online:
Stoccolma, l'arcipelago delle meraviglie (porto-palma.com)

"Ma questo è un campo minato!" Questa è stata la reazione quando abbiamo per la prima volta guardato la mappa dell'arcipelago di Stoccolma. Forse - presi dall'entusiasmo - ci eravamo ficcati in un ginepraio, metaforico e geografico...



Ma la voglia di esplorare quello che veniva decantato a più voci come il paradiso dei velisti è stata più forte e siamo andati avanti. Abbiamo inondato il charter svedese di domande, richieste di spiegazioni e altro e siamo partiti per il nostro destino.

Fortunatamente nelle settimane precedenti un amico svedese ci ha aiutato a elaborare l'itinerario, rassicurandoci sulla accuratezza delle segnalazioni, quindi siamo abbastanza fiduciosi... sino a che il gioviale benvenuto di Mr. Pier, il nostro referente presso il charter ("Ah, ecco lo skipper italiano che NON si schianterà contro le rocce!") non fa riemergere il nostro incubo ricorrente. Sì, perché l'arcipelago è fatto di 24mila isole e isolette, nonché di un numero impressionante di rocce e scogli disseminati ovunque e spesso invisibili a occhio nudo.

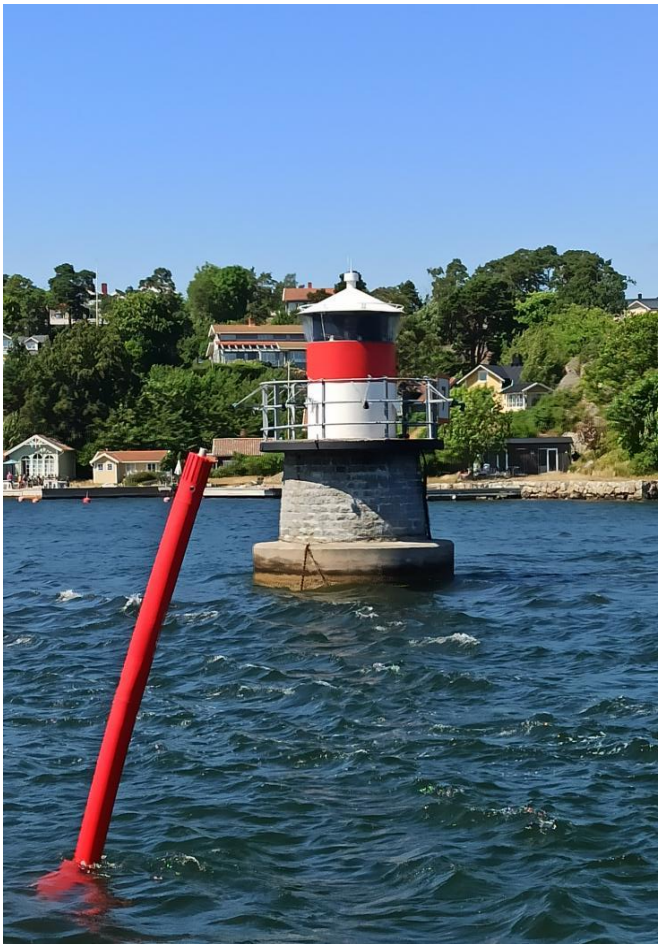
Comunque, oramai ci siamo e tanto vale affrontare le difficoltà con piglio deciso. Il meteo si preannuncia favorevole, fin troppo: apprenderemo alla fine della

Ma la maggior parte delle barche, moltissime a vela, è fuori a godersi questo fantastico arcipelago. Nessuna foto, per quanto ben riuscita, riesce a rendere davvero l'incredibile vastità e bellezza del panorama che ci si stende davanti.

Man mano che ci addentriamo le case si diradano sempre di più e la vista si riposa su un panorama naturale intatto. Intatto, sì, ma di certo non abbandonato a se stesso: con nostro grande sollievo constatiamo che **le fairway sono segnalate in modo chiarissimo:** ci vogliono poche ore perché l'equipaggio si abitui ad avvistare i pin rossi e verdi che indicano il percorso sicuro da seguire.

navigazione che è stata la settimana estiva più calda che la Svezia ricordi (e noi che temevamo un clima artico... la ceratona e gli stivali di gomma resteranno confinati nella sacca fino all'ultimo giorno). Ci sistemiamo a bordo della *White Lady*, il nostro Bavaria 38, pronti per la nostra avventura nordica. Prua a sud per il nostro itinerario in senso antiorario.

Subito ci facciamo catturare dal paesaggio: l'occhio spazia su un orizzonte aperto fatto di centinaia di isole grandi e piccole, la maggior parte boscose, alcune quasi completamente rocciose. Le case di legno occhieggiano fra il verde. Quasi tutte hanno il loro pontile con una o più imbarcazioni ormeggiate, nessuna sorpresa che gli svedesi abbiano familiarità col mare fin da bambini.



Ciò che si vede a occhio nudo, e soprattutto quello che non si vede, è segnalato in acqua e puntualmente riportato nelle carte nautiche, dettagliate in modo impeccabile. Piano piano il nervosismo iniziale ci abbandona e ci permette di goderci al massimo l'esperienza, fatta di cieli immensi, boschi foltissimi e salti di vento - dovuti alle tantissime isole - che richiedono una continua e costante regolazione delle vele. Ci stiamo veramente divertendo!

Superato il canale di Saltsjöbaden ci dirigiamo a sud. Il vento spira da sud-ovest fino a 20 nodi, portandoci agevolmente alla nostra prima tappa, **Dalarö**: a circa due miglia dall'arrivo chiamiamo lo *Hamnkapten*, il responsabile del porto, che ci assicura che sarà ad attenderci in banchina. Lo troviamo lì infatti, e ci dice che siamo i primi italiani della stagione. Mentre ci aiuta a

ormeggiare ci fa un po' di storia del posto: Dalarö è stato un importante snodo d'acqua dal 1600, poi con l'avvento della navigazione a motore ha gradualmente perso di importanza commerciale per divenire un approdo turistico. Tuttavia, così come sperimenteremo in tutte le tappe successive, **il turismo qui è completamente diverso dal nostro:** è integrato nel paesaggio e nella natura, poco invasivo e pacifico, per nulla "festaiolo" o alla moda. Ci sono i servizi essenziali (docce e toilette pulitissimi e attrezzatissimi, con tanto di sauna), qualche negozietto, un paio di bar e ristorantini e basta. Il resto è tanta tanta natura e una tranquillità assoluta: gli unici rumori sono quelli dell'acqua e del vento fra le sartie e tra i rami degli alberi (hai detto niente...).

È qui a Dalarö che notiamo di essere gli unici a ormeggiare di poppa... questo *leit motiv* ci accompagnerà per tutto il viaggio, dando anche adito a qualche episodio divertente.

La sera tifiamo per gli azzurri in finale di Coppa europea (con commento in svedese...) e restiamo in dubbio se festeggiare la vittoria usando il corno da nebbia. Decidiamo per il no, un po' perché saremmo proprio gli unici ("e non facciamoci riconoscere dallo straniero!" direbbe Alberto Sordi) e poi perché non ce la sentiamo di frantumare la idilliaca pace del luogo.

La mattina successiva andiamo a visitare la fortezza di **Dalarö Skans**, veramente suggestiva.

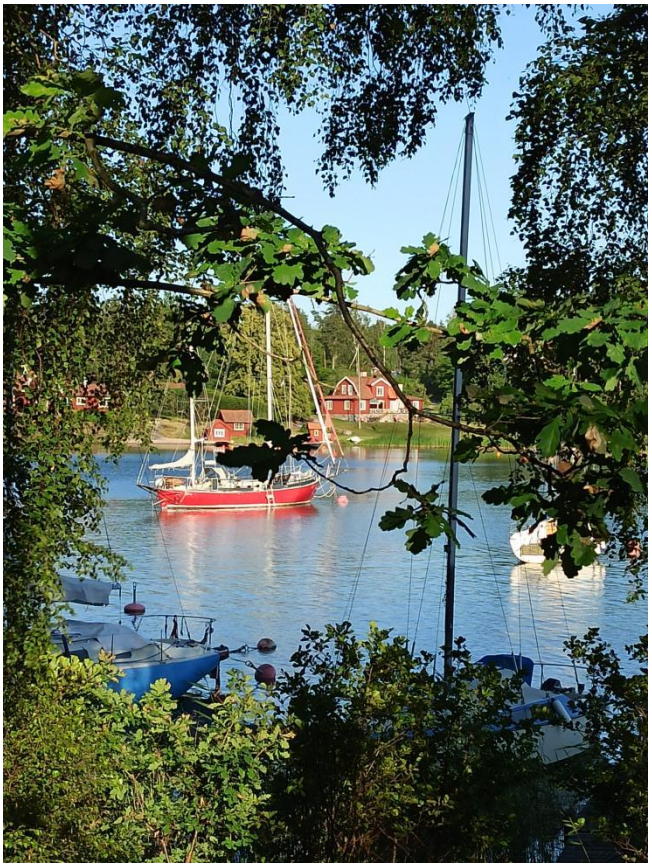
Circumnavighiamo l'isola con la fortezza per poi dirigerci a nord verso **Malma Kvarn**, un delizioso porticciolo più piccolo e intimo di Dalarö, che ci incanta letteralmente.

Ormeggiamo, stavolta di prua, per sperimentare lo stile locale: consiste nell'agganciare un gavitello in poppa con un apposito uncino in dotazione sulla barca e procedere lentamente verso la banchina con un membro dell'equipaggio a prua, pronto a saltare giù con la cima d'ormeggio per dare volta. Lo vediamo fare anche da persone sole in barca, che dopo essersi assicurati a poppa vanno in tutta tranquillità a prua per terminare la manovra, quindi che ci vorrà mai...

Dopo un paio di tentativi riusciamo a catturare il gavitello, ormeggiamo con precisione, e siamo ancora lì a congratularci a vicenda quando ci accorgiamo di esserci assicurati al gavitello numero 10 ma di avere la prua al posto 9. Beh, in fondo nessuno è perfetto. *(in alto a destra la White Lady ormeggiata di prua al pontile di Malma Kvarn)*

Visitiamo l'isola e il vicino centro abitato, che si raggiunge dal porticciolo con una piacevole camminata in mezzo al verde. Gli svedesi si godono l'estate all'aperto, nei giardini, nei boschi, in acqua, dove grandi e piccoli si tuffano e nuotano fino a tardissimo. C'è infatti luce fino a sera avanzata, ed è alle 22:30 che vediamo rientrare i bambini di un campo nautico estivo: disciplinati e allegri, portano a terra le loro derive aiutandosi l'uno con l'altro, per poi allontanarsi con i loro istruttori.

Ceniamo nell'unico locale del posto, gestito da un parigino (!).



(La luce alle 22:30. L'oggetto galleggiante sulla destra è uno sversatore per le acque nere delle barche, che disciplinatamente vi fanno sosta; è collegato col sistema fognario dell'isola)

Il mattino dopo partiamo di buon'ora per raggiungere **Sandhamn**, una delle mete più note e frequentate dell'arcipelago. Il vento da nordest ci fa bolinare a 7+ nodi e alla fine contiamo 22 virate.

Contattiamo il porto, che ci indirizza al pontile numero uno. Siamo pronti a tutto: a ormeggiare di poppa (due cime pronte sulle gallocce) e di prua (due cime sono pronte sulle gallocce, l'uncino per agganciare il gavitello è già fuori dal gavone e assicurato alla sua cima, un membro dell'equipaggio è a prua pronto a saltare a terra con un balzo felino). Ci sentiamo molto "local", quasi svedesi. Peccato che all'arrivo l'addetta ci fa segno di ormeggiare all'inglese, l'unica alternativa alla quale non siamo preparati.

All'arrivo il clima sembra essere cambiato, è nuvoloso e un po' fresco, ma dura ben poco: subito rifanno capolino il sole ed un caldo da mar Mediterraneo più che mar Baltico. Sandhamn è incantevole, con le sue passerelle in legno, l'alternarsi di case rosse, gialle e bianche. Non ci sono auto, si cammina a piedi per stradine in pietrisco che si snodano tra case in legno e pietra.

Un tempo venivano costruite una a ridosso dell'altra per conservare il calore e tagliare il vento. Ringhiere rosse di legno, sdraio, prati verdi ed in fondo sempre uno spicchio di mare.

Dopo una notte tranquilla prua verso nord, si va a **Paradiset**, una baia di Finnhamn che - dicono - fa onore al suo nome. Dopo una navigazione tra paesaggi da fiaba giungiamo a destinazione e dobbiamo convenire: alla fine di uno stretto passaggio si apre davanti a noi

una baia incantevole, talmente perfetta che non sembra nemmeno vera. Prevedibilmente non siamo soli, ma tutti si godono il luogo in assoluta civiltà, niente rumori molesti, niente musica ad alto volume, solo gente che vuole stare in mezzo ad una natura magnifica e divertirsi in pace.

A quel punto si apre una discussione: ancorare in rada o ormeggiare "alla svedese"? I locali ormeggiano (rigorosamente di prua) assicurando le cime agli alberi a riva, oppure a chiodi da alpinismo da piantare sulle rocce, di cui ogni barca è dotata col suo bravo martello.

Per sicurezza, dato che non abbiamo familiarità con quel tipo di ormeggio, optiamo per l'ancoraggio in rada, ma non abbiamo a che pentircene: ci godiamo questa oasi in tranquillità, facendo bagni e cenando. Il tramonto poco prima della mezzanotte *(vedi foto sotto)* è il degno coronamento di una giornata fantastica.

Arriva la mattina, insieme ad una fitta foschia che presto si dirada per lasciare spazio ad un sole cocente: sarà la giornata più calda della nostra settimana.

Mettiamo la prua a sud verso **Grinda**, un'altra delle magnifiche isole di questo sorprendente arcipelago. Ci rinfreschiamo con un bagno (il caldo è veramente mediterraneo), pranziamo tranquillamente e ci dirigiamo poi a **Vaxholm**, che con il suo castello è un po' il cuore dell'area.

Stavolta ormeggiamo di poppa con la trappa. La manovra, insolita per i locali, richiama l'attenzione dei nostri vicini: alla fine si congratulano col nostro Gianluca e lo definiscono "experienced sailor", al che lui modesto si schermisce (ma neanche poi tanto :-))

Il giorno successivo dobbiamo, ahimè, tornare a destinazione... proprio ora che abbiamo ingranato e ci muoviamo con disinvoltura tra fari, segnalazioni, pin rossi e verdi e *Hamnkapten*... Ma abbiamo ancora un asso nella manica: l'amico David ci ha segnalato una tappa intermedia, frequentata dagli svedesi ma poco conosciuta dagli stranieri. È **Fjäderholmarna**, un'isoletta che ci è di strada e dove trovano spazio un villaggio di artisti e artigiani e un interessante museo di antiche imbarcazioni scandinave.

Ne approfittiamo per concederci il pranzo di commiato e, accidenti, siamo quasi arrivati alla fine! Torniamo al porto di partenza, ma siamo talmente entusiasti che già pianifichiamo un'altra navigazione in una diversa parte di questo ampio e spettacolare arcipelago... magari più a nord, perché no? e stavolta con l'amico Renato, che per contrattempi dell'ultimo minuto non ha potuto essere con noi.

Claudio, Gianluca, Luisa, Vittorio

Alex Mazzetti

Mar Bretone
feroce ma domabile

Vuoi leggere l'articolo corredato da più immagini? Questo è il link alla versione web nel nostro Notiziario online:
mar Bretone, feroce ma domabile (porto-palma.com)

La navigazione didattica in Bretagna dello scorso luglio è stata un vero successo. Due dei capibarca, Alex Mazzetti e Enzo De Pasquale, hanno messo su carta il loro resoconto, un prezioso misto di notazioni marinaresche, didattica sugli effetti delle maree, divertenti spaccati di vita di bordo e pennellate di folklore locale.
Questo articolo di Alex Mazzetti è incentrato sulla prima delle due settimane di navigazione, dove è stato capobarca insieme a Giancarlo Tunesi. Trovate nel Notiziario anche l'articolo di Enzo De Pasquale sulla seconda settimana, non perdetevelo!

"Domani abbiamo poche miglia da fare, partiamo alle 11:00?"
"No, partiamo alle 6:00."
"Perché?"
"Perché per uscire da qui abbiamo bisogno dell'alta marea, altrimenti andiamo a scogli."
"Ah OK, vabbè allora arriveremo presto a destinazione..."
"No, arriveremo dopo le 19:30."
"Perché?"
"Perché dobbiamo passare lo stretto con la corrente a favore. Ci fermeremo da qualche parte quattro ore in attesa che si inverta la corrente di marea."

Il ritmo delle nostre giornate di navigazione in Bretagna non era scandito dagli orari dei pasti ma dagli orari della marea. Anziché chiederci a che ora fermarci per pranzo,ci chiedevamo a che ora si inverte la corrente.

Nella zona fra Glénans e Belle-Île l'escursione di marea arriva fino a 5 metri, quindi uno scoglio a 4 metri sotto la tua chiglia dopo sei ore emerge di un metro. Nel Golfo di Morbihan vi sono alcuni punti in cui la corrente di marea può raggiungere 8 nodi, quindi se la tua barca fila sotto gennaker a 7 nodi, con corrente contraria vai in retromarcia. *(nelle foto: gli effetti della marea sugli ormeggi)*

Quando si è trattato di scegliere che imbarcazioni noleggiare per questa avventura è stata privilegiata la velocità abbinata alla deriva retrattile, per poter affrontare al meglio ogni condizione di marea.

Abbiamo quindi optato per due POGO 36 QR, con deriva basculante, gennaker su bompresso in carbonio e trinchetta su stralletto volante, che durante la seconda settimana sono stati raggiunti da un OVNI 395 e un RM 11.80: tutte e quattro barche performanti e adatte al mare bretone.

(nelle foto: i Pogo 36 utilizzati durante la navigazione)

Unica pecca: pessima cartografia sia cartacea che GPS, ma abbiamo felicemente superato la cosa grazie alle mappe che Cristina [ndr: Cristina Lombardi, una dei capibarca nella seconda settimana di navigazione] ci aveva mandato prima di partire (grazie Cristina!)

Non è stata solo una navigazione, è stato un corso di marea. Qualche settimana prima di partire, la nostra istruttrice Cristina ha impartito una lezione magistrale ai partecipanti via Zoom, in cui ha spiegato la teoria della marea. Durante la nostra settimana abbiamo fatto fare ai partecipanti le esercitazioni pratiche, che consistevano nel programmare giorno per giorno gli orari e la rotta per non andare a scogli.

Il tutto condito da qualche lezione qua a là su alcuni aspetti più curiosi e misteriosi delle maree, come ad esempio il singolare fenomeno per cui la luna passa sopra l'oceano una volta al giorno, ma la marea si alza due volte al giorno.

Partenza da **La Trinitè sur Mer**. Il clima è tipico della zona, pioggerellina che ogni mezz'ora si trasforma in sole splendente e viceversa. Non fai in tempo a tirar fuori la fotocamera che la luce cambia.

Avevamo programmato di arrivare fino all'arcipelago di Glénans, ma purtroppo il secondo giorno una forte depressione formatasi nel Golfo di Biscaglia ci ha spettinati con 40 nodi di vento. Ci fermiamo quindi nel ridosso dell'Isola di Groix e ci immergiamo nei profumi della vegetazione facendo un giretto in bicicletta.

La perturbazione è breve ma intensa ed il mattino dopo ci avventuriamo in mare aperto con onde oceaniche di sei metri. Temevamo che la barca si trasformasse in una lavatrice in centrifuga, invece le onde oceaniche sono talmente lunghe che l'altezza di sei metri si traduce in una gentile salita e discesa. Spettacolare vedere l'altra barca della nostra flottiglia scomparire del tutto nel cavo dell'onda per poi riemergere più alta di prima.

La prima sera, davanti all'ingresso del porto di Le Palais a Belle-Île, chiedo all'equipaggio di preparare i parabordi e le cime d'ormeggio.

Gli ormeggi sono particolari e divertenti, niente a che fare con quelli mediterranei. La trappa non esiste! perché con un'escursione di marea di 5 metri ti troveresti con la prua affondata.

Quindi solo “finger”, piccoli pontili galleggianti perpendicolari al pontile principale, che servono per tener dritta la barca e hanno la stessa funzione della trappa, ma senza corpi morti.

L'ormeggio si fa di prua, infatti non serve dare la poppa al pontile perché non si scende a terra sul pontile ma sul finger, che si trova a mezza barca, all'altezza delle sartie. Il costo dell'ormeggio in Bretagna va dai 20 ai 30 euro a notte, con elettricità, acqua, docce, boulangerie e baguette.

Nei paesini più sperduti delle isolette più impensate il pontile galleggiante è comunque un'utopia. Ancoraggio in rada? Impossibile con una marea di 5 metri ed una corrente a 5 nodi! Ma non c'è problema, tutti i paesini hanno decine di gavitelli, per poter passare la notte in tranquillità e scendere a terra col tender.

Però anche **la presa di gavitello è diversa da quella nostrana**: non basta la prua al vento, ci vuole anche la prua alla corrente, altrimenti il gavitello ti scappa via e non riesci a prenderlo. Nei porticcioli più piccoli, generalmente ridossati in insenature strette e lunghe, i gavitelli sono tutti posizionati in fila ordinata, per assecondare il flusso della marea. L'ormeggio va quindi fatto a due gavitelli: uno a prua e l'altro a poppa, in modo che la barca rimanga allineata alla corrente, indipendentemente da come tira il vento.
La cosa divertente è la manovra di uscita dal gavitello: l'intuito direbbe di mollare prima a poppa e poi a prua, ma se in quel momento hai corrente contraria, mollando a poppa la barca si traversa. Devi prima guardare da che parte tira la corrente e mollare per primo il gavitello sottocorrente (si può dire “sottocorrente”?...).

Sul portolano c'è scritto che il porto è riservato a barche di meno di 12 metri. Io non capivo perché, poi ho realizzato: dato che le barche devono stare ormeggiate a due gavitelli, non possono essere più lunghe della distanza fra i gavitelli stessi...

La nostra navigazione prosegue fra onde oceaniche, scrosci di pioggia, bagliori di sole e misteri della marea. Arriviamo nel porticciolo di Sauzon e ricomincia a piovere: peccato! sarebbe stato bello fare un giretto fra le casette colorate del paese.

Il mattino dopo ci svegliamo con un sole splendente ed un arcobaleno spettacolare. Gonfiamo il tender, montiamo il fuoribordo elettrico e scendiamo a terra per comprare la baguette fresca fra le casette colorate.

Durante l'attesa per entrare nella boulangerie, guardiamo le barchette in secca nella bassa marea e assistiamo ad una curiosa scena: da un First 305, tenuto in piedi con dei pali, scende a terra una persona con un'àncora in mano, si allontana una trentina di metri verso poppa trascinandosi la catena e "dà fondo" conficcando l'àncora nella sabbia con dei calci. Poi risale a bordo, prende un'altra àncora e la porta trenta metri a prua per dar fondo a mano. Infine risale a bordo ed aspetta l'alta marea per tornare a galleggiare. Fantastico!

Arriviamo a **Port Tudy** e scopriamo che il porto è praticamente una piscina: all'ingresso c'è uno sbarramento per far sì che con la bassa marea il livello dell'acqua non possa scendere. In questo modo le barche all'interno del porto continuano a galleggiare anche se al di fuori il mare è più basso di alcuni metri. Ovviamente l'entrata e l'uscita dal porto è possibile solo con alta marea; invece, quando la marea è bassa, le barche sono intrappolate nel porto. Sulle carte nautiche questo tipo di porti è indicato con “bassin a flot”, letteralmente “bacino a galla”.La terminologia francese è bizzarra. La profondità dei porti si chiama "tirant d'eau" ed il margine di sicurezza si chiama "pied de pilote". Il "tirant d'eau" è riferito alla marea più bassa della storia, ma fortunatamente nella nostra settimana c'era marea di quadratura oops... volevo dire di "mortes eau", quindi in bassa marea avevamo un metro e mezzo in più rispetto alla carta. In parole povere, potevamo tranquillamente navigare su fondali che sulla carta risultavano di mezzo metro, perché in realtà c'erano minimo due metri. Magia della marea!

Ad un certo punto arriviamo al porticciolo di **Le Bono**, ma per entrarci bisogna passare sotto al ponte della strada provinciale. Sarà abbastanza alto? Il nostro albero è 17 metri, mica poco!

Guardo sulla carta nautica e noto la scritta "tirant d'air 20 metres". Di primo acchito direi che ci passiamo alla grande, ma poi mi assale un dubbio: 20 metri con marea alta o bassa? Decidiamo di non passare. Ci fermiamo ad un gavitello antistante e, dopo aver fatto la manovra di presa di due gavitelli, spegniamo il motore e cominciamo a pensare al condimento della pasta.

È allora che si avvicina un gommone arancione con un ormeggiatore tipico bretone, maglietta a righe, spettinato, portamento deciso e un bel sorriso con denti staccati fra di loro. Ci dice: "andate al gavitello oltre il ponte, che è più bello!"

Ci guardiamo fra di noi e chiediamo timidamente: ma ci passiamo? Siamo alti 17 metri... Il bretone solleva le spalle e sbuffa "puff", poi ingrana la marcia del motore e ci fa cenno di seguirlo. Effettivamente ci passiamo, e pure con un bel margine (memorabile lo scherzo di Silvana che, al momento del passaggio sotto il ponte, batte il moschettone sul boma e ci fa prendere un colpo apoplettico...). L'ormeggiatore bretone non si limita ad assisterci nella manovra, ma ci ripara una cima d'ormeggio facendo un'impiombatura al volo dal suo gommone (!!!).

Passiamo la notte col dubbio del "tirant d'air": come abbiamo fatto a passare sotto al ponte nonostante l'alta marea? Lo scopriremo solo l'ultimo giorno, trovando una pagina del portolano che si era staccata ed era finita in fondo al tavolo da carteggio: l'altezza dei ponti, il famoso "tirant d'air", non è riferita alla marea più bassa della storia, ma alla media delle alte maree!

(foto dalla navigazione)

Un giorno decidiamo di andare all'**isoletta di Houat**. Per arrivarci bisogna passare lo stretto di Beniguet dove la corrente si amplifica. Facciamo i nostri calcoli e decidiamo di passarci alle 12:10, perché è il momento in cui la corrente è a favore con circa 4 nodi. Zoommando bene la mappa di Navionics, vedo un pallino blu adiacente allo stretto. Cosa sarà? Zoommo ancora fino a vedere i numeri del fondale e scopro che nello stretto ci sono 20,5 metri di profondità, ma sul pallino il fondale è 1,5 metri. Quindi quel pallino è un pinnacolo sottomarino che si erge per 19 metri in un punto dove la corrente tira 4 nodi.

Conoscevo il fenomeno, l'avevo già vissuto in un navigazione in Scozia: quando la corrente di marea incontra un pinnacolo forma un vortice. Rimaniamo allertati durante il passaggio ed infatti appare il vortice alla nostra dritta. Fortunatamente non è violento e la nostra barca riesce a passare lo stretto senza che il vortice le faccia deviare la rotta.

Il penultimo giorno entriamo nel Golfo di Morbihan: è grande tanto quanto la nostra Laguna Veneta, ma è un labirinto di isolette, canali ed insenature profonde fino a 10 miglia. È qui che la marea sfodera i suoi effetti più feroci.

Dopo aver fatto tutti i nostri calcoli, abbiamo deciso di svegliarci presto per passarci alle 8:40 ed ecco il risultato: **SOG a 9 nodi**, di cui 5 dati dalle vele e 4 regalati dalla corrente. Magico!

Il nostro obiettivo era di raggiungere due località spettacolari: Auray e Vannes, che si trovano in fondo a due fiordi lunghi 8 miglia. La parola "fiordo", che fa

pensare alla Norvegia, è del tutto impropria: in Bretagna si chiama "aber" (da cui prende il nome anche la città scozzese di Aberdeen). Per raggiungere Auray abbiamo navigato in un aber per un paio d'orette con solo fiocco e deriva sollevata, uno spasso!

La città di Vannes ha un porto stretto e lungo che arriva fino alla piazza del duomo. Ovviamente ci devi arrivare con l'alta marea, ma la fatica è compensata dal fatto che puoi ormeggiare in un porto dove ci sono migliaia di barche, quasi tutte a vela, e puoi visitare il centro storico in tempo utile per poter scappare prima che la marea si abbassi.

(nella foto: il duomo di Vannes visto dal nostro ormeggio)

Per consentire la sanificazione abbiamo dovuto terminare la nostra navigazione al venerdì pomeriggio anziché al sabato mattina, ma noi ne abbiamo approfittato per andare a Lorient a visitare la **"Cité de la Voile"**, il famoso museo dove ci sono le barche di Eric Tabarly, i vari "Pen Duik", e dove sono ormeggiate le barche del Vendée Globe. È stato per noi emozionante rendere omaggio a "Prysmian Group", la barca del grande Giancarlo Pedote.

(nella foto: i due capibarca Alex e Giancarlo di fianco alla mitica Prysmian Group)

Si ringraziano per gli scatti (in nessun ordine): Alessandra Ischia, Ambra Vandone, Alex Mazzetti, Nicola Magaldi, Giancarlo Tunesi. Se abbiamo scordato qualcuno ce ne scusiamo!

Enzo De Pasquale

Bretagna
una marea di emozioni

Vuoi leggere l'articolo corredato da più immagini? Questo è il link alla versione web nel nostro Notiziario online:
Bretagna, una marea di emozioni (porto-palma.com)

La navigazione didattica in Bretagna dello scorso luglio è stata un vero successo. Due dei capibarca, Alex Mazzetti e Enzo De Pasquale, hanno messo su carta il loro resoconto, un prezioso misto di notazioni marinaresche, didattica sugli effetti delle maree, divertenti spaccati di vita di bordo e pennellate di folklore locale.
Questo articolo di Enzo De Pasquale è incentrato sulla seconda delle due settimane di navigazione, dove è stato capobarca insieme a Cristina (Chris) Lombardi, Saverio Scannicchio e Giuseppe (Peppe) Salottolo.
Trovate nel Notiziario anche l'articolo di Alex Mazzetti sulla prima settimana, non perdetevelo!

Ciao mare, sono tornato. Tu mi riempi di gioia. Tre anni fa sono passato di qui con il coach britannico.

sabato **La Trinité-sur-Mer**

nella foto: una barca bretone

Al mattino facciamo conoscenza con le barche che ci accompagneranno nella nostra settimana: **i due Pogo 36** della prima settimana sono stati raggiunti da **un OVNI 395** e **un RM 11.80**, tutte e quattro imbarcazioni adattissime alla navigazione che ci attende. La nostra barca è l'RM 11.80, larghissima ed accogliente, con due derive laterali fisse, per potersi appoggiare sul fondo. Pescaggio fisso 1.80 m.

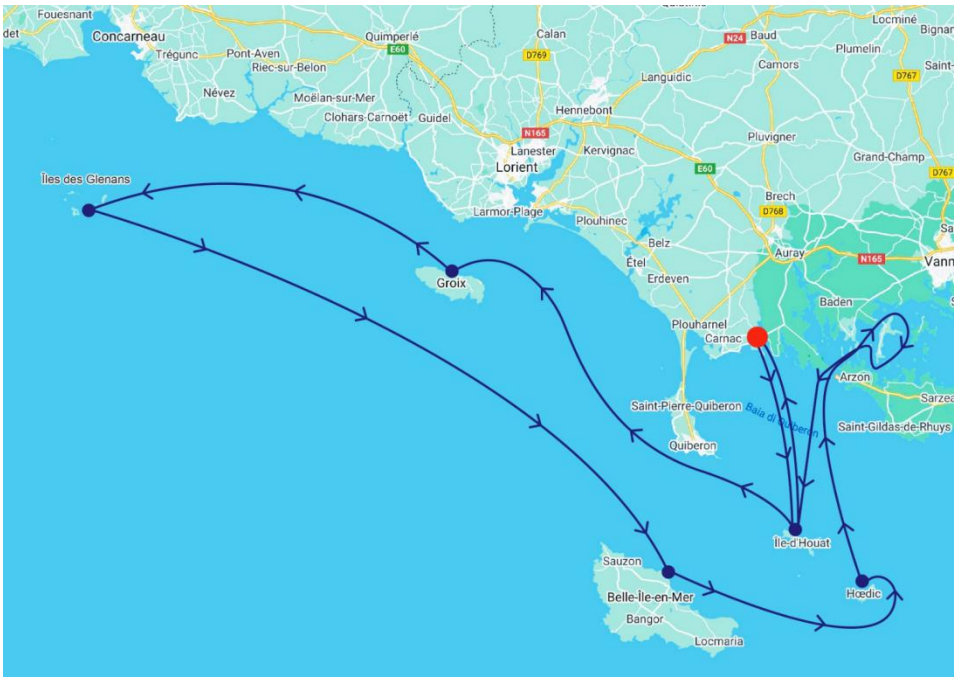
I ragazzi fanno cambusa e alle 14:00 siamo pronti a muovere.

Pilotaggio attento nel movimentato canale, fino al mare aperto. Vento leggero da NW, apriamo le vele. Destinazione **Île-d'Houat** a SE, 8 nm, due ore di navigazione.

Scenario completamente diverso da La Trinité: la natura è padrona. L'isola offre due ancoraggi: Tréach er Béniguet aperta ai venti settentrionali e Trearc'h Er Goured, più facile e più protetta; una spiaggia di sabbia dorata con acque turchesi, ricca di biodiversità.

Per l'ancoraggio, bisogna prestare attenzione alla direzione dei venti. Domani mattina, con la levata, ci sarà un leggero levante che ci disporrà parallelamente alla spiaggia. Chris sceglie questa seconda ipotesi. Noi diamo fondo su 4 metri di acqua attuali. Le dune

sommerse, le molte barche intorno e l'ampia ruota, dovuta all'abbondante calumo, suggeriscono un turno di guardia notturno.



<u>domenica</u> Con corrente favorevole riprendiamo la navigazione verso nord, per il **passaggio de la Teignouse**, con destinazione **île de Groix** a circa 25 nm, vento da NW 10 kn. Il passaggio, con corrente favorevole, è semplice e ben segnalato.

Nel pomeriggio avremo una corrente di pochi decimi di kn contraria, ma facilmente gestibile. Dopo boliniamo fino a **Pont-Croix**.

Entriamo a **Port Tudy**, Saverio riesce a prendere l'ultimo posto disponibile ai pontili Bassin de l'Est con una manovra da maestro, noi andiamo ai gavitelli dell'Avant Port con prua a ponente; due cime al gavitello di prua e due cime a quello di poppa.

Chris e Peppe arrivano dopo e, tra un susseguirsi di chi lascia e chi prende gli ormeggi ai gavitelli, si sistemano con i loro Pogo sui gavitelli alla nostra poppa; Peppe con prua a ponente, come noi, Chris con prua a levante. Poco dopo una barca dei Glénans si ormeggia alla nostra dritta e più tardi un'altra barca si sistema alla nostra sinistra.

Île de Groix è la seconda isola più grande della Bretagna dopo Belle Île; un tempo centro importante per la pesca del tonno (1870-1940), Groix è ora nota per le belle ed insolite spiagge e la sua importante concentrazione di minerali. La distesa di sabbia più famosa è la **Plage des Grands Sables** nella parte orientale dell'isola. A sud si trovano **Les Sables Rouges**; un affascinante susseguirsi di calette radiose.

Ma stasera c'è la finale degli Europei di calcio! Saverio riesce a prenotare un tavolo al caffè del molo con vista sul medioschermo. L'Italia è Champion d'Europe ed il tripudio degli equipaggi è indescrivibile. Mi chiama mia moglie "…qui è come se fosse capodanno".

<u>lunedì</u> C'è ponente fresco. Dobbiamo uscire a sinistra e c'è poco spazio. Lasciamo la cima sulla galloccia di poppa lato sinistro e la assucchiamo al massimo; filiamo piano la cima di prua ed il vento fa il suo lavoro. Ci giriamo di 180° in 11,80 m di acqua con prua verso l'imboccatura; marcia AV, fila a poppa e via. Un signore su una barca bretone nella fila di gavitelli alla nostra sinistra, che ha seguito con apprensione la nostra manovra, sorride e ci applaude.

Destinazione: **les îles Glénan**. Appuntamento alle 16:00 al cardinale sud dell'arcipelago, per far prora 22° sul

fanale di Penfret e poi su forte di **île des Cigognes**. Tra quest'isola e **l'île Saint-Nicolas**, più a nord, c'è un canale per parallelo, dove su due serie di gavitelli ormeggiano le barche.
La profondità del canale è molto discutibile ed il mare, poco mosso, non aiuta.

Alle 16:00, al cardinale sud non c'è nessuno, barche in giro zero e ci aspetta un labirinto tra scogli e secche sconosciute. Sento Peppe al telefono: è più avanti, ha appena imboccato Pv 22° sul fanale di Panfret.

Ascolto poi una chiamata radio tra lui e Chris, che è già ormeggiata al gavitello a Saint Nicolas. Peppe intende uscire dall'arcipelago con pilotaggio ad est di Saint Nicolas e dirigersi a Concarneau, 8 nm più a nord. Mi intrometto nella chiamata e faccio sapere che anche noi preferiamo Concarneau alla risicata profondità dei gavitelli di Saint Nicolas. Usciamo, sentiamo la capitaneria di Concarneau, non c'è posto; lo comunichiamo a Peppe, breve pausa e mi dice di orientarci verso Port la Forêt. C'è un vasto porto con una grande baia con gavitelli; chiamiamo, non c'è posto e comincia a far buio.

Decisione forte: "andiamo ai gavitelli di **Saint Nicolas** e misuriamo con lo scandaglio a mano, quale è il gavitello più conveniente". Sento Chris alla radio per comunicarle la nostra decisione.

Ai gavitelli, il primo ci dà più che un'ampia garanzia; ci ormeggiamo e rimaniamo lì per la notte. Più tardi ritornano anche Peppe e Saverio.
martedì Mattina: cielo coperto, mare mosso, vento da NW 10 kn che nel corso della giornata aumenta fino a 15 kn. Ricca colazione e ci prepariamo ad uscire ad est del cardinale est dell'**isolotto di Bananec** e continuare verso nord fino a lasciarci il pericolo isolato alla nostra sinistra. Si va a **Les Palais de Belle-Île**, circa 40 nm in andatura portante.

Navigare è un'emozione. Amo il mare, ne ho rispetto ed al tempo stesso lo temo. Amare il mare per me significa affidargli i miei pensieri, osservarlo nella sua infinità e Lui è lì che ascolta ed è capace di regalare molti stati d'animo. "Lameggia nella chiarìa la vasta distesa" scrive il poeta, ma quanti versi e note ha ispirato?

La navigazione è tranquilla. Quello di Les Palais è un piccolo porto dominato da La Cittadelle; un museo d'arte e di storia, una sala marina, concerti e mostre e un'attività alberghiera permettono di coniugare cultura e relax. Sotto le sue mura serpeggia un canale d'acqua che in parte, con la bassa marea, emerge; la parte più in fondo rimane sempre allagata e protetta da una chiusa che, in funzione della marea, ha degli orari di apertura per far entrare ed uscire le barche.

Arriviamo all'imboccatura poco dopo le 16:00, sentiamo **il porto di Bassin** ma è ancora chiuso. Ci dicono di aspettare ai gavitelli esterni al porto, poi ci chiameranno. Ci sono molte barche prima. Peppe mi chiama al telefono, lui e Chris sono già dentro ai gavitelli del molo Bourdelle (il nome la dice lunga in quanto alla confusione che vi regna...), mi dice di non esitare, c'è solo qualche altro gavitello libero. Entriamo con un poco di prepotenza, ma alla fine ormeggiamo al gavitello 7 (l'ultimo disponibile!).

Il motore FB del tender prima parte, poi si ferma, poi riparte, poi muore definitivamente. Per andare a terra bisogna remare e c'è vento.
Dopo cena scendiamo a terra per una passeggiata fino alla chiusa; la cittadina è bella, ma siamo stanchi ed è tardi; qui il sole sorge e tramonta tardi. Il meridiano locale è molto a ponente rispetto a quello centrale del nostro fuso che passa per Termoli e Catania.

mercoledì Abbiamo tutti poca acqua nei serbatoi. c'è la possibilità di rifornirsi al punto col combustibile, subito dopo l'entrata a sinistra, ma entro le 10:00, per via della marea. Alle 9:30 mi chiama Peppe e mi incoraggia ad andare. Tra disormeggio ed ormeggio alle loro barche, riusciamo appena a riempire un serbatoio ed un poco nell'altro. Poi la Capitaneria ci caccia.

A questo punto usciamo e prua su **Hœdic**, un'isola sorella minore di Houat. Tempo bello, vento leggero da NW, è un piacere navigare. Passiamo a sud del **faro des Grands Cardinaux**, la Bretagna è la terra dei fari e della loro antica storia.

nella foto: il faro des Grands Cardinaux nel tempo

Il panorama su Hœdic è stupendo: l'sola è come un fiore: naturale e delicato, fragile e vivo, selvaggio e raffinato, espressivo e stimolante come il giglio marittimo che cresce sulle sue dune grigie. Sembra essere stata dipinta da un pittore dal fine talento artistico, da un poeta.

Nel porticciolo ci sono quattro gavitelli a profondità diverse, dove le barche si ormeggiano come petali di margherita intorno alla corolla. Un simpatico adattamento per più barche. Ciascuna barca ormeggia la prua sul gavitello e la poppa sulle barche affiancate.

Domani andremo nel **Golfo di Morbihan**; appuntamento con la corrente di marea alle 8:20 per entrare. Bisogna partire alle 5:00 e sarà ancora buio. Avvisiamo i nostri vicini di barca.

giovedì Ci svegliamo che è ancora buio, manca poco alle 5:00. Abbiamo appuntamento con la corrente di marea alle 8:20 a **Port-Navalo**. Il tempo è bello, ma non fa caldo. Cerata, frontalino e pronti a muovere. Anche Chris, Saverio e Beppe si stanno muovendo, vediamo le loro lucine.

Navighiamo verso nord in maniera silenziosa; chissà perché, al mattino presto è sempre cosi, nessuno ha voglia di parlare. Mario fa il caffè; ha un profumo particolare e per mare ci siamo solo noi quattro. Poi vediamo il sole spuntare a levante, è solo un'unghietta di sole, ma i colori del cielo sono stupendi.

Alle 8:20 siamo a Port-Navalo ed in linea di fila seguiamo Chris. La corrente, benché favorevole, è forte ed insolita. A 1000 giri facciamo 7,3 kn SOG.

Il Golfo di Morbihan è un mare interno che viene inondato o esondato al variare della marea. Poiché le grandi masse di acque oceaniche si riversano all'interno attraverso lo stretto passaggio di Port-Navalo, si creano forti correnti interne, specialmente negli stretti tra le isole.

Qui, ad ogni marea, quasi 400 milioni di m3 d'acqua passano attraverso la Porta del Golfo, con **una corrente di marea che è la seconda più forte in Europa**.

Noi siamo andati il giorno con il più basso coefficiente di marea disponibile (71) ed un'ora prima dell'inversione di marea (921), dove il gradiente di marea è più basso (1/12 fino alle 920 ed 1/12 fino alle1020). L'atlante delle maree ci dava 3921 in entrata un'ora prima di PM a Port-Navalo, 3013 per PM a Port-Navalo e 1102 un'ora dopo PM a

Port-Navalo. Siccome dovevamo navigare qualche ora fino a **Pointe de Toulindac**, meglio navigare con una corrente più contenuta all'interno del golfo.

Esplorando il Golfo di Morbihan si rimane colpiti dalla bellezza che esalta i paesaggi, quasi a far dimenticare che la navigazione può essere particolarmente pericolosa nel "piccolo mare".

È molto frequentato da qualsiasi tipo di imbarcazione, specialmente da derive con ragazzi adolescenti che giocano con la corrente come se stessero alle giostrine, la vegetazione florida fino alla riva è asciutta, il mare pulito benché chiuso, le belle ville seminascoste dagli alberi.

Lasciamo il gran Mouton alla nostra destra, passiamo a sud di Île Longue, Île de Gravinis e Île de Berder che formano armoniosi ridossi e lasciano vedere bellissime casette bretoni. Tra Île de Berder e Île de la Jument, la corrente diventa di nuovo impetuosa, poi passa. Arriviamo tra Port Blanc e Pointe de Toulindac, anche questo è un passaggio molto stretto e ci ormeggiamo ai gavitelli di **Anse du Lério**. Scopriamo poi che sono privati ed andiamo ai pontili di transito, dove c'è anche acqua per rifornire i nostri serbatoi.

Dopo un breve briefing con Chris, si decide che è più opportuno uscire da Morbihan, anziché cercare un gavitello nei campi boa distribuiti lungo le rive del fiume Auray per passarvi la notte, in quanto le profondità non garantiscono sicurezza.
Alle 15:00 partiamo per fare il giro di **Île-aux-Moines** in senso orario per poi uscire con la corrente di marea ancora favorevole. E' stato un pilotaggio fantastico ed un'esperienza rara.

Poco dopo le 16:00 siamo in mare aperto, c'è un bel vento. Apriamo le vele e ci dirigiamo verso l'**Île-d'Houat**, così ci divertiamo un po' a vela. Andiamo a vedere se è libero qualche gavitello davanti al porticciolo; ne troviamo uno e ci ormeggiamo. Gli altri vanno a Trearc'h Er Goured. Solo Peppe, d'intesa con Chris, ha voluto rimanere nel Golfo di Morbihan, per provare l'ebbrezza della corrente di marea notturna.

venerdì Ricca colazione, poi cominciamo a mettere via le cose e partiamo per La Trinité-sur-Mer. Navigazione a vela tranquilla fino al laterale rosso Petit Treh, poi giù le vele, pilotaggio perfetto fino al distributore, pieno di gasolio e poi manovra di ormeggio al pontile.

Anche questa volta possiamo scrivere sul diario di bordo: "nessun incidente, nessun avaria degna di nota".

Si ringraziano per gli scatti (in nessun ordine): Alessandra Ischia, Ambra Vandone, Nicola Magaldi, Enzo De Pasquale. Se abbiamo scordato qualcuno ce ne scusiamo!

Giancarlo Tunesi

a sud di Atene
la crociera estiva di AIVA CVC Nazionale

Vuoi leggere l'articolo corredato da più immagini? Questo è il link alla versione web nel nostro Notiziario online: settembre 2021 | Porto Palma (porto-palma.com)

Dopo Sporadi Settentrionali, Dodecanneso e Cicladi si chiude con un percorso insolito il ciclo in Egeo delle navigazioni dell'Associazione. Anche qui Il tempo si è fermato e a queste latitudini la navigazione conserva ancora un gusto particolare, forte e schietto e che prevede una buona dose dell'arte di cavarsela in mare. Anche quest'anno è stato così.

"Large old chain under the water". Ingredienti:

1. Un'ancora incagliata, quella di una delle nostre barche, al centro di un delizioso porticciolo sull'isola più nota dell'arcipelago.

(nella foto, cerchiate in rosso, le tre barche AIVA CVC nel porto di Hydra)

2. Tre file di barche innanzi alla banchina, tutte ancorate e vincolate tra loro da cime date volta per ogni dove e che non si possono muovere a causa del punto 1.

3. Un sub professionista locale che cerca di portarsi a casa un bel po' di euro con poca fatica e che rimarrà deluso.

4. Un agente della Capitaneria cattivissimo che - sollecitato dal sub professionista - proibisce l'immersione straniera nelle acque patrie.

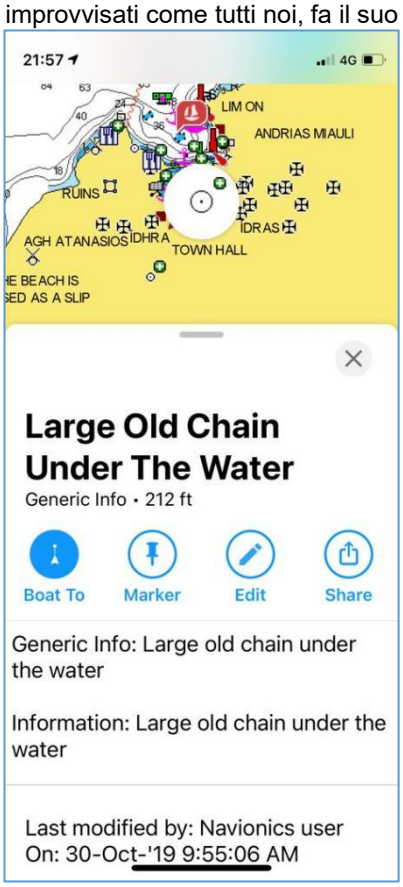
5. Uno skipper russo grande e grosso di nome Yuri che, incurante della Legge (con la L maiuscola), disincaglia in pochi secondi l'ancora e con enne immersioni magistrali sistema altre due linee di ancoraggio portandosi a casa meritatamente tre bottiglie di vino e ouzo e altri generi di conforto.

6. Un minuscolo puntino sul Navionics, molto vicino al punto dell'incaglio, che riporta l'avvertimento di qualche skipper che è già passato di lì e che recita: "Large old chain under the water".

La "grande vecchia catena sott'acqua" (sic!) era in effetti un enorme, mostruoso groviglio di pezzi di gomena e cime varie, attorcigliati inestricabilmente introrno ad una

vecchia catenaria che in origine fissava i corpi morti della barche da pesca dei locali.

Naturalmente nessuno ha mai pensato/voluto toglierla dal fondo e LEI (la "grande vecchia etc.") ogni giorno di ogni estate di ogni anno, quando il porto di **Hydra** si affolla di barche / barchette / barconi di marinai un po' improvvisati come tutti noi, fa il suo dovere.



La Grecia "nautica" è così. Era così vent'anni fa e speriamo sia così tra altri venti.

Navigarci è un'av-ventura e questi imprevisti sono compresi nel prezzo e li devi vivere con tranquillità. Oserei dire con leggerezza e sense of humor.

L'immagine del poderoso Yuri che si tuffa, il suo urlo liberatorio appena emerso dai flutti, l'applauso degli skipper affrancati dalla prigionia sono, appunto, compresi nel prezzo che paghi per navigare in questi mari.

In Grecia navighi libero: libero di imbucarti nell'ultimo posto disponibile in banchina anche se è un po' stretto e, dopo che hai dato fondo per bene, ecco che a terra un amico sconosciuto sposta una cima di qua , ne tende un'altra di là ed ecco che il tuo ormeggio diventa accogliente.

In splendide e isolate baie ti metti alla ruota o, meglio ancora, porti delle cime a terra e ti inventi un ormeggio ultrasicuro in pochi metri d'acqua e a pochi metri da terra. Così è stato anche quest'anno e le isole che ci hanno ospitato in quattro settimane in Argolide sono state tante: tutte quelle che erano sulla carta nautica. E poi il Peloponneso con le sue perle sulla costa orientale.

Il vento non ti picchia ferocemente come nelle Cicladi. Ti segue quasi benevolo girando spesso a favore e conducendoti quasi per mano.

A volte può addirittura mancare e quindi, quando le previsioni per il giorno seguente sono di calma piatta e hai messo in programma una traversata di circa quaranta miglia **da Spetzai a Monemvasia**, giusto per gustare di più l'avventura cosa ci si può inventare? **LA NOTTURNA.**

Preparazione accurata del percorso, ricontrollo delle dotazioni di sicurezza della barca e personali, programmazione dei turni al timone, in coperta e di riposo, torce frontali, abbigliamento adeguato e… moka pronta all'uso. Eccitazione tra gli equipaggi. **Per molti è la prima esperienza. Che si ricorderanno.**

Si è tenuta una media superiore alla previsione e siamo a pochissime miglia dal porto della superba destinazione ma è ancora buio. Per sicurezza ci fermiamo attendendo l'aurora e percorriamo le ultime due miglia a vela. **La luce che illumina la città fortificata è difficile da descrivere.** Lo spettacolo che ci si para davanti lascia tutti a bocca aperta e restiamo in un silenzio contemplativo.

È ancora molto presto e nel porto un francese di mezza età ancora assonnato, su una piccola barca che esprime una storia di miglia percorse, sposta una cima di qua, ne tende un'altra di là e voilà… ecco il nostro posto in banchina accanto a lui. Che ha vissuto in barca in Italia e molto in

Sardegna, per più di un decennio, e ci ha pure cresciuto i figli.

Monemvasia significa "solo una entrata", perché solo da una porta vi era l'accesso e ci coltivavano la vigna il cui nome si è poi trasformato in Malvasia (lo sapevate?...).

La sosta a **Nauplion**, con adeguamenti dell'equipaggio alla fine della prima e della terza settimana, ci ha permesso di scoprire la fortezza incredibilmente ben conservata della città e un tuffo nell'antica Grecia di Epidauro. *(nella foto: il teatro di Epidauro)*

Le notti in baia si susseguono regolari e ormai siamo completamente immersi in questa bolla spazio-temporale densa di profumi, sapori, scherzi tra equipaggi e nuotate ardimentose con immersioni a volte prolifiche di cibo.
(nella colonna di destra in alto: Silvana e il suo bottino!)

"Pita gyros" (*) comunque è la parola magica quando si sbarca a terra e la gara è a chi trova il migliore.

Nelle nostre navigazioni il valore aggiunto è l'equipaggio. Tralasciando il piacere di trovare nella maggior parte dei membri lo stesso modo di interpretare la navigazione e di condividerla, capita di avere in barca persone ricche di qualità e peculiarità: chi è in grado di raccontarti la mitologia greca e tu ascolti come un bambino curioso, oppure chi ha sperimentato quasi tutti gli sport noti e

ignoti (rugby subacqueo vi dice qualcosa?); chi appena fai balenare anche solo l'idea di mettere cime a terra si fionda in acqua con la cima tra i denti e chi in una sera ti confida più cose di quante ne ha dette alla mamma in una vita; chi ritrovi dopo quindici anni ed è esattamente come allora. E anche quest'anno così è stato: semplicemente *bello*.

Quando si avvicina la fine della navigazione, si sa, tutto assume una connotazione diversa e hai spesso la sensazione che ormai l'ultima baia non ti possa raccontare nulla di più. Ma il mare greco, l'Egeo in particolare, ti può riservare sempre delle sorprese.

Ed ecco che l'ultima notte si arriva a **Metopi**, un'isoletta apparentemente poco attraente e poco citata dai portolani, solo perché dovrebbe assicurarci un buon ridosso dal vento da nord… ma anche da sud come la meteo ci fa capire.

E allora si dà fondo davanti ad una spiaggia lunga praticamente tutta l'isola, si sbarca a terra con i tender e si scopre una terra lunare con una vegetazione bassa e colorata e al centro una chiesetta ed una campana che tutti vogliamo far suonare.

Una piccola salina naturale stimola il senso di appartenenza e così un drone immortala la presa di possesso dell'isola da parte degli equipaggi caprerini.

(vedi la foto nella pagina successiva. Nota: nessuna salina è stata maltrattata durante le riprese...)

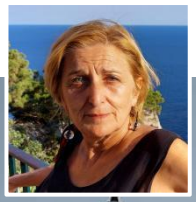
Il vento cambia e la previsione di sud/sudest forte si sta concretizzando. Un lungo giro al tramonto per evitare i bassifondi ci porta ad ancorare per la notte, ormai avvolti dall'oscurità, lato nord della "nostra" isoletta. Nella notte il vento picchia a sufficienza per dormire con un occhio mezzo aperto e le orecchie pure.

La navigazione il giorno dopo si conclude zigzagando con vento fresco tra le navi mercantili alla fonda davanti al Pireo.

L'Egeo in questi anni di navigazioni con l'Associazione ci ha fatto crescere e ci porteremo questo bagaglio di esperienza, di emozioni e di avventure per la prossima. **Sì, la prossima avventura, che è già all'orizzonte.**

Si ringraziano per le foto e i video (in nessun ordine): Pietro Danesi, Marco Pierani, Paolo Santamaria, Riccardo Cesare Rao, Silvana Longoni, Stefano Marinoni, Giancarlo Tunesi, Paolo Ancona. Se abbiamo scordato qualcuno ce ne scusiamo!

(*) Se non sai cos'è ti sei perso qualcosa! Consiste in una pita, il tipico pane morbido e sottile, ripiena di carne di maiale simile al kebab cotta su spiedi e condita con salsa Tzatziki, verdure e... e ora basta perché mi è venuta l'acquolina.

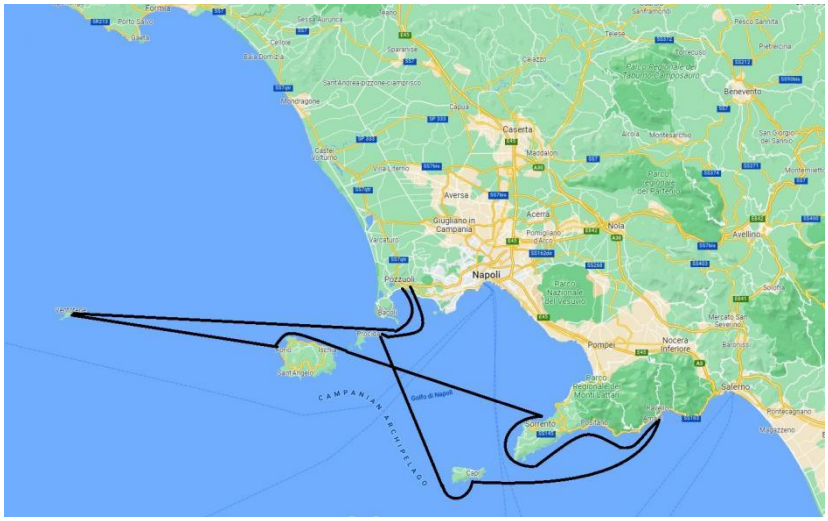


Angela Ruggeri

golfi di casa nostra
la crociera estiva del Quadrante Toscana

Vuoi leggere l'articolo corredato da più immagini e video? Questo è il link alla versione web nel nostro Notiziario online: golfi di casa nostra (porto-palma.com)

A settembre il Quadrante Toscana AIVA CVC ha portato i Soci nei tre golfi partenopei, tra mete rinomate e bellissime come Ischia, Sorrento, Capri, Amalfi... Durante la navigazione l'equipaggio ha avuto anche la fortuna di imbattersi nella Regina, la bellissima Amerigo Vespucci (sì, sappiamo che dovrebbe essere al maschile, ma passateci la licenza poetica: è una vera Signora del Mare). Angela, una socia "storica" del Quadrante Toscana pur essendo milanese, ha scritto un breve pezzo che si potrebbe definire di stile "impressionista".



(nell'immagine: l'itinerario della navigazione)

PIÙ O MENO = espressione per "barcamenarsi in risposta a domande stringenti" (Alice, 4 anni, in videochiamata col padre, membro equipaggio dell'imbarcazione Stromboli)

Lettura: 8 min comodi. Colonna sonora: Lucio Dalla - "Caruso" (a Sorrento) e "Come è profondo il mare"
Vino consigliato: falanghina

2 settembre, ore 3.40. Notte in rada ai faraglioni di Capri. Vento fresco di NE.

Tempo sereno. Salita in coperta, seduta sul bordo della tuga, scrivo. Luci in testa d'albero punteggiano il cielo insieme alle stelle che finalmente vedo.

Abbiamo trovato il paradiso.

Prima crociera dopo il lockdown, appena fuori dall'uscio di casa, 48 piedi di guscio dentro cui galleggiare.

Equipaggio in 10, la compagnia non manca: ci son da assorbire storie di vite altre, avventure che hanno solcato i mari, gavitelli mancati, idiomi catturati.

Gocciolino di fatica iniziale a conoscersi, cercare equilibrio nel brandeggio tra i punti vulnerabili miei e tuoi, inventare modi per sentirsi a proprio agio insieme.

Compagna di cuccetta distribuisce tappi per le orecchie a tutto l'equipaggio: teme che il suo russìo (peraltro saltuario) possa svegliarci. Io vorrei tanto non mi

scappasse pipì, che assorderò la rada azionando pompa elettrica.

Infilo nei buchi mutande e scarpe che faticherò a ritrovare alla bisogna. Ancora mi sorprendo sul bagaglio fatto a cacchio: quel che serve l'ho limitato, col superfluo ho esagerato.

Omaggio ai partecipanti di quest'anno è stato cappello modello Sahara. Anni scorsi era asciugamano rosso che abbiamo portato tutti per cui io ho cominciato a usare quello degli altri credendolo mio (sparito invece in fondo a un loculo abbracciato al giubbotto salvataggio). *(nella foto: pranzo con vista Faraglioni)*

SIAMO PARTITI: cambusa da urlo, vento assente, drizze, scotte e affini tra cui destreggiarsi nuovamente. Il mattino sfolgora dai boccaporti, blu pavone del cielo, mare blu profondo.

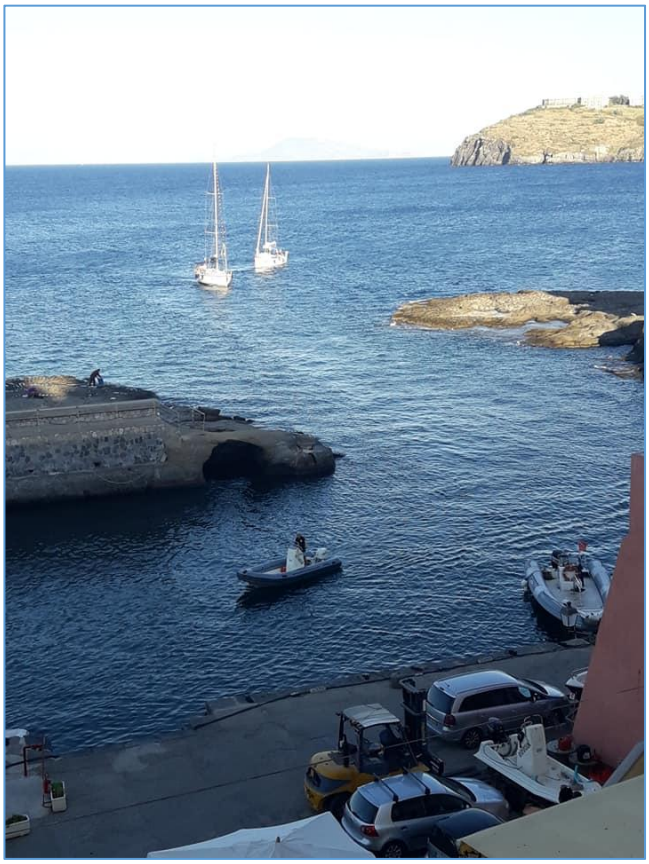
L'alchimia del mare ci contagia, i tuffi quotidiani sciacquano via la ruggine che incartapecoriva ossa e cuori, si apre il fiocco, si alza la randa. Il navigatore interiore si ridesta e viene issato pur se lo credevi affondato. Pensi che andare in barca a vela purifichi la gente. Ci sono così tante stupidate in meno e il fruscio amniotico dell'acqua dentro i sogni.

(il Vesuvio visto da Sorrento)

Cianciare, ridere, questionare, condividere, stare anche zitti a guardare il mare.

Quando arrivi a un molo hai sensazione di essere a casa , quando riparti senti qualcosa morire; magari ci tornerai da vecchia, sarà guardare indietro, vedere oltre, la tua vita come la bianca scia di un'elica.

TECNICAMENTE c'è stato: infilarsi nel porto romano di Ventotene *(vedi foto)*, appiccicati agli ordini di gommone giallo ("la banchina non si sposta", metti la retromarcia); uscire da quello di Amalfi tra i barchini e anche atterrarci con Aniello Esposito ormeggiatore sempre lì da 50 anni.



Ancoraggio sotto la muraglia di Sorrento "dove il mare luccica e tira forte il vento": scandaglio guasto, skipper determinato ("la barca non è democratica").

Il ciac ciac placido della pagaia in canoa lungo la costa e poi la lotta frenetica contro le onde sotto l'arco immenso dei faraglioni a Capri, capendo finalmente a fior di pelle l'effetto Venturi e la forza del vento.

La prigione sospesa sopra l'isola di Santo Stefano, con elicottero A139 dell'Agusta in atterraggio sull'eliporto per imbarcare il Presidente della Repubblica. Era lì ad omaggiare con corona fiorita, al cimitero di Ventotene, il confinato Altiero Spinelli (80 anni fa manifesto per l'Europa unita).

Suggestivo il tramonto (pur senza raggio verde) col sole calante sulla sagoma di Ventotene all'orizzonte: vista a spaziare, accoccolati alla Chiesa del Soccorso di Forìo

d'Ischia. Avvistati delfini a poppavia che si pappavano pesce a Punta Campanella.

Sotterfugi al Marina di Forìo per infilarsi in doccia pur lercia finendo dentro intruglio emotivo di coppia campana (lui: "la moglie mi uccide se vi do la chiave, c'è multa di 100 euro, nipote l'ha già persa, ora devo scappare". Poi arriva la moglie: "chiave subito ridare").

Mentre le 3 grazie anziane si destreggiavano nelle docce, marinaia presente a bordo veniva issata alle crocette per recuperare la bandiera italiana di cortesia, incastrata alla prima crocetta.

Maestria del comandante negli ormeggi e anche a sopportarci. Tra l'altro ho imparato: ancore afforcate se non hai possibilità di ruota, patta d'oca su 2 gallocce quando barca è soggetta ad alambardate.

E poi non volere più cose, volere solo più tempo.

CURIOSITÀ - Posto barca a Marina Grande di Capri: 3mila euro a notte per il catamarano (l'abbiamo lasciato a Elton John) - bagno di fronte al ristorante Luigi: ci nuota Ben Affleck con Penelope Cruz (riferito da uomo taxi boat).

Insetti scarsi, 3 volte vespe: quando arrivano sono arrabbiatissime, piace loro il melone col limone, ma soprattutto il prosciutto.

Avanzo cambusa a fine navigazione: solo poche birre, carta igienica, acqua.

Ricevute e fatture spesso non pervenute: il che sembra sostenuto dall'idea che il mare sia il posto dove il governo non possa metterti le grinfie addosso.

LAST but not LEAST: **surreale visione di Amerigo Vespucci in transito verso Taranto incastonata tra i faraglioni di Capri.**

Insomma, navigare in questi mari è attività cui non rinunciare. Voglio dirlo chiaro e tondo: sei stata una settimana fantastica, ti ringrazio tanto.

SALDI IN POPE! (chi naviga alla veneta lo augura sempre) - Stai saldo al controllo della barca, non cedere mai.

Giuseppe Siracusa

Sardegna e Corsica
la crociera estiva del Quadrante Capitolino

Vuoi leggere l'articolo corredato da più immagini e video? Questo è il link alla versione web nel nostro Notiziario online: [Sardegna e Corsica (porto-palma.com)]

Da fine luglio a inizio settembre *Fifty*, il First 31.7 del Quadrante Capitolino AIVA CVC, ha navigato nel Tirreno settentrionale con crociere settimanali. Le bellissime destinazioni sono state l'Isola d'Elba, Corsica e Sardegna.

Il clima è stato ideale e i partecipanti si sono goduti pienamente le mete che, se pur nostrane, non hanno nulla da invidiare a panorami più esotici. Lasciamo giudicare a voi! Ecco un estratto delle molte foto prese dai vari equipaggi.

Asinara

Golfo di Roccapina

Fifty in navigazione

Calvi

Vuoi leggere l'articolo corredato da più immagini e video? Questo è il link alla versione web nel nostro Notiziario online:
sette uomini in barca (porto-palma.com)

Maurizio Baroni (Istruttore CVC e Capobarca AIVA) ci racconta la sua Rolex Fastnet Race 2021, vissuta con altri sei compagni di avventura. La Repubblica ha dedicato all'impresa un articolo nell'edizione del 26 agosto 2021, ma noi possiamo leggere la storia direttamente dalla penna del capobarca!

NOTA: questa impresa è stata possibile anche grazie ad AIVA CVC, che mi ha sponsorizzato, e al suo presidente Emilio Palladini, e a Gian Franco Meggiorin e Navimeteo per le precise previsioni. Maurizio Baroni

La plus ancienne, la plus mythique des courses au large! ma perché in francese? Non parte dal Royal Ocean Racing Club di Cowes sull'isola di Wight ?

Sì ma quest'anno, per la prima volta nella storia, dopo aver girato le Scilly e il faro del Fastnet a sud dell'Irlanda l'arrivo non è più a Plymouth ma bisogna riattraversare la manica con i TSS (canali commerciali) e arrivare in Normandia a Cherbourg!

Tutto è nato a Caprera e precisamente nello spaccio di Roberto ai cabinati ultimo venerdì della stagione 2020, prima della chiusura invernale della base. Ci sono i saldi e Stefano - un mattacchione allievo del C2 - mi nasconde le scarpe, io sono Capoturno al C3, si parla di vela e di sogni.

All'aeroporto di Olbia viene fuori il Fastnet race; è dalla tragedia del 1979, dove 20 imbarcazioni e 19 velisti furono spazzati via dalla furia del mare, che seguo questa regata: si corre ogni due anni, occorre perfezionare l'iscrizione entro gennaio 2021.

[ndr: in "Fastnet Forza 10" John Rousmaniere, che vi partecipò, ha ricostruito le fasi drammatiche di quella tragedia. Storie di equipaggi, ma anche dei loro coraggiosi salvatori che per ore e ore lottarono contro il mare e il vento.]

Stefano mi chiede se ho voglia di fare lo skipper e se sono in grado di portare in regata allievi e amici. Io ho navigato nella Manica sia con i Glénans come capo barca, che con l'AIVA, siamo stati anche alle Scilly in epoca ante GPS ed elettronica e gli dico subito di sì, se lui riesce ad organizzare e ad iscrivere una barca io ci sono!

È la regata d'altura più difficile tra quelle europee: ci vogliono un sacco di documenti da presentare al RORC (Royal Ocean Racing Club) sia per la barca, che deve avere tutte le dotazioni richieste, che per l'equipaggio, con tutte le qualifiche documentate, esperienza e miglia. Si iscrive una barca ed equipaggio fantasma in tempo utile! Si può fare!!

Stefano nel frattempo si prende tutte le qualifiche possibili, fonda una scuola patenti nautiche a Torino. si compra una barca. Mette un annuncio in rete dove si cerca l'equipaggio...
Non mi dilungo a raccontarvi cosa è successo nei primi mesi dell'anno ai vari membri dell'equipaggio e alle regate fatte. Per quanto mi riguarda invece mi sfracellavo con la mountain bike in un sigle track e poi cadevo sulla spalla in sci alpinismo. Risultato tendine sovraspinato rotto e arto dolorante e mal funzionate! Per allenamento mi imbarco su un Lagoon appena uscito dal cantiere a Le Sable D'Olonne per portarlo in Sicilia. Bellissima esperienza!

Arriviamo ad agosto. Riusciamo a passare tutti i test e ci prepariamo ad essere **cinque italiani a bordo di una vecchiotta barca Francese**; un Bavaria 40 Sport "Gannet's" FRA37821, noleggiata in Normandia da Marc Lepesqueux un armatore già campione di Figaro, mini, Route du Rhum e traghettatore su Class 40 di turisti francesi nelle regate, un normanno temprato dagli oceani. **Siamo gli unici che gli chiedono una barca completa da gestire, dall'inizio alla fine.**
Gannetts è il nome di un uccello marino (sula in italiano), direi che porta bene dato che in laguna regato con le sanpierote volpoca e moretta, anatre della laguna di Venezia, e la cosa mi piace molto!

Dopo un viaggio travagliato causa gomma scoppiata in autostrada, il 2 agosto arriviamo a Dielette dove prendiamo in consegna la barca.
Purtroppo non è pronta: bisogna togliere il genova rollabile completo e montare il Tuff Luff *[ndr: il marchio con cui è stato commercializzato un tipo di strallo cavo estruso]*, togliere la randa crociera, lazy jack, sprayhood, salpa-ancora, musone, ecc. ...

Prendo subito un importante decisione visto l'equipaggio non giovane e non allenato alle regate e visto il pessimo meteo che ci attenderà: lascio giù la randa square top full carbon con una sola mano; lascio giù uno spi asimmetrico leggerissimo da montare come gennaker su tangone murato a bompresso con ritenuta sotto alla prua; rimonto musone e salpa-ancora, rimonto randa crociera con due mani, lazy jack e sprayhood. **L'obiettivo è portare a casa la regata in sicurezza gestendo uomini e barca.**

A bordo l'elettricista deve montare l'Ais e interfacciarlo con gli strumenti ma in due giorni di lavoro stenta a venirne a capo, terminerà a Cherbourg la sera prima del trasferimento a Cowes. Poi ci sono le dotazioni: giubbetti con Ais mob, ancora di rispetto, antenna di rispetto per VHS, randa di cappa e tormentina arancio con numeroll 4 agosto ci trasferiamo a Cherbourg (vedi foto sopra) per i controlli e per montare il tracker. Subito doppiamo bene capo le Hague con la correnti di marea che possono superare i 10 nodi.

Il problema maree è notevolissimo, occorre alta marea per uscire ed entrare in porto ma poi se è contraria la navigazione diventa una pena.

Purtroppo causa pandemia non possiamo andare all'isola di Wight, non ci permettono di sbarcare senza quarantena, anche se con Green Pass. velico (rubate al class 40 e verniciate nottetempo), pompa di sentina elettrica volante…

L'ambiente in porto comunque è spettacolare: ci sono tutti i migliori velisti d'altura, **salutiamo Soldini** col suo trimarano ormeggiato all'ingresso e in porto siamo vicini a ***Maître CoQ*, l'Imoca di Yannick Bestaven** *[ndr: il vincitore del Vendée Globe 2020-2021]* con il suo staff che lavorano alacremente. *(vedi foto sotto)*

Ma veniamo alla navigazione: salpiamo venerdì mattina appena c'è luce, dobbiamo fare 80 miglia per arrivare a Cowes. Il meteo non è buono, entreremo nel Solent (*) da est per avere corrente a favore.

Subito la traversata diventa impegnativa, aumentano il mare e il vento. Riduciamo progressivamente le vele, incontriamo molte navi e attraversiamo perpendicolarmente il TSS.

L'ingresso nel Solent è complicato, l'onda è molto aumentata, il fondale è basso: la barca rolla moltissimo ed è difficile timonare, decido di ammainare tutta la randa e di procedere con il solo fiocco steccato tra groppi di vento e pioggia.

Anche qui navi, traghetti e una moltitudine di secche e segnali. Al tramonto siamo finalmente a Cowes. Non possiamo scendere in banchina, accostiamo solo qualche minuto per far salire i due gentiluomini inglesi settantenni armatori di magnifiche barche. Si sente la musica e la festa al Royal.

Ci assegnano una boa, **rolleremo tutta notte** ma sono positivo per l'assestamento necessario del nostro corpo al mal di mare. Sento per l'ultima volta Gian Franco Meggiorin.

Il meteo è micidiale. Il buon senso e i consulenti suggeriscono di non partire: mare e vento contro per giorni, poi un'altra profonda depressione sull'Irlanda in arrivo con altra burrasca.

Il briefing on line avvisa e mette in guardia i partecipanti. Il problema, oltre la corrente e gli ostacoli, è l'onda corta e alta che può distruggere barca ed equipaggio.

Domenica mattina **montiamo le vele da burrasca** arancioni, dobbiamo passare un cancello, mettiamo con un pennarello il numero velico e su un cuscino della dinette scriviamo con nastro adesivo lo stesso e lo leghiamo sulla fiancata.

Il caos regna sovrano: **oltre 400 barche in mezzo ai traghetti e in acque ristrette con 25 nodi da ovest, onde e corrente.** Transitiamo davanti al comitato: ci siamo !!

Ogni 15 minuti parte una classe prima i multiscafi poi gli Imoca poi le 5 classi IRC. Il segnale viene dato con sparo di cannone dal forte del Royal Yacht Squadron's.

L'aria e l'ambiente sono frizzanti, l'adrenalina è a 1000. Sono al timone sulla linea, decido di partire in

comitato con mure a dritta anche se c'è un buono sul forte ma poi si deve virare subito.

Siamo in un fiume, bisogna stare attenti a non fare OCS **abbiamo due mani e tormentina, vento contro da ovest, piovaschi.** Sembra di essere ad una regata di bastone incroci ravvicinati all'ultimo, tanti sovrainvelati randisti con gran lavoro tutti gli equipaggi sopravento fuori dalle draglie! Dopo 40 minuti cedo il timone a Dave che però mi dice di non aver mai navigato nel Solent con tanta onda e controlla la barca: sembra ci sia un problema ai frenelli, lavorare sottocoperta è micidiale per il mal di mare ma si deve fare! Poi mi dedico al carteggio: l'uscita dal Solent è l' allucinante "Needles" ; lo studio da un anno con libri e pubblicazioni, è una strettoia con secche, scogli e relitti di navi.

La corrente ci aiuta a spararci fuori ma l'onda incrociata è micidiale! tutto ribolle.

Si susseguono le virate, la notte andrà avanti così, bolina in mezzo a tante barche, pioggia, scarsa visibilità. Il mal di mare ci debilita, chi prende farmaci dorme ma non si vedrà fino al mattino successivo.

Mi ero tenuto fuori dai turni per dedicarmi a emergenze e navigazione ma devo timonare. Il tendine rotto della spalla destra non aiuta, anche sottocoperta è difficile muoversi e non bisogna cadere e farsi male, alla radio continue richieste: pan pan, may day, AIS che si attivano, sembra uno scenario di guerra piuttosto che una regata. Cominciano i ritiri!

Barca ed equipaggio reggono, **arriviamo dopo 215 miglia molto provati alle Scilly. La strumentazione e il GPS funzionano male, l'AIS non è più collegato con la nostra posizione, non possiamo più caricare palmari e telefonini.**
(per vedere il video vai alla versione web del Notiziario, il link è in testa all'articolo)

Ora dobbiamo evitare le zone interdette per la regata (TSS), pena la squalifica o forti penalità: ce ne sono 5, il GPS altalenante e le bussole di rotta starate e difformi non aiutano! Il vento cala, alziamo il genova leggero in carbonio, sempre bolina, è molto difficile timonare, incrociamo gli Imoca e le barche veloci che scendono: bellissimo!!

Siamo nel mare celtico, scarrocciamo tantissimo causa l'onda e finiamo 40 miglia sottovento al Fastnet Rock ad est di Baltimore**. Il meteo conferma l'arrivo della burrasca da ovest dobbiamo passare il faro prima che ci investa!**

Ci riusciamo alle tre di notte, vediamo solo la luce inquietante tra la pioggia e gli spruzzi.

Siamo sempre di bolina, il vento ma soprattutto il mare aumentano, occorrerebbe un genova pesante tangonato e non quello in carbonio. Con solo solent (vela piccola di prua steccata) scendiamo verso la Manica.

Con GPS altalenante e senza più i cellulari mi prendo nota di tutti i fari che incontreremo e faccio le rotte per il vento prevalente, purtroppo non abbiamo tutte le carte nautiche !! errore e colpa mia ci avevamo pensato tanto ma ritenevo che avendo altre agli strumenti della barca il Garmin in reach cartografico e i cellulari con Navionics e app di routage e meteo fossero sufficienti.

Si va avanti, non è pensabile un ritiro! Passaggio di notte con vento e onda al lasco delle Scilly, fari ben visibili, per fortuna poi crollo del vento.

Estenuante attraversamento tra le navi della Manica fino alle isole Anglo Normanne dove prevale la corrente, anche con spi è log che dice 3 nodi, in un giorno torniamo indietro di 15 miglia! Troppo fondo per ancorare, finalmente dopo l'ennesima guerra contro la corrente di capo le Hague e due ore per tagliare il traguardo **arriviamo felici a Cherbourg!!**

Cosa posso dirvi: l'esperienza di una vita di navigazioni (molte!) in era ante elettronica sono servite, certo che il mondo delle regate è la Formula Uno, noi eravamo amatori con la 500!!

Nessun incidente o infortunio e barca ancora abbastanza a posto: un successo! Allego quanto ha scritto Christian Morasso sull'equipaggio.

Buon vento e "duri i banchi" a tutti!

"Abbiamo vinto la Fastnet 2021. Da soli."
di Christian Morasso

Ebbene sì, non siamo plurititolati velisti e neanche abbiamo assunto professionisti che fanno vincere barche altrui o scarrozzano ignari marinai fino al Fastnet, non abbiamo fatto un ritiro di un mese prima della partenza nella Manica per studiare le correnti e i venti, **non**

abbiamo sponsor né tantomeno tecnologia della Nasa per prevedere gli eventi, neanche molto carbonio se si esclude un tangone e due genoa.

Abbiamo fatto tutto noi: due ingegneri da Torino, Stefano l'ideatore e Simone il giovane avventuriero, un avvocato, Carlo, e un imprenditore, Christian, da Genova, un istruttore e capo barca di Caprera e Aiva da Venezia, Maurizio, e due amici inglesi in pensione, David e Richard, invitati a fare un giro a The Rock, il mitico Fastnet!

Da febbraio però dobbiamo iniziare a regatare e le miglia da fare sono tante: 3 Golfi, 151 Miglia ma, soprattutto, la Giraglia è quella che ci darà le miglia minime approvate dal RORC.

Ma il mare educa, non viene educato e asservito ai nostri desideri.

Alla regata dei 3 Golfi siamo in tre di noi nell'equipaggio del Pelicàn dell'armatore Filippo Gazzerro, cui non saremo mai abbastanza grati per la sua disponibilità a fare regate d'altura con noi, a trovarci fra la vita e la morte nella collisione con una bettolina di 90m. Il famigerato naufragio del Pelicàn. Lo sconforto è generale, lo shock è forte, la 151 subito a seguire passa inosservata fra il silenzio e la frustrazione. Forse tutto è perduto.

Per questo, oggi, arrivati alle ore 8.06 CET di domenica 15 Agosto 2021 a Cherbourg, piangendo ridendo e bevendo, posso decisamente dire che abbiamo vinto noi!

Miglia percorse:
35nm Dielette – Cherbourg
80nm Cherbourg – Cowes
851nm Cowes – Fastnet – Cherbourg
35nm Cherbourg – Dielette
Totale 1.000nm

Iscritti: 663

Gannet's FRA37821 1.0000
start 08 Aug 12:25:00 GMT
finish 15 Aug 07:06:28 GMT

Equipaggio:

Maurizio Baroni (Venezia) Il nostro Comandante onnipresente a qualsiasi ora, indispensabile con la sua esperienza e i suoi studi meteorologici e di navigazione nel Solent e canale d'Irlanda, gran pacificatore di animi, timoniere, drizzista e prodiere, primus inter pares.

Stefano Gnech (Torino) Ideatore, promotore, logistica, tailer e drizzista nonché medico a bordo First Aid a cuore aperto.

Christian Morasso (Genova) Coordinatore RORC fornitori, impianti a bordo, prodiere nr. 2, timoniere, lavapiatti.

Carlo Galiberti (Genova) Tattico e prodiere nr. 1, tailer e scoiattolo dell'albero, lavapiatti.

Simone Perino Fontana, un giovane Hemingway, randista, prodiere, tailer, avventuriero ma soprattutto cuoco sopraffino.

David Stanley, armatore e gran gentiluomo, timoniere esperto e anche prodiere alla bisogna, Master Tea Taster.

Richard Brookfield, riservato gentiluomo albionico quasi trasformato in pescatore siciliano tra gesti e abbronzatura, inossidabile timoniere e tailer.

(*) Il Solent è un braccio di mare che separa l'Isola di Wight dalla terraferma della Gran Bretagna; è lungo circa 32 km, e ha una larghezza variabile fra i 4 e gli 8 km. Nel punto più stretto, fra Colwell Bay e Hurst Castle sulla costa meridionale britannica, esso misura 1,6 km.

Lorenzo Rondelli

in Fireball
non si devono fare calcoli

Vuoi leggere l'articolo corredato da più immagini e video? Questo è il link alla versione web nel nostro Notiziario online: in Fireball non si devono fare calcoli (porto-palma.com)

Il nostro socio Lorenzo Rondelli insieme al partner Stefano Pecchenino ha partecipato lo scorso giugno al 52° Campionato Italiano di Follonica. Ecco il suo resoconto, tra il serio e il faceto...

Per cause di forza maggiore al Campionato Italiano Fireball 2021 arrivo in piena forma (o presunta tale, nel caso in cui la si giudichi dalla mia posizione in classifica finale...): causa cedimento della pompa dell'olio della mia auto sono due mesi che percorro in bici i 35 Km casa-lavoro-casa (strano che il componente abbia dato cenni di cedimento dopo soli 371.000 Km... Altrettando stranamente il ricambio non era disponibile, facendomi sentire l'ultimo uomo del pleistocene, essendomi laureato un anno prima della data di immatricolazione della mia vettura, il 1996).

Ho diverse ragioni per essere ottimista: i 1400 Km passati pedalando mi hanno riportato al peso forma di 74 Kg; useremo un nuovo gioco di vele (recuperato in ottobre e, causa varie chiusure e lock down, amorevolmente ricoverato in ufficio lontano da sguardi indiscreti); abbiamo usato i due giorni di riposo forzato a San Vincenzo per trovare le tabelle per la corretta messa a punto della nostra barca.

Il circolo di Follonica si dimostra subito rigoroso (non a caso l'anno prima ha ospitato il campionato italiano classi olimpiche): il cartello che avverte di mantenere la distanza interpersonale è tradotto anche in inglese, con tanto di distanza in unità imperiali: il plebeo metro viene tradotto in 3,281 piedi, una precisione al millesimo. Se il comitato di regata applicherà lo stesso rigore in acqua, i velisti della domenica come me saranno in un mare di guai.

Le istruzioni di regata hanno diverse sorprese, tra le quali il diritto del comitato di spostare le boe fino a 100 metri dalla posizione originale senza avere l'obbligo di dichiarare il cambiamento di percorso. Nonostante ci sia un equipaggio francese che regata con un numero velico inglese, non riportano tale misura in piedi. Lo *skipper meeting* conferma ancora una volta che non bisogna mai mancare certe occasioni: con un eloquente spiegone di 5 minuti il comitato di regata ci dimostra sia l'inutilità di avere i moduli cartacei per le proteste (che dovranno essere compilati su un sito Internet) che dell'affissione delle classifiche (saranno facilmente consultabili

nell'etere). Gli analfabeti digitali come il sottoscritto non hanno scampo.

Quando ci dicono che a febbraio con i Laser ad Andora hanno dato la partenza con 35 nodi mi sorprendo a pensare "chissà come si sono divertiti" (vedi *NOTA 1*). Tutto chiaro in teoria, meno in pratica: alziamo le nuove vele e non ci ritroviamo più con le regolazioni "è tutto diverso…" esclama Stefano, il mio timoniere "perché?" "non lo so…"

I chilometri in bicicletta mi hanno prosciugato: non passo la scotta spinnaker dentro il barber e mi dimentico di inserire quella del fiocco sui bozzelli nel pozzetto. Ci sono anche i Laser 4000, che hanno le idee chiare: rispondono tutti all'invito "andiamo a fare l'aperitivo" e mollano l'armo delle barche a metà. Ritrovo due conoscenze di Caprera: Anna Ferrari (segretaria di classe) e Alessandro (alla fine terzo). Alessandro fino all'altro ieri era consulente del Ministro dell'Innovazione Scientifica Colao, oggi è un riporto diretto dell'AD di Arduino ("è un poco come se la tua band ti avesse chiesto di suonare con loro sul palco"). L'ultima volta che l'ho incontrato ero spettatore di una sua conferenza dove in maniera molto amabile (è stato anche attore di teatro e architetto) ha ricordato che "tutte le stampanti 3D del globo hanno il suo software", la penultima volta nel suo laboratorio dove ho fatto conoscenza dell'autore di un libro fantastico "Stanley e me" dove ha raccolto quarant'anni di ricordi del braccio destro di Kubrick. Il mio coraggio nel continuare a dare del tu ad un personaggio del genere mi sorprende ancora oggi.

L'organizzazione della cena del sabato è a metà tra il gioco dell'oca e la caccia al tesoro: l'organizzazione mi dice che se ne sta occupando il segretario della classe Fireball, che a sua volta mi dirotta verso il tesoriere che cade (senza farsi male) dalle nuvole. Il titolare è convinto che il mio uomo sia una signora del Fireball, ma l'interessata smentisce categoricamente. Il cuoco mi rassicura: fino a 70 persone lui non ha problemi.

Applicando i nebulosi ricordi di Analisi Matematica I (superato con un eccellente 20/30) trovo un rassicurante 72 (nel caso in cui ogni equipaggio porti 2 ospiti) non lontano dalla capienza massima ammissibile. Seguendo ancora una volta il suggerimento di una vecchia collega ("non chiedere quello che non vuoi sapere veramente") non mi faccio la fatidica domanda "ma il cuoco non dovrebbe sapere il numero esatto per acquistare per tempo l'esatto quantitativo di ingredienti freschi?".

Giovedì mattina finalmente in acqua: siamo in 18, mancano gli Svizzeri (soffro in particolare l'assenza del formidabile fotografo Urs Haerdy) i Cechi e alcuni equipaggi di Bracciano. In tutte le prove è buono partire vicino al contro starter. Ci proviamo sempre, con risultati ridicoli. Sappiamo cosa dobbiamo fare ma non riusciamo a farlo. Non osservo dove vanno i Laser 4000 perché non ci sono (regateranno solo nel fine settimana).

Le due prove vengono effettuate con poco vento e qualcuno soffre. Tra quelli che non soffrono dell'arietta ci sono gli equipaggi che andranno forte anche con il vento teso delle ultime due prove dell'ultimo giorno, a dimostrazione che il vecchio adagio contadino "se sei forte lo sei in qualunque condizione di vento" ha delle basi robuste.

Da come ci stringono i due ragazzi juniores di Viverone (mi viene il dubbio ci abbiano scambiati per un limone da spremere sulla cotoletta alla milanese) capisco che hanno dei numeri. Stranamente non mi inquieto (sintomo di vecchiaia o saggezza?) e mi limito a cambiare bordo. Torniamo a terra con due 14esimi posti, non lontanissimo da chi ci ha meritatamente preceduto.

I primi 10 equipaggi sono di un altro livello, almeno per noi.

Sabato c'è ancora l'arietta del giorno prima, sempre da mare. Questa volta non osservo dove vanno i Laser 4000 perché non sono lucido. Qualche giorno dopo, durante il debriefing, resisto alla tentazione di costruire la bugia dell'anno ("non ho chiesto dritte ai due equipaggi che conoscevo perché non mi sembrava corretto nei confronti degli altri Fireballisti"). Registriamo due 15esimi posti, non proprio un risultato eclatante ma migliore di quello di San Vincenzo, dove non eravamo neanche scesi in acqua per infortunio e successiva visita alla guardia medica (fortunatamente vicina ad mercato locale del quale ho particolarmente apprezzato il pecorino stagionato). Come diceva il dottor Galvan "la vita è piena di premi di consolazione".

Domenica mattina ascolto inavvertitamente il briefing dei posa-boe "mi hanno detto di prendere una birra…" "vai in cucina, sono nell'armadio, quello grigio, apri l'anta di destra. Se è chiuso vai nell'altro armadio, quello grosso… pigliane abbondanti, tutte quelle che stanno nel gommone!" e scendo in acqua immaginandomi la lucidità con la quale i baldi giovani metteranno il campo di regata...
Sono fiducioso perché l'equipaggio francese ci ha riempito di suggerimenti, risolvendoci l'annoso problema dei regali di Natale: serve avere tutte le scotte e le cime in Spectra ("perché così, quando c'è la raffica, tutta la spinta del vento è sulla barca; con cime e scotte più elastiche in un primo momento queste si allungano e solo successivamente la barca parte"). Sono preparati e ci descrivono anche l'altra faccia della medaglia: l'equipaggio deve essere molto più reattivo.

Forse a causa di tutte queste nozioni (non è vero ma mi piace pensarlo) vado in confusione già alla fine della prima prova: tiro giù lo spinnaker alla boa di poppa, mentre tutti gli altri lo tengono e vanno il doppio di noi. Stranamente non perdiamo posizioni, ma è solo grazie al santo protettore dei velisti della Domenica (quorum ego). Prima della penultima prova aumentiamo il coefficiente di complicazione: facciamo uno stop al vento all'interno del campo di regata, per vedere in quali delle due parti la direzione del vento fosse più favorevole. Il vento aumenta ma, invece di fidarci delle nostre sensazioni, decidiamo di applicare la seconda fase del Sei Sigma (vedi *NOTA 2*): se teniamo la barca di bolina non cambiamo le regolazioni.

Qualche inconveniente (una scuffia, la forchetta del tangone che salta, la mancata partecipazione all'ultima prova) oltre alle mancate differenze nei due lati del campo di regata, fanno inesorabilmente bella mostra in classifica, che peggiora ancora: siamo 16esimi. Quando il comitato di regata ci ringrazia per la pazienza "nei primi due giorni avete sofferto, mentre oggi…" soffoco a stento un moto di ribellione: "No, no, c'è chi ha sofferto anche oggi!"

NdR *La classifica finale: il duo del basso Garda Luca Stefanini e Steven Borzani, portacolori rispettivamente del Vela Club Campione e della Fraglia Vela Desenzano, bissano il titolo nazionale; i liguri Paolo Brescia e Matteo Puppo vincono la prova intermedia e concludono con l'argento; i piemontesi Carlo Zorzi e Mattia Bordon chiudono al terzo posto. Nella categoria Juniores vincono Jacopo Della Casa e Alberto Deriu dell'Associazione Velica Nord Ovest, giovanissimi ma già con una solida esperienza nella RS500 e al loro esordio nel Fireball.*

NOTA 1 Per gli appassionati di fantascienza: "Chissà come si divertivano" è un bel racconto di Isaac Asimov su una bambina che ascolta rapita il racconto del suo insegnante robot su com'era organizzata la scuola centinaia di anni prima. Con il Covid abbiamo sfiorato questa situazione.

NOTA 2 Il Sei Sigma impone che tutti i progetti seguano 5 fasi DMAIC: Definire (correttamente gli obiettivi del progetto), Misurare la prestazione prima di iniziare il progetto, Analizzare i motivi della prestazione, Innovare introducendo tutte le migliorie/modifiche del caso, Controllare i miglioramenti effettuando esattamente la stessa Misurazione fatta prima di modificare/innovare. Il Sei Sigma mi ha cambiato la vita. Devo ancora capire se in meglio o in peggio.

Vuoi leggere l'articolo corredato da più immagini e video? Questo è il link alla versione web nel nostro Notiziario online: [Open Day AdV 2021 (porto-palma.com)]

Lo scorso maggio **il Consiglio degli Istruttori Centro Velico Caprera in collaborazione con i Quadranti AIVA CVC** ha proposto a tutti gli Aiutanti di Vela (AdV) CVC e agli Allievi proposti per il corso formazione AdV una giornata gratuita presso le basi nautiche dei Quadranti.

Sin dalla loro costituzione negli anni '70 i Quadranti AIVA CVC hanno reso possibile agli Allievi del Centro Velico Caprera attività di deriva e cabinato per navigare anche fuori da Caprera nello stile CVC.

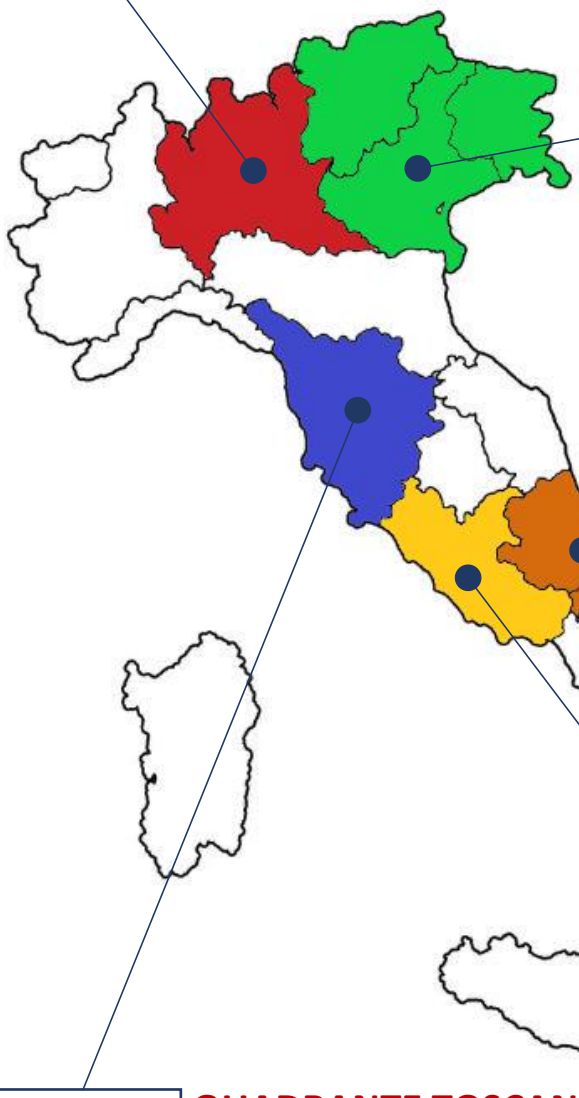
Le due giornate inizialmente pianificate, 22 e 23 maggio, hanno avuto un tale consenso che sono state replicate il fine settimana successivo. Diversi partecipanti conoscevano solo di nome le basi nautiche dei Quadranti e ne sono rimasti entusiasti!

Non perdere l'occasione di frequentare anche tu le basi dei Quadranti AIVA CVC! e vieni a conoscere altri che come te vogliono praticare la disciplina che amano. **Trovi le informazioni sui Quadranti in fondo a questo Notiziario.**

CONTATTA I QUADRANTI

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: capitolinoq@allievicvc.it
Sito: www.quadrantecapitolino.it

QUADRANTE TOSCANA

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

Iscriviti ad AIVA CVC e regala l'iscrizione

link allo Shop online