

## Viaggio del soundofsilence in Grecia nel 2011

### 1-La ghiotta

Beh. Oggi sono proprio...felice...

Sai quando aspetti il momento di scoprire se finalmente tutto funziona, e questo ti è dato da un segno.....dalla ghiotta pulita....

Beh. Ho alzato la scaletta in dinette, ho aperto il vano motore, ed ho trovato tutto asciutto.

Non mi capitava dalla messa in acqua della barca, oltre 2 mesi fa....

O meglio, da quando l'avevo alata l'anno scorso per i lavori invernali e rimessaggio, perché per tutta la stagione estiva la ghiotta era sempre stata asciutta.

C'è voluto l'intervento di Antonio e di Marco, due meccanici greci, anzi un professore di meccanica ed un ingegnere meccanico, che si sono presi a cuore la mia situazione e si sono espressi al meglio.

Andiamo con ordine:

I lavori meccanici del rimessaggio invernale erano costituiti dal riallineamento del supporto che tiene le cinghie dell'alternatore e dalla manutenzione preventiva che può servire al motore : era toccato agli (non so se 1 o 2) iniettori e al controllo della girante (e penso anche alla pompa relativa perché il girante era smontata).

Già alla verifica prima della partenza a Monfalcone c'era perdita di gasolio e le cinghie si toccavano, addirittura una si era logorata in poche ore di funzionamento ed era stata cambiata.

Si tirano le cinghie , si stringe bene la guarnizione, e c'è sempre la perdita di gasolio, che non si capisce da dove venga...

Una, due volte il meccanico a bordo, tira la cinghia che sbatte sempre a bassi giri, cerca quella dentata che non c'è, cambia la guarnizione in ottone sopra l'iniettore, stringi bene tutto: dovrebbe essere tutto apposto, si può partire.

Il "soundofsilence", un solaris che in tempi non sospetti era stato il mio sogno, realizzato poi per caso 2 anni fa, è la mia fidanzata, così l'ha denominata wilma.

Tutte le attenzioni sono per lei, le apparecchiature moderne sono a bordo, la manutenzione preventiva voglio che sia fatta nel modo migliore, e per questo ogni settimana sono a bordo per essere certo che tutto venga pronto prima della crociera estiva.

Quando parto sono lontano da casa almeno 3 mesi, e qualcosa succede sempre, ma cerco di fare in modo che ciò che succede sia l'imprevisto VERO, non l'evitabile da manutenzione preventiva, e questo perché quando sei in mare i problemi sono poi per chi è in barca.

Ormai Fredy, Marietto, Mauro ed anche Marco mi conoscono, sono pignolo, vorrei la perfezione perché solo in questo modo le cose riescono bene, e per questo li voglio sempre dalla mia parte nell'adottare questo metodo per i lavori: questo approccio costa ma ci dovrebbero essere i risultati. Purtroppo non è sempre così, tant'è che l'anno scorso mi è stata sbagliata l'installazione del VHF nuovo, del Navtex e dell'AIS, tutti interventi che ho dovuto sistemare quest'inverno..

E poi mi piacerebbe che gli amici che invito, che conoscono il valore della barca e sanno quanto le sto attento, godessero durante la vacanza ed il soggiorno dei piaceri che la barca offre, non delle scomodità e della puzza di gasolio, e di dover ogni giorno fermarsi perché qualcosa non va.

Speravo che quest'anno la musica fosse cambiata, ed invece.....

Partiamo il 10 luglio da Monfalcone..

Già a Cittanova problemi.

La perdita di gasolio si ri-manifesta subito e dopo alcuni giorni si stabilizza in un bicchiere ogni due ore. In 10 ore oltre mezzo litro.

Le cinghie cominciano a sbattere fra loro e fanno polvere che si appoggia dappertutto nel vano motore, e si allentano al punto che una salta fuori consumata.

Cambio cinghia, non c'è quella dentata per cui quella liscia bisogna tenderla ogni 4 ore, la perdita di gasolio non si trova, nonostante la cerchi riempiendo di borotalco tutto il percorso del circuito del gasolio: sembra di aver a che fare con un bambino, perché il motore sa di Borotalco Robert.

Arrivo a Corfu - Guvia, viene il meccanico, tira la cinghia, dice che bisogna intervenire sul motore per risolvere la situazione, e dice che il circuito del gasolio è perfetto e dipende dal fatto che i dadi dell'iniettore e relative guarnizioni vanno tirate di più.

Anche lui cambia le cinghie, le rimette uguali perché a Corfu non si trovano quelle dentate, le tende a morte, stringe i bulloni degli iniettori, e se ne va.

Si riparte per Lefka e Corinto senza un nulla di fatto, ma soprattutto senza sapere a chi rivolgersi e dove.

Ci si ferma dopo Lefka, per strada... si fa per dire, assieme all'amico Paolo e alla sua banda di velisti amici, e dopo 2 giorni di rada ho bisogno di ricaricare il motore.

Accendo il generatore, parte, ma.....non ho la 220V al quadro.

Cerca, smonta, controlla, e nel vedere se il fusibile è apposto cade il distanziatore dello stesso che se ne va in sentina, e il generatore non va più neppure + in moto.

E sono tre cose che non vanno...e siamo solo alla partenza della crociera.....

Andrea, l'amico di Paolo, mi dice che a Kiato, prima di Corinto, c'è Antonio, un meccanico che gli ha risolto molti problemi, e mi dice di fidarmi di lui.

A Trizonia telefono a questo meccanico, gli parlo in inglese che lui capisce un po', tant'è che poi mi fa richiamare da sua sorella per sapere cosa volevo, e lo avviso che sarei arrivato a Kiato il giorno dopo e che avrei avuto bisogno di lui, dicendogli...mi manda Andrea (Picone).

### **Mercoledì.**

Arrivo alle 16 mercoledì, mi dice che verrà verso le 18, e quando arriva gli enuncio i problemi.

Perdita gasolio, cinghia, generatore.

Per il gasolio chiede di pulire bene il motore, mentre prende gli attrezzi, e poi vuole uscire mezzora in barca. Arriva con una bomboletta spray con un liquido per pulire il motore e la scarica quasi tutta sulle parti in causa che avevano traccia di gasolio.

Si esce, motore al 1500 giri per mezz'ora: lui controlla tutto il circuito, disteso nella camera armatoriale davanti al motore, vano aperto avanti e dietro, e per esclusione scarta prima una perdita del serbatoio, poi dalle valvole, poi va sulla cassa del motore sopra la girante dove si deposita il gasolio che però non si sa da dove esca, (ed esce veramente), e finalmente ci sono degli sbuffi sotto l'iniettore.

Gli dico che è appena stato smontato e verificato: proprio per questo...è stato fatto male, e perde da sotto alla valvola, non da sopra, e pertanto bisogna smontarlo e controllarlo, ma si farà il giorno dopo.

Intanto è venuto anche l'ingegnere meccanico progettista, ed una volta controllate le cinghie che caricano l'alternatore ed il lungo arco che percorrono, conviene con Antonio che bisogna fare un distanziatore da integrare nell'asse e se voglio lo farà lui al tornio per il giorno dopo

Detto fatto non mi rimane che aspettare il giorno dopo, giovedì.

### **Giovedì.**

Il pomeriggio di giovedì alle 16 arriva Antonio con l'iniettore, lo rimonta, test, non perde più gasolio ma perde.....la pompa dell'acqua del circuito di raffreddamento.

E pensare che era stata controllata prima della partenza: smonta la valvola, c'è la guarnizione da cambiare: dopo 2 ore torna con la pompa + girante, intanto è arrivato l'ingegnere con il distanziatore, si monta tutto, si prova.....e funziona.

Prima di dire che va bene voglio fare almeno un'ora di motore e poi a ragion veduta dire che è apposto, pertanto la valutazione è rimandata a venerdì, il giorno dopo.

Intanto è venuto a bordo anche l'elettricista che rinuncia a mettere le mani sul generatore, dicendo che è complicato e bisogna chiamare un tecnico della BMW motori.

Bene, ne riparleremo a Lindos, ma non sono contento, pur sapendo che il generatore non né indispensabile.

La sera alle 20 ripassa a salutarmi l'ing. progettista, che avevo invitato per una birra, si parla del più e del meno, e gli racconto del generatore.

Per farla corta: mi chiede se può dare un'occhiata, dicendomi che non è comunque non è un meccanico elettricista, però.....

Si tuffa nel gavone, i collegamenti sono frutto del fai-da-te del precedente proprietario, l'interruttore già verificato da Paolo viene ri-smontato e spruzzato di liquido apposito.

Attacca fili, rifà collegamenti, tester, prova, spingi, ungi, bisturi e nastro, rifà contatti.....torna a funzionare tutto.

Era un problema elettrico dell'interruttore e di un contatto nei collegamenti fatti male

Non so come ringraziarlo. Vuole tornare la mattina dopo per controllare che effettivamente tutto vada bene, e ci diamo appuntamento per il caffè alle 8.30.

### **Venerdì**

E così la mattina alle 8.30 prova, riprova, accendi, spegni, accelera, il distanziatore funziona a meraviglia, sembra fatto apposta (chic); si esce.....ma c'è mare, forza 5, e non si può provare il motore. Comunque al rientro controllando c'è ancora sporco, ma non sembra tutto gasolio, potrebbe essere anche il liquido spruzzato per pulire il motore.

Si rimanda il test.

### **Sabato**

Stamane finalmente usciamo.

Ho personalmente verificato prima la pulizia della ghiotta, e poi 2 ore di motore ad oltre 1500 giri, e con una certa apprensione, forse rassegnazione, poco fa ho controllato:

sapete il bimbo che scopre piano piano la scatola per vedere il regalo?

Per me è stato lo stesso intenso momento di scoprire se la ghiotta era pulita, e finalmente lo era.

Così si può essere contenti, anche per una ghiotta pulita, una domenica pomeriggio, alla fonda nelle isole Daskaio, a 13 miglia da Kiato, pronti per ripartire.

Domani Corinto.

Grazie Antonio, grazie Angelo.

### **2-Il pressostato.**

Tutto è iniziato con il mal funzionamento della cinghia che alimenta l'alternatore, ed alla fine mi sono saltati i punti deboli del circuito idraulico, e poteva allagarsi la barca.

Beh, non è proprio così, ma per poco non mi succedeva un casino,.

Andiamo però con ordine perché questa crociera continua a sorprendermi, purtroppo negativamente.

Per fortuna ho le spalle larghe e non sono solo, altrimenti avevo pensato di rientrare in Italia ed "attaccare la barca ad un chiodo".....si fa per dire.

Dopo le disavventure raccontate nella ghiotta, speravo che fosse finita, ed invece alcuni messaggi erano già arrivati dal circuito dell'acqua: il pressostato si bloccava, non arrivava + acqua, e per riprendere a funzionare Mauro mi aveva suggerito di dargli qualche colpetto di martello in...testa, per fargliela mettere apposto....e aveva funzionato.

Poi non sono + bastate le martellate, ma sono dovuto intervenire toccando i fili di collegamento fra la pompa e il pressostato, tirandogli i ....capelli, e aveva ancora funzionato...

Poi per un po' nessuna nuova...: buona nuova, avevo pensato.

Che bello, si è sistemato.

Ed invece passato Capo Sunion, diretti a Lavrio, sotto 30 nodi di meteci sul naso, Fabio mi dice che la pompa dell'acqua ...pompa e gira, senza avere i rubinetti aperti.

Chiudo sul quadro generale l'interruttore della "pompa autoclave acqua dolce" e ritorno al meltemi, rimandando la soluzione del quesito a quando sarei stato in porto.

Arriviamo in porto, manovra buona, e dopo una prima sistemata in coperta scendo a spegnere gli strumenti, e vedo un tappeto bagnato.

Sarà stata la bolina, un po' d'acqua nella sentina (penso)...ma poi mi chiedo: perché non è scattata la pompa della sentina dove ho fatto mettere i sensori nuovi appositamente per questo? Guardo l'interruttore (che ha anche la spia) e vedo che è spento....

Zio bric.

Lo attacco subito e la pompa comincia a pompare finché finalmente si svuota la sentina.

Subito penso alla pompa del pozzo acque bianche, i cui sensori non funzionano più perché sporchi di grasso.

QUINDI: apri pozzetto, pulisci sensori, toglì tutte le provviste per asciugare le sentine, e penso: che puttanata, aver toccato inavvertitamente l'interruttore della pompa di sentina. Pensare che l'avevo messo apposta per evitare quello che poi invece mi è successo.

Non ci penso, cazzata fatta capo ha....

Penso alle vele da cambiare e vado a vedere nel gavone. Mentre mi avvio a prua si rimette in moto la pompa di sentina: ohibò!

Zio bric, que pasa?

Apro la sentina centrale, e c'è acqua che viene da prua. Da dove? Possibile che lavando la barca sia scesa tanta acqua, ma dove? nel pozzetto catena? Dove altrimenti....

Apro subito il gavone sotto le cuccette a prua ed è tutto bagnato: vele, sacchi, cime, tutto...

Ma quanta acqua c'era? Per arrivare così in alto almeno 300 litri... Non ha fatto in tempo a scaricare in fretta perché il foro di scarico in sentina è piccolo....

Da non scordare che nel frattempo sul quadro la pompa autoclave era spenta...

Non so che pensare: ma da dove può venire tanta acqua? Apro il tappo del pozzetto catene e la catena è tutta bagnata.

Quindi il problema è a prua: la doccia che perde? Assaggiandola era acqua tiepida....corro a vedere a prua ma è tutto regolare.: la doccia è chiusa e non perde.

Mah.

Vado a lavarmi le mani e dopo un attimo scatta di nuovo la pompa di sentina.

Non solo, la pompa di sentina non si spegne, l'autoclave continua a funzionare, ed il pressostato continua a pompare, e la sentina a ricevere acqua.

C'è una perdita nel circuito, in qualche parte.

Vado nella cabina di prua dove il gavone è rimasto aperto, e vedo una cascata d'acqua sulla paratia di destra

c...o, zio bric, porca puttana, ma che cosa succede? ,,,,

Attacco l'autoclave e la cascata inizia, stacco e si blocca...

Le mani sui pochi capelli denunciano il mio smarrimento, non solo, ma anche la mia preoccupazione.

Ma come, un Solaris che ...fa acqua?

Telefono subito in Italia, al mio angelo custode, il grande Graziano, che ha visto nascere la mia barca (si, ha proprio partecipato alla sua costruzione in Se.ri.gi), e gli chiedo cosa può essere.

Semplice, dice lui. Il Pressostato non funziona bene, ha messo in pressione i tubi dell'acqua ed ha ceduto un punto del circuito. Bisogna spannellare ed individuare il punto, e poi vedere come risolvere il problema.

Mi dice come fare, da dove partire, e di cercare dove la tubazione (i tubi dell'acqua passano sotto la falchetta) fa una T per andare dal bagno dopo la dinette alla doccia in coperta a prua.

Non rimane che dare seguito al suggerimento, pena rinunciare all'autoclave acqua dolce.

Detto fatto partiamo a lavorare con il marinaio, spannelliamo tutta la paratia di destra sperando di vedere i tubi, ma invece troviamo un pannello di compensato marino che impedisce di arrivare alla vetroresina. Non potendo continuare per quella strada, considerato che bisognerebbe smontare i

mobili, partiamo dal presupposto (è scritto nei disegni del circuito) che la T sia sopra la derivazione del bagno.

Smontiamo l'armadietto, non vi dico la fatica perché è tutto fatto su misura e montato pezzo su pezzo in opera, e finalmente troviamo i due tubi che da sotto il lavandino vanno verso prua.

Chi cerca trova, e pensiamo che effettivamente quello sia il punto dove intervenire per interrompere la mandata d'acqua a prua. Detto fatto stacciamo i tubi che vanno a prua per chiuderli.

Ma ci vogliono i tappi, quindi con un gomito del circuito come campione, vado in paese in cerca di un negozio che abbia il materiale che mi serve, lo trovo, recupero i due tappi e ritorno a bordo. Compero anche 5 metri di gomma relativi e attacchi per approntare una doccia in uscita dal lavandino del bagno, che sostituisca quella di prua.

Avvitiamo i tappi uno alla volta, sperando che sia solo un tubo a perdere, ma purtroppo sono tutti e due, quindi colleghiamo la nuova doccia, testiamo le modifiche azionando la pompa ed il pressostato e sembra essere tutto apposto.

Rimane da rimontare tutto, chiamare l'elettricista per cambiare il presso stato, e finalmente chiudere il cantiere; sono quasi le 22, e decido pertanto di rimandare i lavori al giorno dopo ed andiamo a cena.

A Lavrion ci sono parecchi posti da conoscere, ma ci fermiamo direttamente sul porto, dove un bel piatto di pesce fritto ed un litro di Rezina ci rendono meno triste la situazione.

Il giorno dopo i lavori partono presto, alle 7.30, e fortunatamente tutto viene ripristinato.

A mezzogiorno arriva l'elettricista, ha l'aria della persona seria e professionale, e lo dimostrerà, condivide subito che bisogna cambiare il pressostato, lo deve far arrivare, ma il giorno dopo tutto sarebbe stato apposto..

Poiché non mi rimane che accettare ed aspettare, ci diamo appuntamento al giorno dopo e mi dedico ad altro.

Il giorno dopo arriva il pressostato, lo monta, un po' di fatica a farlo ripartire perché si era creata la depressione nei tubi, ma in breve l'acqua torna a sgorgare abbondante dai tubi.

Abbondante e troppo in pressione.

Gli chiedo a quanto è regolata, e mi dice a 5 bar, normale per i tubi di una barca.

Io concretizzo che dal momento della chiusura del rubinetto allo stop della pompa passano troppi secondi rispetto a prima, il che significa nei tubi una maggior pressione, ma se lo dice lui.....

Se ne va, cifra modica modica, pensate: il pressostato italiano nuovo 16 € e 40 di lavoro ..... e finalmente tiro un sospiro di sollievo.

Ma per poco.....perché nel giro di pochi minuti sento che riparte il pressostato e dopo un po' anche la pompa di sentina.

Cerca subito di capire cosa può essere successo: a prua non perde acqua dai tappi, dal pressostato neppure, e allora?

Alza, scoperchia tutto il pagliolato alla ricerca di tracce di acqua e ne trovo a poppa, vicino alla baderna, acqua dolce. Controllo il gavone di poppa: asciutto; il gavone del generatore: asciutto; il gavone dove c'è la cisterna dell'acqua: asciutto; però esce acqua da sotto la cuccetta di poppa a dx.

Non può che essere un'ulteriore perdita che viene dai tubi che vanno a poppa, dove c'è il dissalatore. Forse può anche dipendere dalla pressione nei tubi impostata con il pressostato, pertanto richiamo subito l'elettricista che arriva dopo un'oretta.

Gli chiedo di ripristinarla come prima, basandomi sul tempo che intercorre fra la chiusura del rubinetto e lo stacco della pompa, e comunque gli dico di lasciarmi la pressione minima comunque tale che faccia funzionare bene il circuito.

Fra l'altro: meno pressione meno consumo.

Mi sistema il pressostato intorno a 3 bar, ed effettivamente le cose cambiano, anche se non si risolve il problema della perdita d'acqua.

A questo punto però non ho più voglia di lottare.

La perdita c'è, viene ridimensionata la quantità d'acqua a mezzo litro all'ora, il che significa il funzionamento della pompa di sentina in automatico ogni 2 ore circa, e decido di fare un

compromesso: usare la pompa autoclave solo quando c'è bisogno per la doccia o per lavarsi o per i piatti, e contenere in tal modo la perdita, ed usare sempre il circuito a pedale.

Beh. Ci siamo abituati subito, il consumo inoltre viene fortemente contenuto, e tutto sommato non si sente la mancanza della pompa.

Mi rimane il grosso cruccio di dover mettere le mani al circuito durante il rimessaggio invernale, ma ne approfitterò anche per inserire alcune saracinesche in prossimità dei rubinetti o delle T, in modo da poter interrompere il circuito in caso di bisogno.

Inoltre l'elettricista mi ha detto che il pressostato andrebbe cambiato almeno ogni 5 anni, e visto quel che costa.....sarebbe il caso di prevederlo come manutenzione straordinaria, assieme alla pulizia annuale degli iniettori, o quantomeno dopo un uso di qualche centinaio d'ore di motore, il che avviene ogni anno.....

E pensare che tutto è iniziato con una cinghia dell'alternatore mal tirata....

### **3-Il Transit Log**

....e pensare che con l'avvento della Comunità Europea la libera circolazione delle persone e mezzi in tutte le nazioni appartenenti alla CE dovrebbe essere libera e gratuita.

Ed invece, mentre noi velisti ci scandalizziamo perché la Croazia ha messo oltre alla tassa di entrata anche la tassa di soggiorno per le imbarcazioni, zitta zitta la Grecia sta applicando con rigore il TRANSIT LOG.

In pratica all'entrata in territorio Greco bisogna fare un documento e pagare una tassa per il transito in Grecia di tutte le imbarcazioni sopra i dieci metri.

Questa viene regolamentata diversamente da porto a porto, ma noi non lo sappiamo mai prima, tant'è che sarebbe meglio fare direttamente il documento ufficiale del Transit Log per non avere storie..

A Guvia viene rilasciato un Transit Log ridotto, valido solo per il territorio di Corfu, mentre a Lavrion mi hanno predisposto il Transit Log ufficiale, ed ho dovuto andare a pagare una tassa presso gli uffici esattoriali, e con la ricevuta recarmi presso la guardia costiera ed effettuare l'entrata vera e propria, con tanto di controllo di tutta la documentazione di bordo.

E questo per aiutare le casse greche.

Pensate che ho rischiato seri problemi: in previsione che mi fosse richiesta l'autorizzazione a portare una barca intestata ad altra persona, in Italia mi ero recato presso il Comune a Verona ad autenticare il permesso a condurre la barca, con tanto di registrazione documenti, assieme all'armatore.

Beh, in Grecia il documento non è valido perché è scritto in italiano, e l'autorità non mi voleva concedere il transit log, ma addirittura ritirare il libretto.

Abbiamo trovato un compromesso: poiché l'armatore sarebbe arrivato il giorno dopo, avrebbero voluto vederlo di persona e chiederli se il documento fosse effettivamente vero ed io fossi autorizzato a condurre la barca.

Per fortuna il funzionario che aveva l'autorità della marina di Lavrion, dove poi mi sono recato per regolare il pedaggio, conosceva l'Italiano e si è preso in carico il problema: ha scannerizzato il documento italiano, l'ha autenticato e l'ha inviato in capitaneria direttamente al suo pari-grado, invitandomi a ritornare in quell'ufficio per sistemare la pratica.

..cosa che ho fatto, gustandomi la sorpresa di chi me lo aveva prima rifiutato.

Ulteriore accorgimento: sarebbe obbligatorio (quindi è obbligatorio..) andare presso la Guardia Costiera ad ogni porto di sosta per timbrare il Transit Log e versare la relativa tassa di circolazione, un tot per metro. Infatti in quasi tutti i porti l'autorità passa di barca in barca ad invitare lo skipper a presentarsi presso gli uffici dell'autorità marittima, ed è necessario soprattutto all'uscita dalla Grecia, oltretutto logicamente ogni anno in entrata....

I controlli sono molto scrupolosi su tutti i documenti della barca, al di là del fatto che non capiscono la nostra scrittura, e sono costretti a chiedere aiuto: la patente dello skipper, l'assicurazione,

l'integrazione per la Grecia scritta in inglese, la validità dei documenti personali, l'ultimo porto di entrata, quello di prossima destinazione, la lista equipaggio, divisa fra "ciurma" ed ospiti.

Vai tu a capire cosa è servito creare la Comunità Europea....

Ah, dimenticavo! Non è vera la terroristica informazione diffusa in rete sulla obbligatorietà di avere la bandiera di cortesia greca di lunghezza superiore al metro, secondo indicazioni di una vecchia legge marinara greca. L'ho chiesto ad un ufficiale della Guardia Costiera presso il quale mi ero recato per timbrare il Transit Log.

#### **4-Il dissalatore ed il depuratore..eSpring**

##### L'ACQUA

Uno degli aspetti importanti da considerare a bordo quando si fanno lunghe permanenze è l'acqua potabile.

Quando o comperato la barca ho trovato a bordo il dissalatore, un HP watermakes semi-automatico, con una sola membrana con la portata di circa 50 l/h, ma non mi sono mai fidato di usarlo per l'acqua potabile.

Ho sempre avuto i serbatoi pieni, ma contemporaneamente avevo sempre una scorta di 2 litri per persona al giorno, e quindi considerando una scorta "utile" per 4 persone, al momento dell'approvvigionamento caricavo almeno un centinaio di litri di acqua da bere, una decina di pacchi da 6.

Calcolate l'ingombro (del pieno e del vuoto), il peso, lo stivaggio, il trasporto ..non è cosa da poco.

Anche per il costo, tutto sommato.

Beh, quest'anno avrei avuto a bordo un amico austriaco, che da subito mi aveva detto: io porto la macchinetta da fare acqua..

Io, riluttante ad imbarcare apparecchiature che non conosco, soprattutto per farmele adoperare ad uno scopo così vitale, ho declinato l'offerta, ma al momento dell'imbarco Dieter si presenta con un pacco nuovo, imballato, grande così..e mi dice: questa è la macchinetta, non vorrai mica che la lasci a terra? La tengo io nel mio armadio, basta che tu mi dia la 220V per qualche minuto al giorno ed io ti garantisco acqua potabile buona per tutta la crociera.

A dire il vero la faccenda mi aveva incuriosito, perché facendo due conti in oltre 3 mesi avrei consumato almeno 800 litri di acqua potabile, almeno 500€.....

Così gli concedo di usare la macchinetta: ne avrei parlato agli amici velisti, avrei personalmente provato la qualità dell'acqua ed il risultato igienico, e quindi avvallato lo strumento. Soprattutto avrei giustificato a pieno la presenza del dissalatore, perché da una parte avrei avuto la garanzia di produrmi acqua già potabile, dall'altra avrei ulteriormente trattato la stessa acqua con un'apparecchiatura che mi avrebbe dato la garanzia di renderla effettivamente potabile, diciamo una specie di garanzia di qualità igienica.

Ci siamo organizzati, ogni giorno accendevo l'inverter, attaccavo la macchinetta alla spina sul lavello, una cannetta derivava l'acqua dal rubinetto alla macchinetta, e producevamo una decina di bottiglie di acqua.

Un paio si facevano gassate con l'idrolitina, almeno una di te ed una di bibita alla frutta, e via andare ogni giorno.

Quasi ogni giorno attaccavo il dissalatore, l'acqua in Grecia è bella ed.... invitante, e mi garantivo una giusta riserva nei serbatoi.

A tutt'oggi l'esperimento continua, sono già passati 2 mesi, e sono soddisfatto.

Non ho più comperato acqua, ho evitato il trasporto di pesi dal supermercato, e soprattutto mi sono risparmiato un gavone centrale sopra il galleggiamento, a tutto vantaggio della stabilità.

Da notare che nelle isole l'acqua costa cara....

Nessuno dei passeggeri ha mai avuto problemi di sorta, anzi qualcuno ha aumentato la produzione di pipì, a tutto vantaggio del benessere corporale.



È pur vero che per una veleggiata fuori... darsena non vale la pena di parlarne, e neppure per chi esce una settimana all'anno, ma già per chi usa la barca per il charter, oppure per chi può fare vacanze di un mese con almeno 4 persone, la soluzione è sicuramente valida.

Avevo anche pensato di integrare la macchinetta negli armadietto della cucina, ma tutto sommato anche così va bene: si controllano i filtri, si asciugano e si mette alla prova l'attitudine dell'equipaggio a garantire l'acqua per gli altri.

## 5-Quale meteo seguire

Siamo a Skiros, e domani dovremmo far vela sull'Eubea e quindi quasi sulla via del ritorno.

Il 24 sbarcheranno Franco e Wilma, e rimarrò con il marinaio.

Dovrebbe quindi arrivare solo Dieter, in quanto Sandro e Paolo sembra abbiano problemi.

Ma va bene così.

Sulle Sporadi sto scrivendo due righe a parte, mentre sul meteo sto riscontrando una asincronia fra le previsioni di meteo.it e windfinder, e due siti greci che usa la cost-guard greca.

Molto più allarmistiche le prime, più realistiche le seconde.

E' ben vero che il tempo è femmina, e comunque le previsioni sono frutto di un modello, ma dare 70 nodi quando poi sono 30 in meno....soprattutto quando devi decidere su un percorso o l'altro.

Dall'isola di Alonissos, eravamo a Patitiri (super), e dovevo scegliere se

- rientrare per il canale dell'Eubea e rimanere in zona con Wilma fino all'ultimo minuto, portandola direttamente a prendere l'autobus per Atene ad Ajios Konstantinos, in terraferma da dove partono i collegamenti fra le Sporadi ed Atene,

- oppure accontentare l'armatrice ed andare a Skiros, per poi scendere esternamente all'Eubea a fare il famigerato canale di KAFIREOS.

Beh, le previsioni davano il meltemi molto pesante sopra l'isola di Andros, proprio sul nostro percorso, da domenica per tutta la settimana, ma si poteva rischiare anticipando il rientro a Lavrio proprio a domenica.

Poi c'era di mezzo il passaggio per l'isola che non c'è (Scansura), suggerita da Tony ...e non solo, ed ho deciso di rischiare un poco.

Saltare Scansura, perché il meltemi era dato in aumento fino a 40 nodi, e dirigermi direttamente a Skiros e visitare l'isola in motorino e fare un po' di baie a ridosso.

Detto fatto la mattina di giovedì alle 7 si parte, 2 mani di terzaroli e yankee, e subito l'aperitivo è servito: 25 nodi al traverso, si corre ad oltre 7 nodi, barca in equilibrio, timone leggero.

Ci siamo, ho pensato, aveva ragione il meteo italiano. Franco dice: se aumenta diamo la terza mano....ed invece, passato il ridosso dell'isola Peristera il vento si stabilizza intorno ai 25 nodi.

Decido comunque a malincuore di non fare la sosta a Scansura, e proseguo fino a Skiros, dirigendo sul porto di Linaria.

Arriviamo alle 14, con una galoppata ad una media superiore ai 7 nodi, quasi tutta al traverso, e con una manovra ben riuscita nonostante il vento al traverso, ancora lunga, ci sistemiamo in porto di poppa.

Acqua, corrente, tutti gentili...veramente una sorpresa piacevole.

Pianifico quindi tre giorni in attesa che passi la "sfuriata", attesa con il meltemi: venerdì giro dell'isola, sabato in porto; ma né giovedì né ieri si sono verificate le previsioni.

A terra sia la capitaneria sia l'armatore del piccolo yacht ormeggiato di fianco a noi mi hanno dato il sito che loro usano per il meteo, e scopro una differenza di valutazione sulle previsioni.

Riscontro a posteriori che effettivamente né giovedì né venerdì è arrivato il vento all'intensità prevista: meglio così, ma sapendolo avrei fatto la sosta all'isola che non c'è.

Oggi siamo nel golfo di Kalamitsa, davanti a Linaria, un posticino splendido, 40 metri di catena su fondo di 4 in una chiazza di sabbia in mezzo alla poseidonia, e non ci muove nessuno: l'ancora l'ho personalmente piantata ...a mano,



In conclusione...domani mattina alle 6 si partirà per fare le ULTIME 60 miglia esterne all'Eubea, sperando che Eolo e Nettuno ci diano una mano. Dovremmo avere una navigazione con il vento di poppa, quindi anche in previsione di vento forte l'effetto sarà gestibile. Comunque partiremo con 3 mani, perchè da una parte si prevedono sempre i 40 nodi, e dall'altra cielo sereno ma mare forza 5/6...non si sa mai.

....il sound of silence mette acqua sotto la chiglia...

Vi saprò dire ...

## **6-Domenica 21 agosto**

Skiros – kafireos strai (stretto di doro)- karistos – raftis

80 miglia

Partenza 06.10

Arrivo 18.00

È proprio vero: non dire quattro se non ce l'hai nel sacco.

Dopo una partenza molto tranquilla, superato il ridosso di skiros, abbiamo incontrato un NNE intorno ai 15 nodi, che sembrava confermare che le previsioni alla fine sono solo possibili accadimenti. Pertanto con un'andatura al gran lasco e senza scarroccio e deriva, confermate poi delle tracce sul plotter, ci siamo avvicinati allo Stretto di Doro.

Eravamo leggermente in anticipo sulle previsioni, anche perché non essendoci molto vento, ho dovuto farmi aiutare dal motore: con 1200 giri mantenevo i 6 nodi, e contavo di dare fondo davanti a karistos per fare un bagno

In vista dello Stretto di Doro invece le cose hanno cominciato a cambiare: onde sempre più alte, vento verso i 25 nodi, ma per fortuna tutto gestibile, anche perché con tre mani di terzaroli e lo yankee avvolgibile c'è un alto margine di sicurezza.

Dai 25 nodi sono arrivati i 30, raffiche a 35, onde molto alte, forti e frangenti a volte, ma la barca per fortuna si comportava bene, leggera al timone, leggera sull'onda, veloce (si toccavano gli 8 nodi ...pesa oltre 18 t.) quasi planante.

Sono 15 miglia di imbuto fra l'Eubea e Andros, con 7 di canale, e la musica è iniziata dentro l'imbuto, con mare che ha raggiunto la scala di Beaufort 7/8 ( che poi ha mantenuto per 8 giorni).

Raffiche oltre i 40 nodi, onde alte 4 metri, ogni decina se ne avvicendavano 3 che mi sollevavano e mi spingevano verso lo stretto, insomma ...sentivo nelle orecchie la cavalcata delle valchirie.

Sapevo che la barca era nata per navigare, avevo un equipaggio all'altezza della situazione, franco alla randa e il marinaio allo yankee, e wilma che mi faceva da termometro per il livello di pericolosità percepita, sempre bassa.

Mi ha confidato poi che le sue riflessioni erano state queste: se finisco in acqua, che faccio? Ce la fanno a girare la barca e venirmi a prendere? Con queste onde mi vedrebbero? E come farei a salire? Quanto tempo passerebbe? Sono senza salvagente, ce la farei ad arrivare a terra? È vicina, ma sono tutte rocce. Erano tutte legittime, ma non siamo stati mai in condizioni da pensare a queste eventualità.

Il sole cocente, mezzogiorno, l'ora in cui il meltemi si sfoga, ero vicino alla costa a 500 metri per avere un po' meno onda , il rumore delle onde che si sentivano frangere sulle rocce, il riverbero sulla schiuma delle creste , e il rumore del vento, forte, forte, dietro alle orecchie.

Non guardavo dietro, sia per non deconcentrarmi sia per non farmi impressionare, ma sentivo i commenti dell'equipaggio: c'è una montagna che ci raggiunge, siamo dentro il cavo dell'onda, ma c'è da aver paura? Sì, perchè l'atmosfera era tranquilla, nonostante fossimo al centro di un bel forza 8, e la velatura giustamente ridotta ed equilibrata consentivano un buon governo .

C'era solo un particolare: l'andatura era praticamente di poppa, leggermente da dritta, e per non far portare la randa la tenevo a fil di ruota, anche per darmi stabilità sull'onda ( che di poppa non era così facile da gestire). Con la randa aperta avrei portato via l'aria allo yankee e sarei stati molto sbandato. Dovevo stare molto attento ad anticipare sempre per non farmi prendere dal vento, perchè

questo avrebbe potuto diventare un pericolo se la barca mi avesse preso la mano sotto raffica. Sarei andato all'orza di brutto, con straorzata garantita, e in quelle condizioni non era da augurarselo. Confidavo comunque sia sul randista, sul timone e sul timoniere, e sulla massima concentrazione.

Dopo quasi due ore di quella musica non vedevo l'ora di uscire dal canale: si toccavano punte a 10 nodi, una raffica mi aveva quasi preso la mano, ed ero al timone da ormai 8 ore.

Avevano cercato di avvicendarmi alla ruota, ma ho preferito tenermi la responsabilità, anche perché effettivamente era necessaria una buona dose di conoscenza della barca e di esperienza di situazioni impegnative: con l'Alpa34 che avevo prima, e l'anno scorso attraversando due volte l'Egeo sotto meltemi forte, me ne ero fatta un po', anche se mai abbastanza, e comunque è preferibile da non averne mai bisogno.

Finalmente si avvista la fine del canale, con l'isola Mandali e relativo capo, dietro al quale si vede già il mare molto ridossato.

Ormai siamo fuori, dico all'equipaggio, quando comincio a orzare per avvicinarmi a Karistos.

Non l'avessi mai pensato: sarà stata una leggera deconcentrazione, sarà stata una raffica più forte delle altre, sarà stata la quasi assenza di onde alte che comunque sono di aiuto nel gestire la raffica, sta di fatto che la barca ha iniziato ad andare all'orza tutto in un colpo.

Lasca, lasca la randa, ho gridato, ma per non lasciarla in fretta Fabio ha cercato di accompagnare la scotta, per cui si è scottato il palmo della mano, ed ha rallentato il rilascio della randa con la conseguenza di andare con andatura al traverso per alcuni interminabili secondi.

Il boma era quasi in acqua, appoggiato alle sartie, le vele sulle crocette: lasca lasca, il timone per un attimo non l'ho sentito, ed ho pensato: zio bric, se il timone non tiene finiamo all'orza. Ho mantenuto... la posizione, non ho MAI dubitato delle capacità del soundofsilence, ero certo che le velature non fossero tali da pregiudicarne la manovrabilità, ci ho sempre creduto ed ho fatto bene.

Alcuni interminabili attimi di stallo, poi una decisa puggia e riscontro di ruota per rimetterla in rotta, e siamo ripartiti a 10 nodi: per la cronaca la raffica era stata superiore ai 50 nodi.

Passano 2 minuti, e finalmente entriamo nel golfo di Karistos, dove c'erano almeno 7 grosse navi mercantili alla fonda in attesa che passe la buriana,

Il mare si è calmano quasi di colpo, a ridosso di P.ta Mpouros, e dico: non bisogna mai parlare troppo presto, ma forse stavolta è vero che finalmente fuori.

Nossignori, mi arriva un'altra raffica quasi come la precedente, ma fortunatamente non abbiamo corso alcun pericolo: avevo letto sul portolano la caratteristica delle raffiche che scendevano dall'alto sulla baia, ma non credevo così forti.

Abbiamo avvolto lo yankee, e ho dato motore per risalire il golfo e ridossarmi al porto: nulla da fare: le raffiche in aumento, la corrente contraria, spruzzi e onde che iniziavano a entrare in pozzetto mi costringono a rivedere la meta, e piuttosto di soffrire 5 miglia decido di farne 20 al traverso e rifugiarmi a Raftis, dove ero già stato all'andata. Sicuramente più vicino alla meta finale, Lavrio.

E così mi sono sorbito altre 2 ore di timone, attraversando il canale fra l'Eubea e la costa, con un mare sempre forte (6/7), anche se non come prima (8), sicuramente con meno onda e meno difficoltà.

Siamo entrati in rada alle 18, dato fonda, pieni di sale, ma felici, e con la rinnovata fiducia nella barca a l'altrettanta consapevolezza di non dover mai abbassare la guardia.

## **7-Eubea e Sporadi**

**Lunedì 22 agosto**

Raftis – Lavrion

10 miglia

Partenza ore 18

Vento di poppa, 20 nodi

Siti meteo x Grecia:

1. [http://www.windfinder.com/forecasts/superforecast\\_greece\\_sporades\\_animation.htm](http://www.windfinder.com/forecasts/superforecast_greece_sporades_animation.htm)
2. <http://www.vlamis.gr/en/us/weather.htm>
3. [http://www.hnms.gr/hnms/english/forecast/forecast\\_city\\_html?dr\\_region=eastern\\_ster\\_ea\\_hellas&dr\\_city=Skyros](http://www.hnms.gr/hnms/english/forecast/forecast_city_html?dr_region=eastern_ster_ea_hellas&dr_city=Skyros)
4. <http://penteli.meteo.gr/stations/skyros/>
5. [http://www.hnms.gr/hnms/english/navigation/navigation\\_wind\\_html](http://www.hnms.gr/hnms/english/navigation/navigation_wind_html)
6. [http://www.meteo.gr/cf\\_printEN.asp?city\\_id=73](http://www.meteo.gr/cf_printEN.asp?city_id=73)

Tutta la notte, alla fonda, il meltemi ha soffiato sopra i 30 nodi e continuava anche quando ci siamo svegliati .

Ho guardato il meteo, ora ne sono fornito, e la previsione non era assolutamente invitante: si stavano verificando proprio quelle condizioni che da Skiros mi sembravano troppo allarmistiche ( ma mi avevano fatto propendere per un rientro anticipato sul continente), e si prevedeva che per tutta la settimana ci sarebbe stato un tempo da lupi, meltemi forza 7 - 8, che proprio nella zona a sud di Skiros , Eubea, isola di Andros e C° Sunion avrebbe trovato il suo apice, come quasi sempre. C'era una finestra verso sera, con venti intorno ai 15/25 nodi da N, e poi per 3 giorni e altri 4 si sarebbe scatenato. Poiché dovevo essere a Lavrion per il 24/8, e mancavano solo una decina di miglia, anziché trascorrerle in rada ho deciso che sarei partito in serata

Telefono a Nikos, il responsabile del molo, lo avviso di tenermi un posto in serata, e mi appresto a godermi una giornata di riposo e lettura.

Saremmo rimasti alla fonda tutto il giorno, eravamo in sicurezza con 60 metri di catena in 6 di fondale, anche se le raffiche ci facevano brandeggiare di 40/50 gradi.

E così chi ha preso il sole, chi ha dormito, chi ha scritto, chi ha sospirato per essere alla fine del viaggio, chi si preparava per l'ultimo tratto...

Ho fatto un po' d'acqua con il dissalatore a barca ferma, per non lasciare la membrana troppo inutilizzata, anche se avrei potuto farla più tardi in navigazione, ma non volevo intralci , ed ho fatto bene, perché non era finita.

Decido di partire senza randa e di andare solo con lo yankee: buona manovrabilità, due bordi al gran lasco e dentro in porto a Lavrion.

Usciamo dalla rada con mare incrociato al traverso, ma ancora ridossati, in attesa di scapolare Punta Mavroneri, dopo l'isola di Coroni.

Tengo acceso il motore, per superare in fretta l'impasse, finché finalmente posso poggiare. Un'onda alta tre metri mi fa sbalottare un po' durante la manovra, ed improvvisamente...sbluff sbluff sbluffff ...il motore si ferma.

Zio bric, porca puttana, proprio adesso, con oltre 20 nodi, a due passi dalla meta....

Provo, riprovo, con il vento che soffia non sento neppure se il motorino va, e comunque nonostante insista non parte..

Dico a tutti di stare calmi non ci sarebbero stati problemi, tanto andiamo di poppa, il porto è vicino , e ci saremo fatti assistere per l'ormeggio.

Telefono di nuovo a Nikos, gli chiedo se mi poteva cercare assistenza per l'ormeggio, cosa che mi garantisce, e mi dedico ai preparativi.

Mai fatta una veleggiata così bella: solo yankee quasi tutto aperto, oltre 7 nodi, mare di poppavia.

Vicino all'arrivo spiego come avremmo fatto: l'entrata del porto era per E/W, vento al traverso, fondale abbondante, diga foranea sopravento.

Parabordi pronti, ancora pronta (non si sa mai) , cima da rimorchio, tutti all'erta.

Un miglio prima provo la manovra per testare l'effetto sull'onda e la velocità di virata: sembrava di essere in sella ad una motocicletta, la mia vecchia Laverda 650, manubri da gran turismo, curve al centimetro....

Capisco che non ci sarebbero stati problemi, avviso Nikos che avrei preso il rimorchio dentro al porto, e così abbiamo fatto.

Siamo entrati in rigoroso silenzio, rallentando un po' per aspettare l'uscita di due traghetti, passando dal gran lasco prima al traverso e poi alla bolina, scivolando dentro al porto senza problemi. Solo la mia voce: pronti alla virata,.... virata,.... cazzare la scotta,.... più in fretta,..... prendere il rimorchio a prua,..... chiudere lo yankee.....grazie.

In 10 minuti ci hanno ormeggiato di prua.

Quando ho preso terra,Nikos mi ha chiesto da dove venivamo, e quando gli ho illustrato quello che avevo fatto il giorno prima , mi ha detto: con quel tempo navigano solo gli incoscienti o i veri skipper.... Mi ha guardato però con ammirazione ed ho pensato che forse mi merito.... il sound of silence.

lo stretto di Kafireo è ritenuto uno dei punti più difficili del mediterraneo, quando soffia il meltemi si ha a che fare con una situazione 7-8 scala Beaufort, e me lo avevano detto sia Antonio Penati sia Tony Coppi. L'avrei evitata se fosse stato possibile e prevedibile, ma in cuor mio ci tenevo a mettere anche questa tacca, assieme alle altre, sul mio percorso di velista

E così è finita la crociera alle Sporadi ed Eubea.

Il meccanico è venuto a bordo la sera stessa, ha diagnosticato che con il mare che ho preso si era intasato si era intasato il circuito del gasolio, ed aveva ragione.

Il giorno dopo abbiamo dovuto smontare il pre-filtro, che era pieno d'acqua e di residui, spurgare il filtro, spurgare gli iniettori, e pompare aria dal pre-filtro al serbatoio perché si era intasato di smorcia, e finalmente dopo oltre un'ora il motore è rimasto acceso....

Quando rientrerò a Monfalcone ci sarà lavoro per Mauro.

Spero che a questo punto nel ritorno le disavventure siano finite, perché nel raccontino...cose che capitano a bordo....quest'anno ne ho viste di tutte, al punto di pensare che ..... forse qualcuno porta sfiga?

Sono sempre stato in contatto sia con Mauro sia con Graziano per chiedere assistenza sulle scelte da fare in momenti non sempre facili da affrontare, e dopo l'intervento per spurgare il circuito ho mandato a Mauro un messaggio sull'esito del lavoro, chiedendogli se per piacere mi mandava un ...antisfiga...

Mi ha risposto

*"il mio amico Ciriano (baltic 43), l'anno scorso ha avuto tutte le disavventure possibili e si è appeso un cornetto in salone. Quest'anno ha solo bruciato la spia del salpa-ancora. Io ho un rametto di ulivo che da tradizione istriana va bruciato quando non puoi fare niente".*

Io ho una madonna, portata dal Cile, e confido ancora in lei e nella manutenzione preventiva, purchè fatta come Dio comanda.

## **EUBEIA**

Non mi sarei mai aspettato di trovare un'isola così bella sia dal punto di vista naturalistico che turistico/veristico.

Tutto è iniziato con l'intento di arrivare alle Sporadi senza correre il rischio di prendere il meltemi in faccia, ed era naturale che costeggiare l'Eubea ad Ovest sarebbe stato il naturale itinerario.

Poiché l'obiettivo primario erano per l'appunto le Sporadi, non ho mai preso in considerazione di visitare l'Eubea, tantomeno perché gli amici interpellati si erano espressi al riguardo senza lode né infamia.

"se va bene hai poco vento e niente onda, ma tutto in una specie di canale fra le montagne".

Ed invece non è così.

A parte il trasferimento dalla terraferma greca ( porto Rafti:super) alle prime propaggini a sud dell'isola, 20 miglia di mare dove il meltemi colpisce ancora, con onda e vento forte, il resto del viaggio si snoda praticamente senza rischi, con relativamente poco vento o in assenza di notte, fra paesaggi interessanti e baie tutte da scoprire.

Basta documentarsi un po' per capire che a poche miglia da Lavrion si apre una destinazione ricca di sorprese. Non sarà il meltemi a caratterizzare la vacanza, ma spesso il velista cerca anche il piacere dell'ozio alla fonda in una baia sicura

Si potrebbero individuare 4 tratti, ognuno di circa 30 miglia, dove il ricovero è sempre sicuro e facile da raggiungere.:

il primo, di circa 30 miglia, in direzione NORD, con molti siti e baie da visitare e sui quali fermarsi a godere il mare..

Il secondo, direzione OVEST, che fa capo al ponte girevole di Khalkis, ed ha in questa cittadina un'interessante espressione dello sviluppo turistico della zona

Il terzo, sempre verso OVEST, dopo il ponte fino al gomito di capo Kinaion, con le belle isole Likhades, ci riporta all'economia di 50 anni fa, nel primo dopoguerra, con i pescatori che vendono il pesce direttamente dalle barche e le coste punteggiate di paesini lindi ed immersi nel verde delle coltivazioni e dei boschi

Il quarto infine, dal gomito che verso EST porta in braccio alle Sporadi, assomiglia ad un paesaggio lacustre svizzero, con le pinete che scendono fino al mare, con baiette disabitate, con strade che s'indovinano lungo la costa, e paesi sul mare che richiamano quelli delle 5 terre.

Uno skipper tedesco mi aveva detto che l'Eubea era molto bella, non frequentata e poco conosciuta, ma non avrei creduto di trovare un'isola così interessante.

Ho visto una lingua di terra con le tende ed i ragazzi attorno al fuoco, come una volta accadeva...

Ho navigato lungo le sue coste anche in notturna, 2 volte, in assoluta sicurezza e con scarsissimo traffico, seguendo la rotta con l'aiuto dei fari e fanali, sempre con l'alternativa del ricovero in terra .

Il fascino del transito sotto il ponte girevole, rigorosamente attorno a mezzanotte, con la marea che nell'ora di punta raggiunge i 3/4 nodi, assume una caratteristica dominante quando con la barca si passa sotto gli occhi di centinaia di persone che si affacciano alle rive per guardare il corteo di barche a vela, a motore, grandi e piccole, motoscafi, navette, sfilare sotto i loro occhi.

Non c'è che dire: è un'attrazione da non perdere, sia per chi lo attraversa sia per chi guarda dalle rive.

Il passaggio fra le isole di un piccolo arcipelago, sopra un basso fondale "caraibico" di appena 5 metri, acqua trasparente, dove vien voglia di fermarsi fino al tramonto.

L'incontro con una barca di pescatori che stava togliendo il pesce dalle reti: ho chiesto se ne vendevano, e ci siamo capiti anche se nessuno parlava la lingua dell'altro. Ci siamo affiancati, sono salito a bordo, ho scelto una scarpina ed una coda di rospo, mi hanno pulito tutto, lavato , pesato (oltre 2 Kg), 50 €, e la reciproca soddisfazione di esserci fatti un piacere.

Immaginatevi l'intima soddisfazione di pregustare una zuppa con quel pesce....

Sfilare davanti ad una spiaggia deserta alle 8 di mattina, con le sdraio pronte a ricevere i bagnanti, una sola fila davanti al bagnasciuga.... Altro che le nostre spiagge....

Ed infine qualche casa direttamente affacciata al mare, con la barca dondolante sul piccolo molo, e l'orto lussureggiante dietro l'angolo.

Insomma, visioni ed atmosfera di 50 anni fa, che mi hanno fatto molto piacere, e che sicuramente mi riporteranno su queste coste, non in transito ma come meta.

## **SPORADI**

Un riscontro all'altezza della loro fama.

Sono isole indubbiamente lontane e scomode da raggiungere: in aereo si arriva direttamente a Skiatos e Skiros, oppure in autobus da Atene fino ad Ay Kostandinos, sulla costa, e poi in traghetto fino alle Sporadi, il tutto in circa 8 ore(fra una cosa e l'altra).

Noi siamo arrivati a Skiatos direttamente dal canale dell'Eubea, con un leggero vento di prua, con nelle narici ancora il profumo di bosco e di resina dei boschi di pini.

Avevamo già gli wait point delle baie da visitare e dei ridossi, ed abbiamo puntato subito sulla prima tappa.

Avevo in programma di fermarmi in tutte le isole principali: Skiatos, Skopelos, Alonissos, Panaja e Skiros, anche se non sapevo in quale ordine.

Arrivando dall'Eubea sarebbe stato logico partire da Skiatos, e così è stato.

Un paio di giorni in baia, altrettanti in porto per far scaricare una burrasca che era stata prevista da 10 giorni, stando al sicuro riparati, poi Skopelos con visita al paese in...autobus, quindi diretti fino a Panaja, dove siamo stati nelle 2 baie principali, ed infine Alonissos, con visita alla Cora ridotta ad attrazione turistica.

Dovevamo infine decidere se rientrare sotto costa dall'Eubea o visitare anche Skiros e passare da fuori nell'Egeo, ma la voglia di toccare anche quest'isola era grande e non ce la siamo fatta scappare. Purtroppo le previsioni allarmistiche non ci hanno consentito di visitare l'isola che non c'è, Scarsura, tanto declamata da Tony, ma sarà per un'altra volta.

Opinioni?

L'unico aspetto negativo per tutte, è l'impossibilità di godere del tramonto, poiché le baie sono tutte coperte ad W.

**Panaja : 9** Ai confini delle Sporadi, con le sue baie superbe e deserte, mare splendido, ed il monastero da visitare anche se un po' troppo enfatizzato. Siamo stati alla fonda quattro giorni, bagni ed aperitivi serali da non dimenticare

**Alonissos: 9** Anche se la cora è solo per i turisti, offre baie splendide ed un paesaggio che scivola piacevolmente dalla barca. Una sosta tattica in un borgo, una in paese ed una in baia. Belli i colori, con le coltivazioni di ulivi che si staccano sulle colline e che si vedono dal mare.

**Skopelos : 7** Forse la meno attraente, specie il paese che lascia a desiderare anche per la pulizia. Le baie sono molto profonde, e non è facile dar fondo.

**Skiatos: 8** sicuramente il paese più armonico, più organizzato, che s'integra fra il porto ed il centro turistico, e per questo anche il più frequentato. Piacevole la suddivisione fra il vecchio porto e la nuova marina, che fanno mantenere al paese la sua anima. Le strade in salita verso la parte vecchia consentono di raggiungere angoli dolci e saporiti, soprattutto potendoli gustare seduti in una terrazza, davanti ad un caffè-frappe-nescafe o un Grec-coffee, sopra il vecchio porto, dominando l'orizzonte. Spiagge piene di turisti, attrezzate, comunque c'è posto per tutti.

**Skiros:10** L'isola più autentica, la più difficile da raggiungere, soprattutto in barca, e forse per questo ha mantenuto una sua anima. In porto eravamo solo due barche a vela ed uno yacht. Abbiamo preso il motorino, visitato l'isola ed il paese di Skiros, siamo saliti sulla rocca attraversando vie immacolate, fino ad incontrare il leone di san marco a testimonianza del presidio veneziano, il tutto circondati da un'atmosfera dolce e cortese.

Le persone si fermavano volentieri a parlare, e spiegare i tipi di piante e fiori che coltivavano in vasi. Abbiamo conosciuto anche negoziante, auto-definitosi filo-italiano, tifoso della Sampdoria, che aveva un negozietto ....indefinibile....c'erano stringhe di cuoio e campanelle per le capre, colori e quadretti, un bazar di qualità.....

Isola che non si dimentica.

## 8-Il cacciatore di polipi

Quest'anno a bordo ho un personaggio particolare, austriaco di origine, ma apolide di indole. Ha vissuto in Grecia, Italia ed ora in Svizzera, ma è sempre in giro di qua e di là.

Vuole comperarsi un catamarano, ma da austriaco, senza il mare, non era mai andato in barca e mi ha chiesto di venire con me in Grecia per imparare....

Ok, io t'insegno ad andare in barca e tu cosa m'insegni? E lui: a giocare con i polipi e a prenderli con le mani, ma solo in Grecia, perché io conosco i polipi greci.

E così ad Erikussa, la prima fermata in territorio greco, a nord di Corfu, isoletta che sa un po' di Venezia e di Grecia, lui scende in acqua con la muta ed i piombi, armato solo del guanto destro (perché non è mancino) di pelle gialla e di una pallina bianca.

Dopo un po' scendo a terra con il marinaio, con il dinghi, a fare la spesa, mi gusto il primo "greac coffee" della stagione, mi gusto l'atmosfera assolata e candida delle stradine su cui si affacciano le case bianche con gli scuri azzurri, e mentre il marinaio porta a bordo le cibarie io me ne ritorno a nuoto con la maschera.

Fondale di sabbia e sotto la barca, vicino ad un sacchetto vuoto di patatine (i soliti vandali del mare) vedo un...polipo. Non ne avevo mai visti sul fondale, a spasso, e non saprei dove possano nascondersi sulla sabbia, o vivere, e scendo per vederlo meglio, in un fondale di cinque metri, sapendo che non sarei senz'altro capace di prenderlo a mani nude e lo.. punto.

Lui allarga i tentacoli, sulla difensiva, ci guardiamo e lui rimane immobile.

Devo risalire per prendere fiato, poi ridiscendo ma lui non c'è più. C'è solo il sacchetto vuoto delle patatine, a testimoniare il passaggio di una barca di vandali.

Dopo un po' rientra a bordo il cacciatore di polipi, con il guanto giallo in una mano ed il sacchetto delle patatine che avevo visto prima sul fondo, nell'altra.

Mario vieni, vieni, che ti insegno a prendere i polipi con le mani.

Bisogna sapere che i polipi sono animali individualisti, ermafroditi, cannibali anche con se stessi, sono un po' stupidi, ma curiosi e amano la "coquetterie". Sono attirati da ciò che luccica, dalle conchiglie vuote, e hanno una memoria visiva. Amano la comodità, hanno sempre più di una tana, e si trasferiscono da una all'altra continuamente. Una scatola vuota, un barattolo aperto, il mattone forato, insomma: dove c'è un buco da adibire a rifugio, anche sotto ad una pietra, ognuno di questi può essere una tana da polipo.

Come lo diventa? Sicuramente coprendola di sabbia, ma abbellendo l'entrata della tana con conchiglie, così la riconoscono facilmente.

Pertanto, se nuotando si nota un buco sulla sabbia ricoperto di conchiglie, o un barattolo con attorno conchiglie vuote, o un sasso un po' scoperto con una scia di conchigliette vicino, beh, è facile che sotto vi sia il polipo, o quantomeno potrebbe essere una delle sue "case".

Ma anche un sacchetto vuoto mezzo insabbiato, purchè attorno abbia gusci di conchiglie, può essere una tana per il polipo,

Aveva visto il sacchetto sulla sabbia, aveva visto le conchiglie tutte attorno, e a colpo sicuro ha preso il sacchetto e lo ha portato a bordo con la sorpresa dentro.

E così ....ecco spiegato il mistero del sacchetto nella mano del cacciatore di polipi.

Ma il guanto giallo? E la pallina bianca?

Il polipo è curioso. Una volta individuato un possibile rifugio, si lascia cadere la pallina bianca davanti alla tana, e siccome lui ama l'ordine e non vuole intrusioni in casa, esce per spostarla, e anche per vedere chi gli rovina l'ordine precostituito. Se esce di molto, zac, un rapido gesto con la mano guantata, e lo si prende.

Se invece esce di poco, e la tana è poco profonda, si entra con la mano guantata nella tana e lo si prende.

Se la tana è profonda, il gioco è più lungo: si comincia lasciando cadere la pallina dentro l'apertura, e dopo un po' lui la butta fuori. Si ripete l'operazione finché lui, indispettito, esce con circospezione



a vedere chi rompe...e a quel punto, basta aspettarlo, essere pronti, veloci e ....zac, lo si prende con la mano guantata.

Il cacciatore di polipi mi ha raccontato che i polipi non sono ospitali, e non vogliono intrusi in casa. Una volta aveva preso un polipo piccolino, e non avendo con se la pallina bianca, lo ha usato al suo posto con il solito giochetto .

Questi si è subito rifugiato, credendo di scappare, dentro al buco. Dopo un po' il piccolino viene spinto dal polipo grande, con i tentacoli, fuori dalla tana, e non contento esce dal buco per impedirgli di rientrare, e a questo punto....zac....meglio la gallina che l'uovo....

Giusto castigo per ospitalità non concessa.

Ho accompagnato un paio di volte il cacciatore di polipi durante le sue battute, ho assistito ad alcune catture, e devo dire che è effettivamente una caccia alla pari: niente armi, solo l'uomo e l'animale.

Una volta presi e portati a bordo, li pulisce, li sbatte sulla pinna (non sul teck), li strofina fino a rompere tutte le fibre, poi ben puliti, se c'è tempo, li mette in cella frigorifera.

Per cucinarli: patate, una cipolla, polipi, acqua, tutto assieme in pentola a pressione per mezz'oretta, olio, sale, peperoncino e...buon appetito.

## **9-COSE CHE CAPITANO A BORDO**

....ogni riferimento a fatti, a persone, a cose, ad avvenimenti accaduti potrebbe essere puramente casuale....POTREBBE.....

Quando vivi un po' di tempo a bordo, e sei cosciente di non poter fare tutto da solo, giungi alla conclusione che un giovane marinaio può essere un valido aiuto.

Ad una certa età non si può fare tutto da soli, anche se invidio l'amico Bruno che è arrivato da solo fino in Portogallo a bordo del suo Gran Soleil, e per evitare incidenti e situazioni a rischio, piuttosto che rinunciare a viaggiare in barca sono giunto alla conclusione che sperimentare una compagnia "a pagamento" poteva essere una soluzione.

Avrei avuto sia un aiuto nelle manovre sia nella tenuta in ordine della barca.

L'amico Tony mi aveva messo in guardia sulla possibilità che il marinaio pagato per aiutarmi sarebbe diventato un impegno non solo economico ma anche di tempo impiegato per adempiere ai suoi bisogni primari: sì, perché il marinaio deve mangiare almeno 2 volte al giorno, oltre all'intervallo di mezza mattina e mezzo pomeriggio, e se il marinaio è giovane ed affamato l'impegno si trasforma in un obbligo cogente. Se al marinaio poi piacciono il caffè, il vino e gli alcolici, devi provvedere anche a non farglieli mancare, altrimenti ti svaligia la cambusa.

E così, dopo aver cercato invano una soluzione transitoria con l'arruolamento di giovani che gravitano intorno al marina di Monfalcone e dintorni di Trieste-Grado, oltre ad offrire l'opportunità di un'esperienza a bordo ad alcuni figli di amici, ho dovuto ricorrere all'offerta di un amico che mi aveva suggerito un giovane patentato che aveva bisogno di completare un'esperienza a bordo.

Questo era stato imbarcato sulla sua barca di charter come aiuto per gli ospiti, e non essendo ancora autonomo come skipper avrebbe gradito un imbarco per la stagione.

Gli avevo fatto presente che la mia esigenza era soprattutto di condivisione del viaggio, ed anche se avrei gradito una persona con esperienza marinara effettiva, al fine di non avere qui pro quo durante le manovre o nella lettura-interpretazione di ciò che accade in mare, si poteva fare

E così il fatto che la persona fosse un giramondo, avesse vissuto all'estero per anni da solo, e fosse scapolo, mi hanno fatto propendere per un sì.

Giovane quasi quarantenne, fisico e "cara" alla Giannini con la melato nel film" persi in un mare d'agosto.....",piercing sul sopracciglio, orecchino, tartaruga scolpita, tatuaggi artistici sul petto e braccia, diventa così il mio compagno di viaggio.

Avremmo avuto a bordo quasi sempre amici, oltre a Wilma per le ferie, e quindi lo informo che la sua presenza sarà vissuta molto informalmente, non certo come un marinaio pagato per servire, ma

come quella di un amico, alla stessa stregua degli altri, anche se mi sarei aspettato un suo contributo attivo nella tenuta in ordine della barca e nella navigazione.

E così già ai primi di giugno sale a bordo e gli do le chiavi della barca, perché a causa di improrogabili problemi di salute avevo dovuto posticipare la partenza ai primi di luglio.

Vive a bordo, si porta la bicicletta a Monfalcone per essere autonomo nei piccoli spostamenti, prende confidenza con le cose da fare.

Non avevo dubbi sul fatto che avrei dovuto insegnarli molte cose, ma la barca era stata sistemata a dovere, moltissima manutenzione straordinaria effettuata durante l'inverno, e pertanto anche i rischi di imprevisti avrebbero essere limitati, ed ero fiducioso in una crociera di tutto relax.

Quando invito gli amici a bordo del "Sound of Silene", desidero offrire loro la miglior ospitalità, e per questo non è necessario avere solamente la cambusa piena, ma anche la barca in ordine e ben funzionante, e con un marinaio pagato a bordo ero certo che questo risultato avrebbe potuto essere raggiunto.

Invece non è stato così.

Non è stato così perché hanno iniziato a capitare tanti fatti o piccoli incidenti che, vuoi per la imprevedibilità, vuoi per la sfortuna, vuoi per errore, vuoi per inesperienza, vuoi per superficialità nel modo di fare, mi hanno trasformato la crociera estiva in un ...percorso ad ostacoli, da affrontare e da superare, a volte anche impegnativi.

Soprattutto quando la manutenzione preventiva era stata fatta proprio per evitare imprevisti...prevedibili ed evitabili sulle parti meccaniche della barca.

Tant'è che ad un certo momento mi sono perfino chiesto se a bordo qualcuno non portasse sfiga, tante erano le vicissitudini che mi stavano capitando.

Ho parlato di questo a Mauro, chiedendogli se mi mandava un antisfiga, e mi ha risposto dicendomi che un suo amico aveva attaccato un cornetto nel salone, ma non era servito a nulla, e mi suggeriva, come da tradizione istriana e come ultima spiaggia, di bruciare dei rami di ulivo a bordo, e lui ne aveva nel nel caso...

Zio bric!

### **Perdita gasolio**

Già prima di partire cominciano i problemi: una perdita di gasolio che non si capisce da dove venga e la cinghia che dopo l'intervento di rettifica del suo asse balla troppo, ma i sintomi sono leggeri e sembra risolvibili in fretta.

Appena partiti già a Cittanova capisco che non è così, ma ormai non si torna indietro: cercheremo l'origine della perdita e la fermeremo.

La fermeremo? Ogni giorno, o meglio ogni 8 ore di motore, si doveva togliere almeno mezzo litro di gasolio senza capire da dove veniva: pulizia costante, borotalco per individuare la perdita, stringi valvole, bulloni, metti carta, preghiere....niente. A Guvia un meccanico interviene su un iniettore appena mantenuto e dice che era stretto male: è andato vicino al vero motivo, perché la causa sarebbe stata proprio l'iniettore.

Solo a Kiato con l'intervento di Antonio, meccanico suggerito da un amico, meccanico e...professore di meccanica... che ha passato sotto la lente di ingrandimento ogni punto del circuito, dal serbatoio e finalmente fino all'iniettore... poi logicamente smontato, sono venuto a capo dell'arcano.

### **Pompa di raffreddamento**

Ma non poteva finire qui: era solo l'inizio di un calvario.

Sistemato l'iniettore non c'è più perdita di gasolio, ma inizia subito quella di...acqua dalla pompa.

Ma come, se è stata appena smontata e immagino mantenuta? Girante? Guarnizione? Sì, perché la guarnizione è pizzicata....questo è l'esito della riparazione

## **Cinghia di trasmissione**

Un altro problema conseguente ad un lavoro mal fatto a terra. Sono due cinghie che devono lavorare assieme per caricare l'alternatore. Sono un po' lunghe e devono rimanere tese senza toccarsi. Invece si allentano e si toccano: polvere di gomma in tutto il vano motore, puzza di gomma e nonostante più volte al giorno si tirino le cinghie, prima di Mliet una salta fuori. Un casino, e alla fine si arriva a Corfu con una cinghia solo. Anche qui il meccanico viene e cambia le cinghie, tira, molla cazza, dice che ora è apposto.

Nossignore, lo sarò solo a Kiato quando Angelo, Ing. meccanico, mi costruisce al banco, con il tornio, un distanziatore. Da allora non ho più toccato le cinghie.

## **Pressostato**

Le conseguenze dell'andare con una cinghia sola sono state la rottura del pressostato, che ad un certo momento davanti a C° Sunion, prima di Lavrion, si è messo a funzionare, azionando la pompa (con i rubinetti chiusi): il circuito è andato in pressione ed è saltato in due punti, a prua sulla doccia e a poppa non so dove.

Conseguenza: a parte cambiare il pressostato, ho dovuto chiudere il circuito nella parte di prua, ed usare i rubinetti solo con l'acqua a pedale... se aziono la pompa per la doccia, mi ritrovo acqua nella sentina della baderna...poca, che poi defluisce in sentina, dove la pompa scatta.... A Monfalcone dovrò smontare le paratie per individuare i punti deboli e risolvere il problema.

## **luce di via rossa**

Quest'anno per risparmiare sui consumi ho cambiato tutte le lampade tradizionali sostituendole con quelle a led, e a Monfalcone il marinaio mi ha aiutato nell'operazione ed ha sostituito anche quelle delle luci di via.

Bisognava aprire la chiesuola sul pulpito, svitare da sotto il tappo di plastica protettiva, tirare fuori la lampada, sostituirla con quella a led, controllare l'effettivo funzionamento prima e dopo, richiudere bene il tutto.

Ora bisogna sapere che Marietto aveva appena fatto manutenzione straordinaria sui cavi ed attacchi proprio sulle luci di via, per prevenzione...con tutta l'acqua che si prende non si sa mai...

Dopo il ponte di Khalkis, nell'Eubea, siamo in notturna e mi accorgo che la luce di via rossa non funziona.

Mando il marinaio a controllare: con i movimenti si sarà staccato un contatto. Lui va a prua con la lampada, cacciavite, ma non torna...non c'è mare né vento, per cui dovrebbe essere semplice, ma purtroppo dopo un po' mi dice che la luce non si accende anche se i contatti sono apposto.

Gli dico di cambiare la lampada, di vedere cosa non va: funzionava prima, possibile che non si capisca cosa non va? neppure con la lampada nuova si accende e pertanto gli dico di richiudere e di lasciar perdere: per fortuna non c'è traffico, nessuna barca in giro, faremo il giorno dopo con il chiaro. Dopo altrettanti 10 minuti non rientra da prua: vado a prua e vedo che armeggia con il tappo della chiesuola, bestemmiando, e insofferente perché non riusciva ad avvitarlo da sotto. Gli dico: vedi che la chiesuola è nuova, l'ho cambiata l'anno scorso, e deve chiudersi senza sforzarla., altrimenti perde il filetto ed entra acqua...

Il giorno dopo a Skiatos affrontiamo il problema, smontiamo tutto, tiriamo fuori l'attacco della lampada, e voglio vedere se i due fili fanno contatto bene con i morsetti .... e tutto mi rimane in mano. Il morsetto non c'era più, corrosivo dal sale. Cosa era successo: quando il marinaio ha cambiato i led non ha chiuso bene il tappo, è entrata acqua ed in poco più di un mese il sale ha corrosivo i fili, ed alla fine....il rosso di via non funzionava.

Io sono diventato rosso dalla incazzatura, ma che fare? ho dovuto fare un'aggiunta con del filo nuovo, usando un mammut provvisorio, chiuso il tutto con nastro da esterni, e rimontato lasciando un pezzo di filo esterno ma ben bloccato

Adesso funziona, ma fino a quando?.

Cose che capitano, ma non così, facendo i lavori con superficialità.

Adesso devo riflettere se mettere la “plafoniera” in testa d’albero con una sola lampada che alimenti le luci di via ed il coronamento.

Ora sono tre luci con tre lampade, tutte accessibili dalla coperta. in caso di bisogno non è un problema cambiarla e comunque se se ne rompe una perdo il 33% di funzionalità. Con la soluzione alternativa se si rompe la lampada perdo il 100% di funzionalità, e per cambiarla bisogna andare in testa d’albero...vedremo

### **Acqua non potabile nel serbatoio**

Dalla partenza da Monfalcone avevo spiegato al marinaio che in questa crociera avrei voluto sperimentare il dissalatore assieme ad un depuratore d’acqua, in modo da poter essere autonomo nella gestione dell’acqua potabile. Sì, perché non sufficiente che l’acqua che si carica nei serbatoi sia potabile per poterla poi bere: deve essere igienicamente sana, e rimanendo nel serbatoio può non esserlo. Conditio sine qua non... bisogna evitare di fare acqua nei porti dove dichiaratamente l’acqua non è potabile. Basta chiederlo.

A Guvia per esempio non è ottima ma è potabile .

Quando siamo arrivati a Kiato il marinaio mi chiede se deve attaccare la manichetta e fare acqua: Gli dico di attaccarla, lavare la barca ma non fare acqua, perchè non sapevo se fosse potabile, dovevo prima chiedere. Scendo sottocoperta, sento che lava la barca e faccio le mie cose. Quando riesco vedo che il finale della manichetta è infilata nella presa dell’acqua: sta facendo acqua.

E’ inutile, ormai erano almeno 10 minuti che riempiva il serbatoio: si era dimenticato di quello che li avevo detto...

Che fare? lo mangio vivo.... alla seguente sosta avrei ripulito il serbatoio.....vatti a fidare dei marinai..

Zio bric

### **tappo aperto nel serbatoio d’acqua**

Siamo a Guvia, e dopo aver lavato la barca facciamo acqua. Il tappo del serbatoio è a poppa, vicino alle bitte di ormeggio, dove ci sono anche i cavi. La barca è leggermente appoppata, e dalla prua l’acqua che scorre in coperta defluisce a poppa portandosi via lo sporco, per lo più polvere, ma a volte anche altro.

Quando il tappo è chiuso va bene, l’acqua che eventualmente ristagna prima di defluire non da fastidio, ma quando il tappo è aperto l’eventuale acqua che ristagna può finire nel serbatoio.

Ora succede che quando il serbatoio si riempie, lo sfiatatoio non riesce a scaricare il sovrappiù di acqua, e se non sei pronto a togliere la manichetta in l’entrata, e chiudere con il tappo, l’acqua continua ad uscire, fa pozza, risale lungo la falchetta, e diventa tutt’uno con il serbatoio che continua a ricevere.

Beh, a Guvia abbiamo riempito il serbatoio, ma poi l’acqua ha continuato a mescolarsi in coperta ed entrare nel serbatoio, perchè qualcuno se ne era scordato....

Mi sono consolato pensando che per fortuna non era il tappo del gasolio..

Vai a fidarti del marinaio

### **Si tocca**

A Verudella abbiamo un piccolo incidente: diamo fondo nella baia di destra in prossimità della seconda uscita, dov’è segnato un basso fondale, e la mattina il marinaio mi segnala che una barca delle nostre dimensioni sta uscendo per quella via. Mi dice che non c’è problema ed io senza pensarci molto, piano piano, mi avvio verso quella uscita. Sonar acceso e occhio sul log: dopo un po’ vedo che il fondale si alza, e non faccio neppure in tempo a fermarmi che tocco ....retro marcia ma ....il danno è fatto, e non sono più immacolato.

Vai a fidarti del marinaio, ma comunque la colpa è mia, la colpa è sempre dello skipper

## **Vino rosso**

A Corfu se ne vanno Sandro e Dieter.. rifaccio la spesa e decido di fare un bel ragù da mangiare con il cus-cus. A cena per l'occasione decido di aprire una bottiglia di rosso.

Tavola apparecchiata fuori, passo la bottiglia aperta al marinaio, lui la appoggia sul tavolo anziché metterla nel cesto e... un piccolo movimento della barca la fa cadere.

Conseguenza: vino sparso sulla tavola, tovaglia, copri tovaglia, per fortuna si salva il teck.

Lui si dispera, si da del cretino...

Scusa mario

Zio bric

## **Gasolio**

Sempre a Corfu faccio il pieno di gasolio. Gli dico di bagnare la coperta in prossimità del tappo del serbatoio perché...non si sa mai, se esce gasolio durante il rifornimento ed il tek è bagnato, si limita il danno.

Inevitabilmente purtroppo succede che esce un po' carburante, neanche a farlo apposta, e per fortuna sul teck bagnato non rimane traccia.

Però il liquame, acqua sporca e gasolio, uscendo dalla falchetta a poppa, passa sulle cime di ormeggio, che indubbiamente nella parte che non appoggia in coperta assorbono il gasolio. Facciamo manovra, rientriamo al posto di ormeggio, il marinaio adduglia le cime che non servono. Per asciugarle dove le mette? ma in coperta, sul teck, proprio davanti al pozzetto. Dopo un po' me ne accorgo perché togliendo le cime dal passaggio vedo una macchia scura che non era d'acqua...ma il danno è già fatto.

Poi si impegna per togliere la macchia con la carta smerigliata leggera, ma non è certo la soluzione.....

Il suo commento, come sempre....scusa mario

## **Ma non è finita.**

Al ritorno siamo transitati ancora da Guvia, e siamo andati a fare gasolio.

Per fortuna aveva bagnati bene la coperta in corrispondenza del tappo del gasolio, perché un rabbuffo non controllato (sic!) , ha fatto uscire mezzo litro di schiuma di gasolio dal serbatoio quasi pieno, che si è riversata sulla coperta. Per fortuna ci sono gli ombrinali, il teck era ben bagnato, ed ho subito pensato che forse si poteva limitare il danno gettando acqua e facendola uscire dall'ombrinale più prossimo.

Nossignore: per fortuna ha chiuso prima il tappo del serbatoio, perché non ho fatto in tempo a mettere uno straccio per orientare il getto d'acqua che ha scaraventato tutto il secchio d'acqua sulla schiuma e gasolio inondando da mezza barca fino a poppa., con la conseguenza di sporcare di gasolio tutta la coperta e le cime. Ma pensavo di far uscire il gasolio da poppa, è stata la sua giustificazione.

Porco.....cane, ma se il gasolio è più leggero dell'acqua e ci sono ben due ombrinali vicino al serbatoio, perché non usate attenzione e con calma far scivolare tutto fuori bordo senza sporcare tutto il ponte e le cime d'ormeggio fino a poppa? perché non andare piano, usare gentilezza e pensare, anziché fare con foga, violenza e senza pensare?

Poi si è scusato, mi ha ridetto che lui è così, e con la coda in mezzo alle gambe ha iniziato a gettare secchi d'acqua di mare per pulire.

Zio bric, possibile che ad ogni cosa che fa debba fare danni?

.....e non è finita, perché facendo manovra per uscire dall'ormeggio del distributore, ha voluto fare di testa sua, un'altra volta, e stava succedendo quello che è successo a Corinto,.

Sì, perché questo bravo marinaio anziché mollare a prua e farmi sfilare di poppa come gli avevo detto, ha voluto saltare a terra per allargarmi la poppa, con la conseguenza che la cima d'ormeggio è andata in tensione, facendo avvicinare la prua alla banchina, e solo dando macchine avanti ho evitato il botto.

Logicamente andando avanti è rientrata la poppa, e potevo fare danno sbattendo contro la barca che avevo dietro....

Che devo fare? e poi non è vero che qualcuno porta sfiga?

### **Il mare con una mano da e con l'altra prende**

Ho una mania: mi piace che i parabordi in posizione di lavoro siano ben sistemati, ma soprattutto in navigazione siano collocati in modo da non dare fastidio.... alla vista....e al passaggio in coperta

Ne avevo 9, uno regalato dal mare, ma ora sono 8, e ormai da un anno li tengo in coperta appesi orizzontali ognuno alla propria cima alle draglie, con la cima che li tiene basculanti fra un candeliere e l'altro. Stanno anche bene, ognuno con la propria copertina di protezione ...

Quest'anno però il marinaio ha deciso che non gli piaceva, e siccome è un lavoro impegnativo metterli e toglierli dalle draglie ad ogni manovra, li lasciava in coperta appesi da un lato solo.

Quando si fa manovra e devono essere messi in posizione di lavoro, con un calcio o una manata ben data, ed un solo "inchino" del busto, i parabordi schizzano sopra la draglie e dondolando fuori bordo alla fine si fermano al loro posto, che è sempre lo stesso. Se mai si regolano in prossimità della banchina o al bisogno.

Ad ogni manovra che si faceva a me veniva il famoro-blu.: sapete cos'è? Ve lo spiegherò in appendice.

Mi vedevo ogni volta il parabordo scappare via, fuori bordo, soprattutto sentivo le sue "impossibili lamentele": ma trattami bene...in fondo ti salvo le fiancate.,.

A me non piace ordinare, soprattutto i barca, e spero che gli ospiti o l'equipaggio capiscano da soli cosa e come si deve fare, ed anche questa volta alla partenza da Corfu non dico niente, ma stanco dell'andazzo, metto il pilota automatico ed alloggio i parabordi come voglio io, riposizionando le cime di ognuno per adattarle alla lunghezza necessaria a bascularli sulle draglie.

Bel lavoro, e vedo che il marinaio rimane un po' sconcertato, perchè sarà un lavoro in più ad ogni manovra.

Arriviamo a Lefka e bisogna attraversare il canale, e forse ormeggiarsi al volo.

Gli dico di mettere in posizione i parabordi, lui li scioglie ( come bisogna fare) e con una manata li butta fuori bordo uno ad uno.

Ad un tratto vedo che un parabordo ha il nodo lasco, ma non faccio in tempo a dirglielo che lui, non essendosene accorto, lo getta alle spalle fuori bordo, passando al seguente parabordo.

Logicamente in men che non si dica il nodo si scioglie e il parabordo finisce in acqua: eravamo in pieno canale, stretto, tutti in fila indiana, e a cosa serve che mi dica: gira la barca che andiamo a prenderlo.....quel che è fatto è fatto, il mare con una mano da e con l'altra prende....

O meglio: il mare prende quello che tu gli dai...

Zio bric

### **Esistono i porta-sfiga?**

Quest'anno l'amico Paolo mi ha convinto ad acquistare una canna da pesca con mulinello per pescare alla traina in barca.

Quando me ne parlò un pomeriggio a casa sua mi disse: non puoi non averla, in Grecia si prende bene, non fai nessuna fatica. ..e poi si pescano certi tonni così.... Alla mia replica che non avrei saputo dove fare acquisti per l'attrezzatura, né cosa prendere, dacché sono fuori da questo giro hobbistico e non avevo tempo da dedicarvi, mi disse: penso tutto io, ti ordino l'attrezzatura tramite e-bay, anzi, potresti predisporti solo per i pesci fra 10 e 20 Kg. e così prima di partire passi da me e ti preparo tutto.

Tu pensa solo alle esche e al parapancia, perché ne hai bisogno per tirare a bordo il pesce: sai, quello grosso tira, tira, e se non appoggi la canna ben bene rischi di farti male o di perdere tutto

Io acconsento, pensando che tutto sommato avrebbe potuto essere un'idea anche per passare il tempo: al limite ci avrebbero pensato il marinaio o gli ospiti .

Purtroppo nel primo tragitto fino a Corfu non siamo riusciti a fare nulla.

Poi, prima di Lefka, riusciamo a tirare fuori la canna: avevamo un appuntamento con Paolo dopo Lefka, e volevo dirgli che avevo...preso un pesce così... Sistemiamo tutto a poppa, ma la frizione del mulinello non funziona. Prova e riprova, svita, riavvita, gira il filo, ..niente da fare. Attrezzatura nuova di pallino... tutto d rifare, e giacché lo incontreremo, Paolo ci darà una mano, .

Quando ci incontriamo ci dice che effettivamente il mulinello nuovo era rotto. Sfiga?

Paolo ci da un suo mulinello in sostituzione, dicendomi che al suo rientro in Italia avrebbe pensato lui a cambiarlo in garanzia. Così ripartiamo con un mulinello già collaudato.

A Lavrion conosciamo uno skipper tedesco, Rolf, che ci conferma che il mare greco è buono per pescare: lui butta la canna e dopo un quarto d'ora prende sempre qualcosa., e questo mi conforta. se lo fa lui, noi non potremo essere da meno A Lavrion arriva anche Franco, e durante un trasferimento fra le isole Sporadi decidiamo di tentare.

Dico al marinaio di prendere la canna, di armarla e di iniziare la traina.. Lui inizia l'operazione, arma, prova , riprova, sembra che il mulinello non funzioni. Scorrono i primi metri di filo ma poi si blocca tutto.: il filo non sale ne scende più, il mulinello è bloccato. Gli dico di riprovare, ma di stare attento: il mulinello è potente, ha forza, e non deve stirare il filo...sembra facile....

Lui riprova, due giri, e.... TAC.....tranciato, segato, rotto, come si dice,

Zio bric, persi 10 metri di filo con piombo nuovo, terminale novo, rapala nuovo... che dire: lui si dispera, si dispiace, si da del cretino.....ma quel che è fatto è fatto.... addio pesca, almeno per il momento. Scusa mario...

Poi Franco ha ripristinato tutto, con nuovo piombo, terminale, rapala, ma chissà perché non ho più voglia di provare a pescare; tutto ciò che lui tocca si rompe...

Comincio a guardarmi dal fargli fare i lavori bordo....da quando è a bordo ne succedono di tutti i colori.

Forse qualcuno porta sfiga

E così effettivamente non ho più pescato fino al rientro in Adriatico.

Dopo Corfu ritento la fortuna, preparo la canna a poppa, il marinaio mette il piombo sul filo a 2 metri dal rapala e cala il tutto in acqua. Passa il tempo e nulla succede. Vado a vedere, mi avvicino alla canna, controllo il filo, guardo in mare a poppavia e vedo che in fondo qualcosa salta fuori dall'acqua. Ritiro il filo, la resistenza è poca e alla fine scopro che il piombo non c'è più....

Errore? Disattenzione?normale accadimento?

Cose che succedono o effettivamente qualcuno porta sfiga?

### **Cime a terra.**

L'ormeggio con le cime a terra è particolare: non è difficile, ma bisogna saperlo fare e deve essere coordinato fra chi è al timone e chi va a terra.

Si può andare a terra con il dinghi o a nuoto, ma è importante che la lunghezza della cima da trasportare non sia tale da far diventare tanto pesante il terminale da portare a terra..

Certo che se il marinaio preposto non è u buon nuotatore, non ha fiato né potenza, non porterà a terra una cima neppure a 10 metri..... perché così è successo.

Isola d Pelagos nelle Sporadi, baia di Panaria.: faccio un giro di perlustrazione per vedere il fondo, decido il punto dove buttare l'ancora, predispongo le cime da portare a terra, chiedo al marinaio se se la sente di portarle a nuoto...sono circa 20 metri, mi dice di sì.

Diamo fondo, macchina indietro piano quasi ferma, ferma: siamo immobili a pochi metri da terra, e gli dico di sbrigarsi a buttarsi in acqua e nuotare a terra con la cima.

Lui si butta, prende la cima (ma non in bocca) e comincia a nuotare. Al fine di non fargli fare troppa fatica lascio andare solo la cima che lui si trascina nuotando...ma mi accorgo che lui è sempre fermo o quasi. Guardo meglio e vedo che non nuota... si muove...e avanza lentamente ma affondando...dopo un po'(almeno 5 minuti) il peso della catena a prua comincia a sortire il suo effetto ad elastico, e piano piano la barca inizia ad allontanarsi da terra, di poco, ma comunque di qualche metro.



Grido al marinaio di sbrigarsi, ma quello si fa prendere dal panico. Intanto aggiungo altre due cime perchè ci stiamo allontanando. Lui è praticamente a terra ma non riesce né a tirare la cima né tantomeno la barca. Vado indietro con il motore, e ritorno al punto di partenza, ma intanto lui ha lasciato cadere la cima sul fondo perché .....non aveva fiato per rimanere a galla e tirare le cime a terra...Lo vedo ansimare e appoggiarsi alle rocce con la lingua fuori come se avesse avuto sulle spalle il mondo.

Ma, zio bric, possibile che un marinaio con la tartaruga stampata, ciclista, subacqueo, non abbia il fiato e la forza per portare una cima a terra?

Mi preoccupo perchè temo di vedere le mie cime nell'elica, e così sgancio anch'io il mio finale dalla presa sulla bitta di poppa e la lascio andare sul fondo: si rifà tutto ma senza salpare.

Io andrò verso terra, riprenderò la cima dal fondo, la fisserò sulle rocce, ripercorrerò a ritroso il tragitto in acqua ripescando il finale della cima dal fondo, e lo porterò sottobordo: chiederò a Franco di mettersi al timone e far arrivare la barca piano piano a marcia indietro al solito punto di partenza, e finalmente con la cima a bordo ci si virerà per finire la manovra.

Poi si porterà la seconda cima a terra e finalmente potremo chiudere questo increscioso spettacolo.

Sì, perché c'erano altre due barche, una a destra ed una a sinistra, con l'equipaggio in coperta che assisteva allo spettacolo di questa barca Italiana che aveva dato fondo alla perfezione, si era portata quasi a terra, ma non riusciva a finire la manovra. Andava avanti e indietro, con una persona in acqua che stava per annegare, tirando una cima che non riusciva a portare a terra.

ma si può, zio bric?

cose che capitano

### **Fusibile del generatore in sentina**

Ma si può perdere un fusibile in questo modo? evidentemente sì.

Prima di partire da Monfalcone tutto andava alla perfezione, e non mi sarei mai aspettato che al momento di doverlo usare non funzionasse. ...ed invece succede che il generatore non eroga la 220.

Va in moto ma spostando l'interruttore da banchina a generatore non mi dà la corrente sul quadro. Guarda, cerca, prova, riprova...sembra che l'interruttore non faccia contatto, ma sarà vero?

Non conosco il circuito né da dove deve passare la corrente e l'amico Paolo mi dice che deve essere un contatto, o un fusibile rotto, altrimenti non andrebbe in moto. Decido pertanto di dare un'occhiata alla macchina.

Apro a poppa, è un bel BMW marine da 4,5 kw, compatto, con raffreddamento ad acqua, nuovo, installato dal precedente proprietario.

Poiché molte installazioni sono state fatte direttamente da lui, l'impiantistica di bordo risente di mancata standardizzazione, di cui anche il generatore denuncia subito la lacuna: ci sono dei fili che non sono collegati ad alcun quadretto, con i colori senza relazione fra loro, ma soprattutto non in sicurezza. Si nota subito un fusibile in mezzo a una matassina di fili, e si pensa che possa essere quello il fusibile rotto.

Bisogna infilarsi bene dentro il gavone, perché i fili sono corti: vorrei andare io, ma il marinaio mi anticipa dicendo che lui è più agile, modo gentile per dire che sono grasso ed impacciato...ma non è vero...in acqua sono leggero ed agile.

Si infila dentro, apre il porta fusibile, me lo dà, lo controllo alla luce, ...è perfetto... peccato! glielo ripasso, dicendogli di stare attento nel rimontarlo: è piccolo e potrebbe scivolarci di mano. Sarebbe meglio che mettesse uno straccio sotto per precauzione. Detto e pensato, ma non fatto, ed immancabilmente il fusibile cade in sentina dove è impossibile ripescarlo.

zio bric. Mi dice: scusa, scusa mario, e si incazza con se stesso dandosi del deficiente che fare?ammazzarlo?

Senza fusibile, senza conoscenza della macchina, con i fili che girano senza schema, rinuncio in partenza. Chiamerò un tecnico a Kiato o Lavrio.

A Kiato verrà un elettricista che rinunzierà all'incarico, ma l'ing.elettronico, guardando l'impianto, scoprirà che l'interruttore non faceva contatto, e con un disossidante risolverà il problema.

Però sono ancora senza fusibile, e dovrò aspettare a Monfalcone che Marietto prenda in mano la cosa.

### **Lei ora ha un problema**

A Corfu decido di comperare la scheda Vodafone: voglio ricevere sempre le previsioni meteo ed avere il collegamento ad internet.

Dopo aver atteso due ore per l'installazione, rientro in barca e mi collego e funziona.

Purtroppo da quel momento in poi non riuscirò più a collegarmi, pertanto quando arriverò a Kiato, oltretutto sistemare il motore, dovrò pensare anche a Vodafone, anzi lo farò fare al marinaio.

E così ho fatto.

Così il pomeriggio del primo giorno a Kiato gli spiego cosa deve fare, gli do tutti i documenti, il PC, il contratto con Vodafone, la scheda che non va e gli dico che deve farsi dare una scheda nuova perché quella non funziona, che inoltre sono in garanzia e sto pagando un canone con la carta di credito senza beneficiare del servizio non certo per colpa mia, e quindi ne ho diritto....

Rientra la sera e mi dice che non gli hanno voluto cambiare la scheda perché il negozio è un concessionario e non centra con il concessionario di Corfu, e dovrebbero mandare la scheda ad Atene... insomma se volevo risolvere il problema dovevo arrangiarmi con il servizio assistenza.

Gli ho chiesto con chi aveva parlato, e mi ha detto che c'erano una signorina ed un ragazzo. Gli ho chiesto se aveva parlato con il titolare, ma lui non ci aveva pensato... gli avevano detto che non era un problema loro ribadendo che avrei dovuto rivolgermi al servizio assistenza.

Porca puzzola, zio bric, possibile che a questo mondo siano tutti capaci solo di scaricare il problema senza dare mai un buon servizio? Possibile che il marinaio non sia stato capace di imporsi? Mi chiedo sempre in questi casi se si fosse arreso così facilmente se avesse pagato di tasca sua.

Perbacco, ho pagato soldi buoni a Vodafone per avere un servizio, e Vodafone mi deve risolvere il problema, in un modo o nell'altro.

La mattina seguente lo porto con me, ed alle 9 ero davanti a Vodafone. Aprivano alle 10.

Un nescafe-frappe con latte, sugar medium, per ingannare l'attesa, in Grecia sono ottime bevande fresche e cremose, e poi... all'attacco.

Mi riceve al banco Barbara (scoprirò che è la sorella della ragazza dell'ing. progettista che mi ha fatto il lavoro del distanziatore sul motore), una bella biondina, che mi dice gentilmente (chissà perché sono tutte bravissime e gentilissime e dolcissime e sorridenti... per darti una cattiva notizia) che aveva già parlato con il marinaio al mio fianco e che non poteva far niente se non mandare la scheda ad Atene.

Le chiedo del titolare, e mi dice che il vice sarebbe arrivato subito. A questo spiego il mio problema, e mi sento rispondere la stessa musica del servizio assistenza e che loro sono concessionari e non possono decidere niente...

Non ci ho visto più.

Mi sono ricordato delle tecniche di colpevolizzazione, gli ho puntato il dito indice in mezzo agli occhi, ed a voce alta nel negozio, in modo che tutti i clienti presenti sentissero (erano greci, parlavo in inglese ma volevo che mi vedessero incazzato) gli ho detto che da quel momento LUI aveva un problema, il mio, e se non me lo avesse risolto avrei rovinato lui e la Vodafone: chiamasse il titolare o chi voleva, ma LUI doveva risolvere il suo problema.

Era evidente che stavo diventando un problema per lui, la gente guardava, la biondina sbatteva gli occhi, e il marinaio era più impaurito del vice.

Gli dico che ero in barca, che se voleva aiutarmi poteva darmi una scheda in prestito per un mese, finché lui avrebbe attivato la procedura con l'assistenza ad Atene, ed al ritorno dopo un mese sarei ripassato da Kiato e gli avrei ridato la scheda.

Arriva anche il titolare, faccio due parole con lui e capisce subito l'antifona, praticamente non ascolta neppure il vice e gli dice di darmi un'altra scheda e ritirarmi l'altra....

Ecco, hai visto? Tutto qui? io intanto me la ridevo sotto i baffi che non ho.

Faccio un segno al marinaio e gli spiego che bastava dire al vice che lui aveva un problema, non io....., e che non mi sembrava il caso che dovessi andare io a Vodafone, avrebbe potuto anche lui porsi come se il problema fosse suo, non mio...

Imparate gente, imparate, zio bric

### **Strappo al fiocco**

Il "Sound of Silence" è armato cutter, con avvolgi-fiocco e avvolgi-trinchetta

Così armato il fiocco, durante la virata, non passa da solo e bisogna aiutarlo a mano, andando a prua, il che non è sempre "igienico".

L'anno scorso per andare in Turchia, dove il meltemi non perdona, per avere un equilibrio consono a quel mare, avevo scelto di portarmi solo l'olimpico e lo yankee, ma con lo strallo della trinchetta armato neppure lo yankee, in virata, gira bene, e soprattutto questa vela non lavora bene con la scotta sulla rotaia bassa.

Dimenticavo che c'è anche l'auto virante per la trinchetta, ma questa è da armarsi con i garrocci e con lo strallo a sgancio veloce.

Quest'anno ho deciso di cambiare vele e provare il fiocco, usare solo e se del caso la trinchetta con la scotta auto virante, e lo yankee per l'Egeo.

Il fiocco è praticamente nuovo di zecca. Un po' pesante, ma va bene così.

Arriva fino al primo winch, quello elettrico, e con il baby sotto la prima crocetta in virata gira bene.

Partiamo e subito capisco di avere una grande vela, tagliata bene, e mi dà soddisfazione.

La proviamo anche senza randa, e mi ritrovo con un motore che mi dà... 100 cavalli. Che soddisfazione. Al traverso, bolina larga bolina stretta, si va che è un piacere.

Non c'è moltissimo vento, una decina di nodi, e dico al marinaio di regolarmi bene i segnamento, perchè voglio provare quanto stringe, raccomandandogli che la vela non tocchi le crocette.

Il carrello portato a fine corsa della rotaia, vela cazzata ben bene, la barca stringe il vento oltre le mie aspettative, e ogni tanto guardo in alto per vedere i filetti: orizzontali. Sposto lo sguardo verso la seconda crocetta ma qualcosa non va. La vela appoggia sulla crocetta e la balumina fa uno strano giro. Non si vede bene, c'è il sole, ma sembra che ci sia qualcosa che sbatte, il meolo non è ben teso, proprio in corrispondenza della crocetta dove la vela evidentemente si era incattivata.

Lasco, rallentiamo e la sera, alla prima sosta a Cittanova dove faccio documenti, tiro giù il fiocco: vela strappata in corrispondenza del meolo e della seconda crocetta.

Cosa era successo: andando di bolina stretta e cazzando troppo la scotta, la balumina si incattiviva sulla seconda crocetta, il meolo non era ben cazzato, con il risultato che la tela si è strappata: non tanto, ma quel che basta per rovinarmi la partenza.

Ho detto al marinaio che quando si cazza la scotta di qualsiasi vela bisogna guardare cosa succede in alto, verso la penna, sempre, e soprattutto controllare il punto di scotta con il carrello, affinché la vela sia ben tesa e la gonna possa lavorare bene e scaricare il vento, e la balumina va regolata guardando le orecchie che fa, oppure osservando i filetti di lana.

Cazzare tanto per cazzare sono capaci tutti, e così si rompono le vele.

Conseguenza: ho tirato giù il fiocco, ago e filo, toppa e cerotto da vela...fatto...

Comunque ho anche capito che la vela è tagliata un po' troppo larga in corrispondenza della seconda crocetta, tant'è che in seguito, per evitare ulteriori danni, ho sempre tenuto la vela aperta ma senza svolgere l'ultimo giro e così la balumina, anche con la vela a collo, non tocca la seconda crocetta.

Al rientro farò fare una modifica alla vela.

## **Anche il bagno ha il punto G**

In tutte le barche il bagno è un elemento di crisi: per lo skipper che dovrebbe ripararlo in caso di blocco, per l'equipaggio e gli ospiti che non sono abituati a fare attenzione all'uso di questo strano aggeggio.

A casa si tira l'acqua, e chi si è visto si è visto. In barca no.

In barca invece quando si crede di aver finito è il momento di iniziare.

Sì, perché ci sono bagni di tanti tipi, elettrici, manuali, a pressione, a pedale, ma in tutti bisogna fare attenzione a non usare molta carta e prima di usarli essere certi che le valvole siano aperte: quella di entrata dell'acqua di mare e quella di scarico in mare..

Mi è capitato che nella precedente barca un ospite sprovveduto, trovando resistenza con lo scarico manuale, ha insistito a pompare con la presa a mare chiusa finché il tubo di scarico si è tolto dalla valvola...con effetto disastroso, ovviamente, .....per me.

In questa barca il bagno è elettrico a depressione, e per fortuna anche manuale, sempre a depressione, e nel bagno degli ospiti impedisco l'uso della pompa elettrica, perché se qualcuno usasse troppa carta mi ritroverei non solo il bagno intasato ma anche la pompa rotta.

Avevo spiegato bene al marinaio come funziona, raccomandandogli che sono gradite 20 pompate di scarico per essere certi che le tazze rimangano sempre pulite.

Il secondo giorno sento un trambusto in bagno come se qualcuno stesse facendo ginnastica con i pesi e la pompa azionata a tutta forza, senza limite di sosta, finché esce il marinaio rosso in viso, sfiancato, e mi dice un po' vergognandosi che c'è un problema: la tazza non scarica, si deve essere rotto qualcosa!

Strano, se non è stata usata troppa carta, e lui mi dice di no, e se le valvole sono aperte, non ci dovrebbe essere motivo: è tutto meccanico.

Gli dico di riprovare ma di fare attenzione ad innescare bene la pompa, perché se non entra l'acqua non potrà mai scaricare la tazza.

Altro trambusto nel bagno, quasi una violenza sulla povera pompa, con la leva quasi incandescente, e dopo un po' viene da me comunicandomi che per lui il bagno è rotto.

Scendo dopo un po', effettivamente la tazza è piena e non trabocca solo perché esiste il principio dei vasi comunicanti...con il livello esterno, e controllo che il coperchio abbia tenuta e possa andare in pressione, poi aziono come sempre la pompa, la "ascolto" per capire dov'è il punto critico e dopo due - tre pompate tutto funziona.

L'ho guardato, lui quasi incredulo: ma come, così in quattro e quattr'otto? Ecco: è un po' come il punto G, se sai dov'è e come funziona va tutto bene, altrimenti fondi qualcosa....e ci fai una brutta figura.

Passa qualche tempo e a Corfu si ripete la stessa cosa: bagno intasato e crisi di....scarico.

Sento pompare come se stessi andando a fondo e appuro che ci risiamo....

Si ripete la stessa procedura, il suo stesso sconforto, la stessa procedura, lo stesso risultato, il mio intervento e tutto si risolve in una bolla d'acqua.

Questa volta però vado giù un po' più pesante e gli dico che se non impara ad usare le buone maniere con la barca, ad usare tutte le cose che ci sono con maggior cura, come se fossero sue, a chiudere i boccaporti senza sbatterli, a camminare in coperta con più leggerezza, a chiudere sempre le porte del frigorifero dopo averlo aperto, a mettere via le cose usate, non potrà mai arrivare al suo obiettivo di diventare skipper, soprattutto io non lo raccomanderò a nessuno, anzi.....

La risposta è sempre la stessa: scusa mario

Zio bric!

## **Il cellulare ritrovato**

Oggi senza il cellulare sei un uomo morto. Nella sua memoria c'è la tua vita, ci sono le uniche modalità di contatto con il mondo, perché la nostra memoria non contiene più informazioni vitali, non è più esercitata per tenere nei suoi circuiti i numeri, gli indirizzi, i nomi, ma solo false chimere imposte dai media e dalla pubblicità.

Siamo ad Alonissos, ed il marinaio arriva trafelato: ha perso il cellulare. Ma come, se hai chiamato dieci minuti fa la tua morosa, ed eri a bordo, pensa a dove sei stato subito dopo, non puoi averlo perso in un bicchiere d'acqua.

Ma sì, sono andato a fare un bagno qui a due passi, ho lasciato i vestiti sulla sabbia, me li ha guardati una famiglia greca che era lì, sono risalito dall'acqua e sono venuto a bordo.

Ma dai, torna a vedere, chiedi a questa famiglia greca, cerca bene, non può essere andato perso.

Anzi, io ti chiamo, vedi, il cellulare squilla, vuol dire che è qui in giro.

Qui a bordo non c'è, intorno alla barca neppure, chi lo avesse trovato se volesse tenerlo avrebbe gettato la scheda ed invece suona....cerca ancora.

Ritorna dopo 5 minuti, disperato più di prima: sono un disgraziato, un deficiente, non sto mai attento, tutti me lo dicono, e non ce la faccio a cambiare, è sempre la stessa cosa...ne combino sempre una.

Mi sembrava effettivamente un caso quasi disperato, soprattutto corrispondevano a verità le sue lacrime di cocodrillo...perchè il lupo perde il pelo ma non il vizio...

E così, dopo un ennesimo tentativo di chiamata, quando ormai era rassegnato e stava cercando di ricordarsi l'unico numero che gli importasse, quello della morosa, io rifaccio il numero-

Lui intanto stava sconcolato riandando alla panchina dove si era seduto e dove aveva lasciato le sue cose per fare il bagno, e gli viene in mente di chiedere in giro: ad una vecchietta, ad un bagnante, poi va al bar dietro alla panchina, lungo la spiaggia, a chiedere se per caso qualcuno avesse portato un cellulare e...lo sente suonare...e lo vede sulla mensola appoggiato alle bottiglie di liquore.

C'erano le chiamate, ed ero io che lo stavo chiamando, ma la padrona era ai tavoli ed aveva la radio accesa e lei non sentiva gli squilli.

Ecco, risolto l'arcano, trovato il cellulare, risollevato il marinaio.

Sorrìdeva come un bimbo che aveva ritrovato il filo di Arianna, il suo unico contatto con il mondo, sì perchè a bordo c'era solo il suo corpo, non la sua testa: questa era dalla morosa....

Zio bric

### **L'avvolgifiocco**

Sono contrario all'uso del winch elettrico nelle manovre dove sono necessari la sensibilità della mano per capire quando un cavo è troppo teso, la sensibilità ai rumori per capire quando lo sforzo del winch non è regolare o sopportabile, e la testa per pensare a quello che si sta facendo, sempre!

Così per esempio avevo istruito per bene il marinaio fin dall'inizio sul come issare la drizza della randa con il winch fra le cime dell'ezy-bag, spiegandogli che se la drizza sforza c'è un motivo, e se i carrelli non scorrono bene ci deve essere un motivo, e ciononostante ancor adesso ogni tanto si dimentica di liberare le borose o di lasciare il wang o l'amantiglio....

Ma quello che mi fa più imbestialire è l'ossessionarsi ad usare il winch per avvolgere la scotta dell'avvolgifiocco, soprattutto quando le condizioni richiedono una forte sensibilità nella manovra per non fare danni.

Ieri venivamo da Trizonia diretti alla ex Lepanto, davanti a Patrasso, vento al traverso, teso, navigando con il solo fiocco. Ad un certo momento dobbiamo avvicinarci al porto ed il vento verrà di prua, per cui dico al marinaio di chiudere il fiocco e proseguiamo solo a motore.

Io sono al timone, vedo che avvolge la scotta sul winch per iniziare la manovra, e gli chiedo perchè fa così, quando le condizioni sono assolutamente normali, la vela non è sollecitata particolarmente, anzi fileggia, non c'è fretta, e ricordandogli che preferisco non usare il winch.

Lui alza un po' le spalle, per farmi capire che rompo, ma toglie la scottina dall'winch, ed inizia a chiudere la vela a mano.

Vedo che fa fatica, ma non ci faccio particolarmente caso, perchè il fiocco è grande e dare le prime volte alla vela può essere duro. Dopo un po' però la vela inizia a chiudersi, ma la vedo avvolgersi molto stretta, nonostante non sia sotto la pressione del vento. Il marinaio fa fatica a tirare la scotta, e ad un certo punto, quando manca solo un metro alla fine, e quindi non ci dovrebbe essere nessuno sforzo, sta per mettere mano all'winch. Gli dico con tono di rimprovero di fermarsi, di riflettere, di

guardare la vela, di pensare se è giusto che ci sia tutto quello sforzo sulla scotta . Lo costringo ad alzarsi dal posto di manovra e ad andare a prua a controllare lo stato delle cose delle manovre interessate: la scotta dell'avvolgifiocco, l'avvolgifiocco stesso, la scotta sottovento del fiocco.

Si alza con fare indispettito ( lui è molto presuntuoso, e crede di sapere tutto sulle barche) e va verso prua.

Contemporaneamente sul lato sopravvento un altro membro dell'equipaggio mi fa segno che c'è qualcosa che non va: c'è la scotta sopravvento del fiocco che è rimasta impigliata sul girello del beby .

Per forza non si riusciva a chiudere il fiocco, zio bric.

Altro che tirare a morte ed usare il winch.!

Abbiamo rischiato di rompere qualcosa solo perché qualcuno non vuole usare la testa, ma quel che mi rode è che bisogna sempre stare all'occhio, anche nelle cose semplici, perché troppo spesso non ci si può fidare di nessuno, neppure del marinaio, pagato per aiutarti .....

### **Ma chi te l'ha detto...**

Entriamo nel mandraccio di Lepanto: una chicca tutta nascosta fra le mura centenarie, con la passeggiata che si affaccia sul porto ed i pescherecci ormeggiati a corona...

Ci sono solo due posti, uno già occupato da un'altra barca italiana che si è ormeggiata dando fondo all'ancora sull'entrata del porto e con le cime a terra .

L'altro posto è libero ma bisogna fare la stessa manovra, dall'altro lato del mandraccio. C'è poco pescaggio, e bisogna dar fondo anche noi sull'entrata, sperando di non mettere l'ancora sopra quella dell'altra barca.

Faccio un girotondo per prendere le distanze, mi metto con la prua all'entrata, ordino di dar fondo all'ancora, ed inizio la retromarcia per andare all'ormeggio.

La barca italiana, il cui skipper guardava la nostra manovra, fa segno che forse abbiamo messo la nostra ancora sulla sua, ma io rispondo che non credo e continuo la retromarcia, anche perché non c'era alcun modo per appurarlo: se mai ci si sarebbe occupati l'indomani mattina.

Sono quasi arrivato a terra, dico al marinaio di fermarmi la barca e con la massima serenità lui mi dice che aveva salpato l'ancora perché credeva che potesse essere sopra a quella dell'altra barca:

Ma come, chi gli ha dato l'autorizzazione di farlo, da quando in qua il marinaio si prende la libertà di salpare l'ancora precedentemente calata, per di più senza avvisarmi, magari credendo di essere bravo....

Ero già pronto a dare le cime a terra, e mi tocca fermare la barca, riandare al punto di partenza e rifare la manovra , ricordando al marinaio che non si deve permettere mai più di fare le cose di testa sua, ma deve invece imparare ad obbedire e seguire la manovra che lo skipper sta facendo. Se mai deve avvisarlo da prua di eventuali imprevisti, al fine di evitare situazioni di rischio che non possono essere colte da poppa.

Gli ricordo anche che non è la prima volta che fa le cose di testa sua senza avvisarmi, e che per poco a Corinto stavamo per avere un incidente.

Ci stavamo liberando dal pontile dell'autorità del Canale in retromarcia, dove ero appena andato a pagare il transito, per lasciare il posto a chi stava uscendo dal Canale e doveva venire a sua volta a pagare. Chiamo la manovra, libero le cime di poppa, vento da prua, ed innesto la retromarcia indietro piano, quasi fermo.

Ad un certo momento mi accorgo che la cima di prua non è ancora libera da terra, sta andando in tensione, va in tensione, e vedo la prua avvicinarsi velocemente alla banchina.

Sento già il rumore del colpo, e faccio appena in tempo a fermare il motore e dare avanti tutta, senza però riuscire a fermare la barca, che invece prosegue all'indietro..

Per fortuna c'è un altro membro dell'equipaggio che con il mezzo marinaio e con le mani mi tiene lontana la barca dalla banchina, appena in tempo, mentre il marinaio libera la cima dalla barca e salta a terra, recupera la nostra cima, e risale a bordo con un salto alcuni metri più indietro..

E mi guarda soddisfatto come se avesse compiuto una prodezza perché, mollando la cima d'ormeggio in acqua, aveva evitato lo strappo e salvato la barca....

Poveri noi, in che mani siamo....

Sì, perché era successo che la cima di prua si era incattivata sotto la cima di un'altra barca, ed il marinaio non era riuscito a liberarla. Invece di avvisarmi, quando c'era tutto il tempo di fermare la barca e fare le cose in tranquillità, ha deciso di fare di testa sua, cercando di sbrogliare la situazione. Visto che non ci riusciva, e stavamo per sbattere in banchina, ha ben pensato che era meglio mollare in acqua la nostra cima, saltare a terra, sbrogliare la cima dalla bitta, e poi rientrare, senza considerare tutti i rischi che si sono corsi in questo contesto: sbattere con la prua contro la banchina, scivolare scendendo a terra, scivolare risalendo a bordo, sbattere contro un'altra barca che avevo a mia volta di poppa....

Ziobric, vai a capire questi marinai che credono di giocare a fare i marinai.....

Poi mi a detto.....scusa mario

### **Io me ne andrei di qua**

Chiaramente, dopo le ramanzine che gli ho fatto ieri, oggi il marinaio ha le orecchie basse, ma poichè ha quel che si dice...."un caratterino", tiene il broncio, credendo forse di fare il prezioso.

Gli passerà

Partiamo da Lepanto, passiamo sotto il ponte di Patrasso, rotta 270, ed iniziamo una galoppata con il solo fiocco tutto aperto ed il vento al gran lasco.

Le previsioni davano vento da Est fino all'uscita dal golfo di Patrasso, con piovvaschi e temporali da nord. Poi vento da Nord.

Dopo un po', andavamo ad oltre 7 nodi, il cielo di poppa comincia ad oscurarsi, a dritta con nubi temporalesche che da est vanno verso ovest, come la nostra rotta, ma in terra, e a sinistra con un piovvasco che si stava abbattendo su Patrasso. Davanti a noi cielo sereno.

Non so se conoscete il golfo di Patrasso, ma verso terra sul lato Nord ci sono molte secche, che di fatto rendono da una parte impossibile avvicinarsi da quella parte, lasciando libero per navigare, di fatto, solo il terzo quadrante. Inoltre il golfo di Patrasso, per quanto largo, non è poi .....così largo.....

La nostra andatura pertanto era praticamente di poppa, con una strambata di circa 20/30 gradi ogni tanto per mantenere la rotta migliore e la velocità.

Il marinaio se ne stava a pruvia per i fatti suoi, (ah...aveva la sua fidanzata mia ospite.....che mi aveva chiesto di poter... imbarcare per fargli un piacere dopo due mesi di astinenza...) ed interveniva solo per le strambate.

Intanto la situazione meteorologica si era evoluta, il vento era aumentato, il temporale a dritta era avanzato ma parallelamente alla costa, anzi spostandosi di un po' verso le montagne retrostanti a nord e si vedeva un piovvasco sulla costa. Il temporale di sinistra stava riunendosi a quello di dritta, mentre a prua rimaneva sereno il terzo quadrante.

Insomma, se uno fosse salito dalla cuccetta in coperta forse si sarebbe un po' preoccupato, ma analizzando la situazione non c'era poi molto da fare se non continuare così: avevo valutato che non sarebbe piovuto, il temporale si sarebbe scaricato alla nostra dritta, avremmo trovato il fronte con il vento da nord alla fine del golfo e tutto si sarebbe risolto con un po' di vento, magari fresco, ed un cambio di mura.

Quando ad un certo momento chiamo il marinaio per una strambata per allontanarmi da terra, cioè verso il terzo quadrante, lo vedo allarmarsi, scendere a prendersi la cerata, poi chiama la fidanzata e la manda sottocoperta, dicendole di stendersi, e dice a voce alta con viso scuro ed accigliato sotto gli occhiali neri, e con il timbro di voce di chi la sa lunga:

..... io me ne andrei di qua!....



e poiché io non batto ciglia, lui si siede in pozzetto aspettando che di lì a poco si avveri la sua profezia di cataclisma, preannunziata dalla cerata e dal verdetto.....io me ne andrei di qua.  
Beh. Non sapevo se mettermi a ridere o dirgli....sì, se vuoi puoi scendere alla prossima fermata....,  
Ho anche pensato che a chiamarla la sfiga poi arriva veramente, ma di imprevisti ne avevo già visti tanti in questa crociera e mi sono limitato a tacere per non infierire  
Inutile dirvi che poi non è piovuto, non ha fatto temporale sopra di noi, che questo si è scaricato a terra a dritta, e che all'uscita del golfo il vento è girato a Nord.....  
Zio bric.....io me ne andrei di qua....

### **Ognuno ha le proprie...manie**

Anch'io non sono esente da queste caratteristiche, comuni a tutti i possessori di barche.  
Credo ce se tutti ci mettessimo a scriverle, senza copiarcele, troveremmo una grande ...comunione di manie....un minimo comune multiplo ed un massimo comun divisore....  
A me piace che la barca sia sempre in ordine, anche nella forma, ma soprattutto nella sostanza.  
Per questo, mentre per le "macchine" elettriche, elettroniche, motori, mi faccio assistere dai professionisti, per quelle riguardanti la coperta mi arrangio da solo.  
Con il marinaio a bordo avevo pensato di poter contare su un aiuto costante, ma non è così.  
Vi dico in un orecchio cosa mi piace e non mi piace:

#### mi piace :

- quando le persone a bordo hanno il sorriso sulle labbra e sono disponibili nell'atteggiamento
- le persone che osservano le regole non dette e non scritte
- avere gli acciai sempre puliti, e pulirli dopo una mareggiata. Non occorre avere sempre l'acqua dolce a disposizione, spesso basta anche passare i candelieri e il pulpito con uno straccio asciutto..
- mettere il tendi catena dopo aver dato fondo all'ancora. Ne ho uno in acciaio fatto a mano, bellissimo...peccato che debba essere sempre io a metterlo .
- Ho comperato il pallone da fonda, nero, come per le navi: è un pallino che mi porto dietro da quando ero imbarcato come ufficiale, in marina, tanto più che è uno dei segnali di sicurezza obbligatori. Ci fosse una volta che abbia il piacere di vederlo issato....spontaneamente
- Le cime addugliate non sono solo belle da vedere, ma sono pratiche da usare al momento del bisogno: è raro trovarle in ordine, specie in navigazione.
- Prima di ogni manovra , sia di ormeggio sia per issare una vela, bisognerebbe verificare se queste sono libere da ingarbugli per non bloccare l'operazione: quante volte succede un pasticcio per non aver seguito questo semplice accorgimento?
- La manovra di ormeggio riesce quasi sempre al primo atterraggio solo e se le cime vengono lanciate bene ed al momento opportuno. Quante volte vi è capitato? Sapete come si fa? Si prende la cima, la si fissa da una parte alla bitta di bordo passandola all'esterno delle draglie, si adduglia a larghe volte, si suddividono queste in due o tre matasse a seconda della lunghezza, facendo attenzione che le volte non si accavallino, si prende la matassa finale con la destra, l'altra con la sinistra, eventualmente la terza a terra, e quando si effettua il tiro si lancia prima la matassa finale, subito dopo l'altra matassa, con due movimenti a seguire, con il gesto del lanciatore del disco....e la cima se ne va, sciogliendosi dalle matasse, direttamente verso terra, ad una distanza sicuramente impensata con una manovra diversa..  
Provate gente, provate.....

#### detesto:

- tutte le macchie sul teck
- le persone che sono sempre incazzate ed hanno sempre qualcosa da ridire

- le persone che camminano sul teck appoggiando il piede come farebbe un elefante con la zampa, appoggiando il tallone come un mattone anziché il palmo del piede, non dico la punta....
- le persone che mangiano senza fare attenzione, lasciando briciole dappertutto e tracce di ogni cosa , come Pollicino nella foresta
- le macchie da unto di crema da sole sul teck o sui cuscini perché non si usa l'asciugamano.
- chi entra a bordo con le scarpe, e non se le toglie se non ad esplicita richiesta
- chi crede che a piedi nudi non si porti lo sporco in barca , come se i piedi fossero auto-detergenti
- chi accede al frigorifero di bordo o al bar senza chiedere permesso, e peggio chi si serve senza chiedere agli altri se ne vogliono: questo non per limitare l'uso ma solo per educazione e rispetto della proprietà altrui...
- chi non ha cura delle cose di bordo. Chiedo ogni tanto: ma a casa tua fai così?
- chi spara sentenze sulle cosa da fare, nelle manovre o chi da sempre suggerimenti: come nella canzone di De Andre che racconta di quello che da a tutti il consiglio giusto, come Gesù nel tempio....
- Chi dice di aver capito quello che gli si dice ma non ha neppure ascoltato, e poi sbaglia
- Chi crede di poter fare tutto da solo e non chiede mai aiuto, e poi fa danni, soprattutto nelle manovre
- Chi usa la forza e non la testa nel cazzare le drizze o le scotte, e finisce con il fare danni
- Chi, credendo di fare una cosa buona, toglie la polvere dai tappeti, ma poi li lascia al vento e questi finiscono in mare...
- Chi mette i palloni o i parabordi fuori bordo senza controllare se hanno il nodo giusto....e prima o poi finiscono in acqua.
- Chi a tavola si abbuffa, si serve sempre per primo, ha il bicchiere sempre pieno, e non pensa al...domani e agli altri. "ghe se più giorni che luganega"

## 10-I riti di bordo

### Il pre-aperitivo

Una delle sane abitudini di bordo è l'aperitivo al tramonto.

Non voglio farvi rabbia, perché ogni mare è il mare, ogni tramonto è il tramonto, ogni serata in barca è un'occasione da festeggiare, ma immaginate di essere al tramonto in Polinesia, magari a Bora Bora, davanti alla famosa laguna su cui si specchia il cono della montagna su cui è impossibile salire, con lo sfondo di un po' di musica locale, ma anche in rigoroso e rispettoso silenzio, i colori del tipo "giallo Gauguin", con un bicchiere di anisette ed acqua...o liscio per chi non sa resistere all'alcool.

Va bene anche il Bloody Mary, fatto conoscere nel mondo da Ernest Hemingway, che fa pendant con l'ambiente, o una birra ghiacciata, ma a vi assicuro che ogni spunto ed ogni luogo sono buoni per creare l'atmosfera di questo rito.

E così, proprio perché questo è rito quasi irrinunciabile, il mio amico Carlo ha deciso due anni fa di dedicargli un pre-aperitivo, in modo da preparare lo spirito ( e lo stomaco) all'aperitivo.

Da un armatore che ha chiamato la propria barca GIN FIZZ cosa potevate aspettarvi?

Con le riserve di bordo quasi inestinguibili di Gin, Schweppes tonica, lemon, ghiaccio vecchio (sapete come si fa? ve lo spiegherò), si iniziava verso le 18 preparando un gin tonic che, per la gente che sentiva, doveva essere leggero, proprio un pre-aperitivo, ma in sostanza era un normale gin tonic.

Si preparava un po' prima del tramonto, in modo da avvicinarsi all'ora fatidica con un po' di concentrazione, accompagnandolo con qualche salatino.

Al tramonto invece arrivava il piatto forte, con un gin tonic le cui dosi venivano rinforzate a seconda della intensità della serata...e a piacere, con le varianti: aragostina , aragostina rinforzata, campari soda, campari rinforzato, campari allungato.

Mai birra o vino....si rovinava l'incanto.

Con il piatto forte la gamma dei salatini era abbondante, e si arrivava all'ora di cena sempre con una leggerezza incomparabile ed ineluttabile, la stessa leggerezza che anche a casa si può raggiungere con un Campari liscio....

Beh, ogni volta che ci troviamo in barca davanti ad un tramonto , specie in posti che lusingano, non riesco a non fare un pensiero a Carlo, e più di qualche volta lo chiamo al cellulare per farlo partecipare all'incanto.

Quest'anno noi eravamo alle Sporadi e lui in Sardegna, ed abbiamo brindato una sera assieme....da lontano...con un gin tonic.

C'era anche Franco, il randista, che da due anni ci accompagna nelle crociere estive, ed è diventato lui lo specialista, ed anche il responsabile, dell'aperitivo e del caffè.

Lui ha gusti diversi sul Gin, preferisce il Tanqueray al Gordon, ed è arrivato Lavrion con la scorta di Gin e Campari ( preferito dall'armatrice), e non ci ha fatto mai mancare il piacere di festeggiare momenti incantevoli, anche senza il sole al tramonto sul mare ( alle Sporadi non lo si vede...ci sono le isole con le baie ad est...).

Prosit

Ciao Franco, ciao Carlo.

### **Don Mimi**

Quando navigavo, alle prime armi, ero allievo ufficiale sull'ANNA C, ed il caffè montando di guardia era un rito.

Io montavo di guardia alle 4 di mattina ed alle 16, assieme al primo ufficiale, Vito Chiarini di Savona.

Con noi c'erano due marinai timonieri, fidatissimi , fedeli come tutti quelli che navigavano con i Costa ( immaginatevi, navi da crociera, la responsabilità della navigazione, timonando sempre senza pilota automatico...impensabile altrimenti...), e tutti i marinai avevano una tradizione di famiglia con la compagnia.

Inoltre le basi di arruolamento erano poche e sempre quelle: Lussino, Genova, Lampedusa, Lipari, Torre del Greco, Bari ...non ne ricordo altre, e per questo si stabiliva un rapporto di amicizia con loro ed anche di confidenza.

Fra loro ricordo Don Mimi, di Torre del Greco, un po' claudicante, non alto, non parlava una parola di italiano, solo rigorosamente il dialetto napoletano, ed era lo specialista del caffè.

Il comandante Stuparich, quando si presentava sul ponte per le manovre di atterraggio, voleva che ci fosse Don Mimi, ma non per averlo al timone, ma perché gli faceva un caffè...speciale.

"U cafferiello chà schiuma".

Preparava la caffettiera con una dose pressata alla sua maniera, la metteva sul fornellino, ( avevamo nel retro plancia un cucinino solo per noi), prendeva una tazzina, due/tre cucchiaini di zucchero, catturava il primo sbuffo di caffè della moka, lo sbatteva con lo zucchero nella tazzina fino a ricavarne una crema densa e dolce.

Poi versava il caffè bello nero ed amaro nella tazzina e sopra adagiava un cucchiaino di crema.

Risultato: i sapori rimanevano separati, e potevi gustare le tonalità del caffè man mano che ti avvicinavi al fondo della tazzina.

Impareggiabile.

Quando era di guardia con noi la mattina alle 4, il primo ufficiale arrivava sempre dopo un po' ed allora Don Mimi si rivolgeva a me e mi chiedeva: oh signnuri, (signorino, perchè ero allievo, e non mi spettava ancora il signore) che c'ha facimmo nu cafferiello chà schiuma?

Beh, Don Mimi ed il suo caffè mi sono rimasti impressi, ma purtroppo è quasi impossibile riproporre il gusto di quel caffè, forse perché era un caffè di 40 anni fa...

Quasi, perché quest'anno, non so come, durante la crociera alle Sporadi, quando lo specialista del caffè, Franco il randista, si cimentava con il marinaio vantandosi che...come lo faccio io non lo fa nessuno...., ed arrogandosi per questo il diritto ( a ragione) di essere depositario del rito del caffè, sono uscito con la battuta:...ma sai fare anche "u cafferiello chà schiuma?"

Beh. , detto e fatto, tempo al tempo di preparare l'occorrente, e mi arriva nel pozzetto un caffè....con la crema....

Lo assaggio, lo assaporo, lo degusto....ma è proprio lui "U cafferiello chà schiuma" ....ma allora a bordo c'è un altro Don Mimi....

E da quel giorno l'amico Franco per me è diventato Don Mimi, almeno per il rito del caffè....

## 11-L'armatrice

Se non ci fosse LEI forse non avrei la mia fidanzata, il sound of silence.

È sempre stata l'ispiratrice non tanto della scelta, quanto del propendere per la decisione dell'acquisto, anche per il Krianni, quando mi disse: "se non lo fai adesso quando lo fai? Da quando ti conosco ho sempre sentito raccontare il tuo sogno di avere una barca, pertanto non titubare, prendila..."

È così è stato, e mi piacerebbe poter condividere sempre in tre le emozioni ( anche i patemi) che mi da la mia fidanzata, in un triangolo perfetto.

Vorrei che quando LEI è a bordo tutto funzionasse a perfezione, anche se in barca questo è quasi impossibile, e se non lo è LEI fa il possibile perché lo diventi e tutto sia sempre apposto, in ordine e pulito.

.....ed il triangolo funziona.

Non so perché ma quando passa LEI a sistemare la barca, ed ogni giorno mette le mani qua e la, tutto è apposto e ben presentabile e godibile, non solo alla vista ma anche nel viverla.

Non vi dico la preoccupazione che avevo quando quest'anno si è rotto il pressostato: cosa dico all'armatrice quando arriva? Come faccio a farle fare una crociera senza poterle far fare la doccia dopo il bagno in mare? Cosa mi dirà nel sentire tutte le peripezie che mi sono accadute quest'anno? Mi vergognavo anche un po', dopo tutta la manutenzione che avevo fatto, ogni settimana su e giù da Verona a Monfalcone, per controllare e seguire tutto...

Fredy per la parte elettrica ed elettronica, Mauro per la meccanica, Graziano per gli allestimenti della coperta, Michele per le vele, a per i tendalini, Claudio per la falegnameria....insomma come direttore lavori ce n'era da fare.... e volevo che LEI salisse a bordo come una principessa .

Quando è arrivata a Lavrion la prima cosa che mi ha detto è stata: basta che stiamo bene noi due, il resto non conta....e mi ha conquistato, come ogni volta quando ho bisogno di un suo consenso ed appoggio.

E così è anche a bordo

Lei è attenta a tutto, agli equilibri in genere, e durante le manovre è alle mie spalle e vive ansiosa il governo del timone: gira il timone, attento alla barca, accelera, rallenta, ferma.

E per questo quando LEI non c'è noi due soli, io e la mia fidanzata, siamo tristi e malinconici.

Come si fa a pensare ad un aperitivo senza l'armatrice, meglio ancora se c'è Franco con il suo pre-aperitivo.

E quando mette in ordine tutto, pulisce , spolvera, lucida, disinfetta, alza il pagliolato della dinette per togliere le briciole, toglie le macchioline dai tappeti bianchi con il cotton fioc e la candeggina....mi manca, e la sua assenza è pesante come il silenzio profondo del mare.

Mi manca quando la sera c'è un tramonto o un panorama da condividere, quando con LEI tutto assume un sapore diverso.

Mi manca quando c'è da decidere, perché la sua opinione per me conta, e non è mai spinta dal personalismo bensì da una logica di equilibrio che tiene conto di tutte le variabili in gioco.

Mi manca quando mi arrabbio con il marinaio e LEI non c'è a darmi uno sguardo di condivisione e nello stesso tempo mi indica di avere pazienza, e non posso quindi condividere con LEI le cazzate che questi fa... e l'unico sfogo che mi rimane è scrivere gli aneddoti...

Mi manca.....e mi manca sempre di più e mi innamoro sempre di più quando mi dice che a forza di farsene una ragione sta perdendo il suo cuore.....

## 12-M.A.S.

Siamo a Lefka, praticamente alla fine del viaggio.

Sì, perché quando si arriva al ponte girevole che separa la costa della Grecia dall'isola di Lefkada,...., da cui poi si raggiunge Corfu con una lunga tappa di navigazione in giornata, mi sento praticamente a casa, anche se c'è ancora da godere della sosta nel centro di Corfu e dell'attraversamento della Croazia, con la faticosa traversata in notturna dell'Albania fatta in.....giorno – notte – giorno.

Siamo arrivati dopo una sosta al “campo di grano”, un incredibile quadro della natura rappresentato da un campo di grano tutto giallo, in pendenza sul mare tutto azzurro, con in mezzo una gigantesca quercia tutta verde.. credo che un impressionista non avrebbe saputo resistere alla tentazione di ritrarlo, come per i girasoli di Paul Gauguin.

La notte, umidissima, ci sorprende all'improvviso, dopo un tramonto infuocato, e consumiamo l'ultima cena all'aperto con un bel piatto di minestrone: misto legumi secchi lasciati a bagno 8 ore, aglio, un paio di carote, cipolla, una patata, aromi secchi (salvia, rosmarino, un po' di alloro, pepe, peperoncino, etc..), servito con una spruzzata di feta secca e parmigiano, ed una lucidata d'olio d'oliva.

C'è sempre il tempo per un goccio di Uzo in pozzetto, guardando le stelle sopra la testa, in un bacino piatto e senza vento, con la musica lontana del paese.

Il marinaio va a dormire subito, Paolo se ne va in cabina a leggere, io cerco di prendere le previsioni con il pactor e le onde corte prima di guardarmi un film dalla raccolta di bordo....poi verso le 2 anche per me arriva il momento di andare a riposare.

.....sì, perchè il comandante non dorme mai...riposa...

Poiché la mattina si era deciso di prendere l'apertura del ponte alle 7, la sveglia era stata messa alle 6.30, anche per essere fra i primi davanti al ponte girevole.

A quell'ora era appena iniziato il crepuscolo mattutino, la coperta era tutta bagnata fradicia, ed il silenzio attorno a noi quasi sepolcrale. Mi aspettavo di vedere altre barche nell'intorno prepararsi per partire verso il ponte, ma nulla si muoveva. Passano i minuti, 5, 10, 15, intanto abbiamo preso il caffè, e ci guardiamo sorpresi: vuoi vedere che la prima apertura è alle 8?

La sera prima avevo cercato di mettermi in contatto con le autorità del marina per avere informazioni sugli orari di apertura del ponte, ma non avevo ricevuto risposta alla mia chiamata, per cui speravo di ricordare bene che...il ponte si apre ad ogni ora, giorno e notte...

Mancano 10 minuti alle 7: decido di salpare e di avvicinarmi al ponte, la fortuna arride agli audaci, e spero che la memoria non mi abbia ingannato.

Il canale di avvicinamento è deserto, alcuni pescatori con la canna in mano dall'argine si dedicano alla loro attività, ed il sole pigramente inizia il suo percorso sul nostro emisfero.

Alle 7 siamo davanti al ponte, ma nulla si muove. Non c'è nessuna barca in giro, né di qua né di là del ponte, e comincio a pensare di essermi proprio sbagliato. Comincio a girare la ruota del timone per ripercorrere il canale, ma proprio a metà virata uno stridere di ingranaggi che si muovevano mi fa sobbalzare e girare la testa: vedo il ponte muoversi piano piano ed aprirsi dietro a noi, e capisco che ce l'abbiamo fatta.

Continuo la virata completando il cerchio, e mi ripresento con la prua davanti all'apertura con il ponte già aperto, e con il motore a 1500 giri attraverso il passaggio, unica barca, in un clima quasi surreale, “graziato” da un'apertura ormai quasi insperata, che mi aveva comunque portato a salpare da Lefka spinto dal monito che ho fatto mio da tempo: MAS, memento audere semper

## Ultime notizie

E così mercoledì 14 settembre siamo ripartiti da Guvia diretti verso nord.

A bordo oltre a me e il marinaio c'è Paolo, l'amico di Tino, che da due settimane, da Lavrio, mi accompagna nel rientro in Italia.

Le previsioni sono buone, anche troppo, nel senso che è prevista calma di vento, per cui non ci dovrebbero essere problemi per la navigazione, a parte il rumore del motore che ci accompagnerà per tutto il tragitto fino a Cavtat.

Qui ci siamo fermati un giorno perché volevo rivedere Dubrovnik, dove siamo andati in autobus con Paolo venerdì mattina. Due navi da crociera avevano riversato centinaia di passeggeri sulla cittadina, rendendo quasi impossibile camminare sulle stradine della cittadina veneziana, impedendo altresì di gustare l'atmosfera di tranquillità che l'assenza di traffico automobilistico dovrebbe invece assicurare.

La cittadina è quasi completamente ricostruita dopo i bombardamenti, e passeggiando lungo i camminamenti sulle mura si possono gustare gli scorci delle calli veneziane, i tetti rossi dei palazzi e qualche giardino interno pieno di fiori. Le piazze invece sono piene di bancarelle che non contribuiscono certo a creare l'atmosfera di rilassamento che ci si aspetterebbe di trovare.

Forse, abituato ai silenzi del mare e ai ritmi del tempo e della barca, fatico ad accettare lo stimolo al consumo che tutta la società ormai sta vorticosamente proponendo, e per questo già a mezzogiorno rientriamo a Cavtat, da dove salpiamo immediatamente per andare a dormire a Mliet, nella bellissima baia di Okukije, dove arriviamo alle ultime luci del crepuscolo e riusciamo a prendere l'ultima boa rimasta libera.

In quest'isola ero stato altre volte, addirittura due estati vi sono stato in vacanza portandomi appresso la bicicletta, e ricordavo quella baia vista dall'alto che venti anni fa non presentava ancora alcuna possibilità di approdo: ora invece due ristoranti, un pontile e alcune boe garantiscono una sosta sicura e confortevole al diportista di passaggio.

La mattina seguente partenza alle sette verso Hvar, percorso anche questo tutto a motore, e ormeggio alla boa in un'insenatura protetta vicino al paese.

Ed eccoci alle prese con la perturbazione che da una settimana è annunciata sul mediterraneo, con apice sull'Adriatico. La sto seguendo nella sua evoluzione sulle carte meteo e sui siti con una certa attenzione, perché da troppi giorni la temperatura e la pressione sono molto alte, e alla fine al suo arrivo potrebbe essere di forte intensità. Gli amici in Italia mi confermano che lunedì e martedì arriverà nella zona dove sto navigando, e pertanto decido di fermarmi a Rogosnizza: non si sa mai, meglio non rischiare.

Siamo i primi a ormeggiare, è domenica pomeriggio, la banchina è ancora vuota e nemmeno l'omino aveva visto le previsioni: andiamo assieme al suo ufficio, si collega a internet, e sul sito croato appare.....la sorpresa. Tutta la zona attorno a Sebeniko si troverà sotto il fronte della perturbazione, con tempesta di vento e pioggia forte, e abbassamento della temperatura di oltre 10°, ed effettivamente la nostra si rivelerà una scelta giusta.

Ormeggio con il corpo morto a sinistra, ben teso, prua a NW, due robuste cime a poppa, uno spring, e comincia l'attesa.

Le barche arrivano verso sera, fuori inizia a tirare vento, pioviggina, il cielo si oscura, ma ancora nulla di preoccupante. La notte passa indolore, quasi volesse farci credere che le previsioni erano sbagliate. E invece lunedì mattina comincia la musica: comincia a soffiare presto, e alle 13.30 arriva da SW il fronte della bassa pressione, con raffiche oltre i 30 nodi.

Rinforzo gli ormeggi, suggerisco alla barca di testa sul molo di mettere uno spring che tenga al vento che viene dalla banchina, anch'io aggiungo una cima a poppa, e così passa questa prima buriana.

Il fronte si sposta verso nord, vento caldo, pioggia, tutto sommato una simpatica bufera ma non preoccupante, soprattutto perché eravamo coperti dalla terra e dall'isola.

Le barche che erano fuori non se l'erano vista bella: rientrano alla spicciolata, a motore, con un vento ancora sostenuto ma in calo, con le rande accartocciate sul boma, qualcuna con il fiocco strappato...e nessuno sapeva ancora quello che sarebbe arrivato, perché a Nord stava montando la bora...

Il cielo diventava sempre più scuro, in lontananza iniziava a lampeggiare, e verso sera la bora inizia a soffiare. Avevo letto dalle previsioni che la perturbazione sarebbe stata forte e avrebbe avuto carattere temporalesco, con possibili trombe di vento e lampi, e per questo decido di rinforzare ulteriormente gli ormeggi.

Fortunatamente sul lato di fianco a me non si era ormeggiato nessuno, e mi prendo un secondo corpo morto che metto a prua sulla dritta, in modo da avere due cime molto sicure e forti che mi tengano la barca ferma e lontano dalla banchina; aggiungo una cima a poppa a dritta e uno spring, e finalmente mi sento sicuro.

Dalle barche vicine, molte erano charter, guardavano con curiosità queste apparenti eccessive precauzioni, ma quando verso le 20 è arrivato il nuovo fronte da Nord, con raffiche anche a 50 nodi, e il mare di prua è montato, con onde che alzavano le barche senza poter opporre resistenza, le stesse facce hanno cambiato espressione.

È durata 2 ore: il mare si è alzato di mezzo metro, le onde superavano la banchina e arrivavano in strada, i tavolini dei bar volavano, una motoretta è stata sbattuta a terra, e a questo punto le altre barche hanno cercato di aumentare gli ormeggi, ma ormai era tardi. Non si riusciva quasi a scendere a terra, la forza del vento era così forte che non si riusciva a contrastarla neppure a motore, la poppa delle barche era continuamente sballottata avanti e indietro dal vento che arrivava di prua, e qualcuna non ha potuto evitare il contatto con la dura banchina.....

Noi eravamo praticamente fermi, ben piantati a un metro da terra, con la scaletta alzata (e chi andava a terra...) 4 cime di poppavia a dritta e 4 a sinistra, due corpi morti cazzati a ferro con l'aiuto dell'winch elettrico e bloccati a prua con doppia sicura, ....e siamo scesi in dinette a cenare: polipi lessi con patate.....pensando a Dieter...

Quando dopo cena Paolo ha sparechiato ed è uscito a sbattere la tovaglia, tutti gli equipaggi delle barche vicine erano in pozzetto, infreddoliti e con le cerate (pioveva e gli spruzzi delle onde arrivavano in coperta), e ci hanno guardato con invidia come fossimo dei marziani. Avranno pensato: ma come, noi qui a soffrire, con le barche che si muovono in continuazione, rollano e sbattono sull'onda, e non sappiamo ne possiamo fare nulla e siamo preoccupati perché potrebbe succedere qualcosa, e questi qui del *sound of silence* se ne stanno a mangiare, neppure impensieriti per quello che succede attorno....ed hanno la barca ferma.....

Beh, è stata una bella soddisfazione..

Comunque è durata fino alle 22, e poi il fronte si è spostato verso sud....a fare danni altrove (vedi lefka)...Noi abbiamo aspettato ancora un giorno che si normalizzasse, e mercoledì siamo ripartiti, favoriti da un bel NE a 20/25 nodi, e con vento al traverso, 2 mani di terzaroli ed olimpico, siamo arrivati prima a Molat e poi a Verudella ed infine a Cittanova, dove abbiamo incontrato Sergio, Mino e Mario, amici di VE-LISTA.

Infine sabato alle 11.30, con una veleggiata fantastica da Cittanova a Monfalcone, borino, un unico bordo da C°Salvore a Monfalcone, abbiamo terminato il viaggio.

Unica nota da citare, tre ennesimi ..... tentativi di danneggiare la barca da parte del marinaio, che non ha ancora capito che deve essere gentile con la mia fidanzata, che non ha ancora capito che anche le barche hanno il punto G, che non ha ancora capito che le manovre decise dello skipper vengono vanificate se lui decide di mettere le cime a terra su una bitta a poppavia anziché a pruvia con la barca in movimento, se non ha ancora capito che le briccole non sono torelli da prendere al lazo con le cime d'ormeggio e che spingersi con la forza brutta sulle briccole fa più danni di una carezza fatta con pugno di ferro in guanto di velluto.

Comunque alla fine è andato tutto bene, abbiamo percorso oltre 2000 miglia, ed ho avuto sempre degli ottimi amici che mi hanno aiutato sia a bordo sia da terra, che mi hanno sempre supportato via

cellulare, msg ed email con suggerimenti e notizie sulla navigazione e sul meteo: Franco, i due Giancarlo, Claudio, Paolo, Dieter e Wilma,...e Fabio .