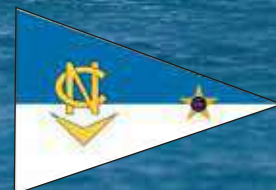


in
MARE
seamagazine



Viareggio Bastia Viareggio
Trofeo Angelo Moratti



COME AGIRE IN BARCA A VELA SENZA TIMORI



vento sino a recuperarla del tutto; nel frattempo la barca si è mossa rapidamente ed è uscita dal suo ormeggio.

3) **Peggioramento in rada**

Sono in rada, ci sono poche barche perché è previsto un peggioramento del vento. Non mi aspetto onda, ma molto vento: cosa faccio? Calo più catena possibile, assicuro bene i tendalini con delle cime e lego una cima intorno all'avvolgitore del fiocco. Tiro in coperta il tender e lo assicuro con delle cime. Se in coperta ho dei SUP o altri oggetti di grandi dimensioni, li fisso serrandoli bene con delle cime.

4) **Panico a bordo**

Sono in navigazione di bolina, la barca è molto sbandata, ci sono 21-22 nodi di vento e navighiamo a 8 nodi. Il vento fischia tra le sartie e gli schizzi bagnano il pozzetto. L'equipaggio è molto nervoso, alcune persone cominciano ad avere seriamente paura: come faccio a calmarli?

Lasco fiocco e randa e poggio fino a mettermi al gran lasco. Il vento percepito scenderà a circa 10 nodi, smetterà di fischiare, le onde scompariranno o sembreranno molto più

basse. Siamo passati da una scenografia da burrasca a una da passeggiata. Spiego che ciò che hanno visto prima era solo l'effetto del sommarsi del vento reale e di quello generato dalla nostra velocità, ma che il mare non è così agitato e il vento non è così forte. Quando la calma sarà tornata a bordo, tornerò sulla mia rotta.

5) **Il groppo**

Sto andando incontro a un grosso groppo. È un cumulonembo basso sull'acqua, sotto è nerissimo e vedo quelle che sembrano colonne d'acqua verticali. È la prima volta che mi trovo in questa situazione: cosa faccio? Ammaino tutte le vele e serro tutto in coperta. Se il tender è al traino, lo sollevo e lo assicuro in coperta. Fermo il fiocco e i tendalini. Mi metto, e faccio mettere all'equipaggio, la cerata e le scarpe da barca. Chiudo i passauomo e accosto il tambuccio. Il groppo arriverà, farà molto rumore e ci saranno raffiche violente dall'alto verso il basso, ma se la barca è pronta non succederà nulla più di questo. Conoscere e gestire con calma queste situazioni è parte essenziale dell'esperienza di uno skipper.

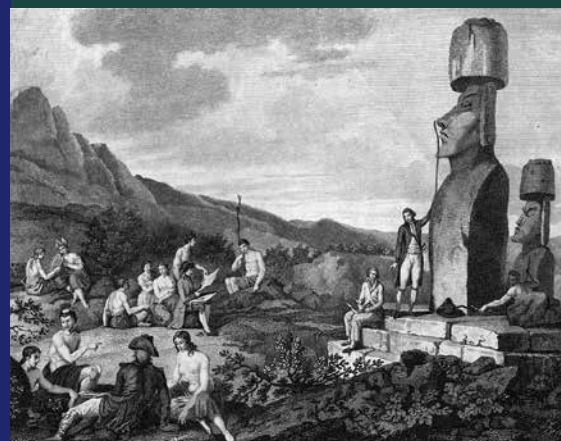


L'INTRAPRENDENZA VIAREGGINA

di Franco Pocci

Abbiamo già avuto occasione di parlare dei marinai viareggini e della grande stagione della marineria velica, dalla quale deriva in linea diretta sia la numerosa e qualificata presenza di marittimi nati nella città del Carnevale a bordo di navi di ogni nazionalità, sia l'odierna produzione dei cantieri navali, capaci di mantenersi al vertice mondiale per qualità e innovazione.

Capita tuttavia di imbattersi in notizie che ci riportano indietro a quando i velieri costruiti in Darsena, con i loro equipaggi, solcavano i mari del mondo distinguendosi per efficienza e intraprendenza. E' stato scritto con dovizia della famiglia Antonini e dei suoi straordinari viaggi nell'America del Sud. Più recentemente il giornalista e scrittore livornese Vivano Domenici nel suo avvincente libro "Altri Naufragi" (De Agostini - 2010), ha riscoperto la straordinaria storia di Raffaele Cardinali. Il marinaio viareggino, imbarcato sulla nave in ferro "Apolline Emile" costruita in Francia, ma battente bandiera cilena, fece naufragio nel luglio 1896 sull'Isola di Pasqua, nella quale decise di restare a vivere e mettere su famiglia. Laggiù, in mezzo all'Oceano Pacifico, esistono ancor oggi dei discendenti e la nipote di Raffaele, Maria Angela Carmen Cardinali Paoa, ha ricoperto la carica di "Governadora" dell'isola. Sulla scia di questa notizia si sono svolte altre ricerche particolarmente accurate da parte di Claudio Lonigro e Alfredo Dal Pino



dell'associazione "Terra di Viareggio" volte a ricostruire la genealogia di Raffaele Cardinali e la sua discendenza con quel Zaverio Cardinali, che ha lasciato a Viareggio due significative lapidi votive.

La prima è conservata nella cappellina della Madonna al Ponte di Pisa, eretta per ringraziamento per la miracolosa fine dell'epidemia di colera del 1854 nella quale, accanto alla targa murata all'interno che recita: "Il colera per grazia ricevuta dalla Madonna non passò questo limite", è nascosta un'altra scritta in latino, che così riporta: "Xaverius Cardinali de Viareggio / suo ergo beati dei genitricem devotione ediculum hanc aere / proprio a fundamentes erexit An. Dom. MDCCC-VII". (Saverio Cardinali di Viareggio per la sua devozione verso la Madre di Dio beato eresse dalle fondamenta questa edicola con suo proprio denaro. Anno Domini 1837).

La seconda è contenuta nella 'marginetta' che si trova all'angolo tra via Aurelia Nord e via della Gronda, nella quale una lapide voluta da Zaverio Cardinali, datata 1851, recita: "A onor di Sant'Antonio / la face fabbricare Zaverio Cardinali / uom che dell'onde chiare / vivea la sua famiglia / con le fatiche e a stenti / sul procelloso mare / alle burrasche ai venti / per grazia ricevuta / pensò questo di fare / Acciò / se di qui passi arresta / e prega il Padovano / che pace eterna implori / all'anima di costui / se sei cristiano."

Questa iscrizione, che testimonia l'antica vocazione marinara dei Viareggini e la devozione a S. Antonio ha dato spunto a Lorenzo Viani, nel romanzo "Angiò uomo d'acqua", per l'epitaffio nel dipinto ex voto che il protagonista, Angelo Bertuccelli, affiggerà nella chiesa di Sant'Antonio. La presenza di una colonia proveniente dalla locale Darsena sull'isola di Braza a Capo Verde invece è assai forse ancor più misteriosa. Dalle pagine ingiallite della Rivista Geografica di Francia del

marzo del 1879 apprendiamo che il Piroscalo Italia della Compagnia Piaggio, linea Genova - Montevideo, doveva far scalo a Braza per consegnare undici "coralline" cioè barche per la pesca del corallo, costruite a Viareggio per la colonia italiana che si era stabilita nell'isola scoperta dai genovesi, ma allora colonia portoghese. (Capo Verde è divenuta una repubblica indipendente solo nel 1975). Si specifica ancora che questa presenza ha preso il via dal ritrovamento di ricchi banchi di corallo da parte di un marinaio viareggino, che ha subito capito la potenzialità di questa isola sperduta nell'Atlantico, nella quale ha richiamato dei concittadini. Al momento le ricerche per rintracciare ulteriori notizie messe in campo dai volontari del Museo della Marineria di Viareggio, nel quale sono conservati con cura e amore significativi reperti della marineria locale dall'epopea della vela a quella altrettanto importante dei palombari dell'Artiglio, non hanno prodotto risultati.





L'ANGOLO DELLA CAMBUSA

a cura di
Leone Ramacciotti
Medaglia d'Oro
di Lunga Navigazione



DAL MALTO AL MOSTRO DI LOCH NESS

di Leone Ramacciotti

Passai il 1964 su una nave della Compagnia Texaco. Era una delle petroliere chiamate T2 costruite al tempo della II Guerra Mondiale. Viaggi da Trinidad per le Isole Caribiche, Inghilterra Occidentale, Africa Occidentale da Dakar, in Senegal, fino a Port Harcourt sul Bonny River in Biafra, nel nord del Golfo di Guinea. Si trascorse interamente il mese di febbraio per i lavori annuali alla nave nei cantieri sul fiume Clyde, a Glasgow, e soltanto gli astemi irriducibili potevano restare lontani dalle meravigliose degustazioni di whiskies scozzesi. Conoscevo abbastanza il prodotto, ma le lezioni in quella gigantesca whiskyteca di Glasgow (rimasta la più grande di quante ne abbia conosciute) riuscivano a soddisfarmi completamente per bere con felice consapevolezza. Uscendo dal lavoro mi dirigevo almeno due o tre volte a settimana verso il Kelvingrove Art Gallery and Museum per ubriacarmi, senza riuscirci, della bellezza prospettica di quell'incredibile dipinto del Cristo di San Giovanni della Croce di Salvador Dali che contribuiva a esaltarmi nel piacere

della conoscenza di distillerie celebri e di pub di ogni tipo. Le apparizioni delle distese verdi della Scozia, le acque cristalline dei luoghi dove nasce l'whisky, erano un formidabile aiuto alla memorizzazione dei processi di produzione e delle degustazioni migliori. Il mondo dell'whisky fa parte di quelle cose interessanti e stupende perché non si finisce mai di esserne completamente edotti. Oggi tutto è molto meccanizzato, ma non cambiano i concetti che hanno ispirato fin dagli inizi la produzione di un distillato così straordi-

nario. La maltazione dell'orzo (o altri cereali) è la prima operazione da compiere per produrre whisky. È necessaria per trasformare l'amido contenuto nel chicco d'orzo, che è uno zucchero non fermentescibile, in malto che è uno zucchero, appunto, fermentescibile o solubile che dir si voglia. Questo zucchero darà la possibilità al mosto di fermentare quando verranno aggiunti i lieviti. La procedura, molto per sommi capi, è la stessa da vari secoli.

Si inizia con l'immettere i chicchi d'orzo in acqua a 20°C per un paio di giorni e così bagnati si dispongono in ambienti appositi mantenendoli umidi e lasciandoli germogliare almeno dieci giorni. Dopo questo periodo il chicco emette delle radichette a dimostrazione che sta crescendo una nuova piantina. Per fare questo ha utilizzato l'amido del suo interno trasformandolo in malto che è lo zucchero fermentescibile necessario per la crescita. Se si permettesse al germoglio di crescere ancora si consumerebbe tutto il malto prodotto. Prima che ciò avvenga



provvediamo all'essiccazione dei chicchi così germogliati per conservare lo zucchero rimasto. La massa da essicare è posta in forni l'alimentazione dei quali influirà moltissimo sui caratteri del futuro whisky. Basta pensare all'aroma che può scaturire dai cosiddetti forni a torba, lo speciale e tipico deposito vegetale delle brughiere scozzesi usato come combustibile, sotto l'azione del calore e del fumo. Ecco perché di frequente si sente parlare di whisky torbato.

I chicchi così essiccati vengono macinati e lo sfarinato zuccherino (*grist*) che ne deriva, aggiunto a un adeguato quantitativo di acqua, costituisce il mosto. Segue la pulizia dalle eventuali impurità quindi il mosto si travasa nei tini di fermentazione dove si aggiungono selezionati lieviti (noti microrganismi capaci di provocare fermentazioni) che trasformano gli zuccheri presenti in alcol, anidride carbonica e molte altre sostanze che definiranno le caratteristiche organolettiche del prodotto finale. Il liquido ottenuto sviluppa dai 5° agli 8° ed è pronto per la distillazione.

La distillazione è un'operazione che combina perfettamente natura, scienza e arte. In essa si sfrutta la proprietà che le sostanze componenti il mosto hanno di evaporare a temperature diverse: occorre separare i vapori relativi nei vari stadi dell'ebollizione. L'acqua bolle a 100° e a tale temperatura emette i suoi vapori mentre l'alcol evapora a 78°,3. Se a questa temperatura raccogliamo i vapori alcolici e li condensiamo otteniamo il distillato desiderato. Naturalmente il processo è molto complesso perché è tutto l'insieme del mosto a bollire a una temperatura intermedia di

ebollizione delle varie sostanze. I vapori che ne derivano sono sempre più ricchi di alcol rispetto a quello della miscela posta a scaldare ed eventualmente si eseguono più distillazioni per aumentarne la gradazione.

È bene ricordare sempre che lo scotch whisky è l'unico prodotto in Scozia. Tutti gli altri, dal Brasile al Giappone, agli U.S.A. od ovunque se ne producano, sono semplicemente whisky.

I tipi di scotch whiskies sono due. L'whisky di malto o malt whisky e l'whisky di cereali o grain whisky. Gli alambicchi per produrli si chiamano *pot still* per il malt whisky e *patent still* (o *Coffey still* dal nome dell'inventore) per il grain whisky. L'whisky di malto (solo da orzo maltato) viene distillato almeno due volte nei grandi alambicchi di rame del *pot still*. La distillazione è discontinua nel senso che l'alambicco viene caricato del prodotto da distillare e, quando è terminato un carico, si pulisce l'alambicco e si prepara per un nuovo carico. In linguaggio tecnico si parla di procedere a cotte.

Il procedimento è laborioso, richiede attenzione, accortezza e la capacità di quel personaggio indispensabile che è il Maestro Distillatore. Il Maestro controlla costantemente i vapori condensati e quindi riportati allo stato liquido, elimina le impurità delle cosiddette teste (i primi vapori) e delle code (gli ultimi vapori) per separare il cuore del distillato che verrà convogliato nell'apposito contenitore denominato *cassaforte dello spirito*. L'whisky di cereali (*il grain*), come già detto, è prodotto con il *patent still*. Il mosto che viene immesso nelle colonne che costituiscono l'alam-

bicco del *patent still* è costituito da una miscela di cereali (frumento, granturco e anche segale) fatti bollire a vapore e miscelati con orzo maltato che, con la sua carica enzimatica, riesce a trasformare in zuccheri fermentescibili anche gli amidi dei cereali semplicemente bolliti. L'apparecchiatura per distillare il *grain whisky* è complessa e completamente meccanizzata e produce il distillato attraverso un saliscendi continuo di flussi di calore che sviluppano i vapori alcolici successivamente raffreddati e condensati. Il principio è sempre lo stesso, scaldare una miscela di più elementi per estrarne quello che cerchiamo al suo giusto punto di ebollizione. Il prodotto che esce dal *patent still* è assai spersonalizzato rispetto al malt whisky dell'alambicco discontinuo. Dopo la maturazione entrerà in gioco il Maestro Miscelatore che saprà dare una decisa caratteristica di piacevolezza al distillato. Gli whiskies di puro malto hanno una personalità incredibilmente spiccata, un gusto complesso e adatto a un consumo molto distinto, quelli di cereali devono essere miscelati tra loro e sottoposti a particolari trattamenti per essere dotati di un sapore proprio: risultano più leggeri, più comprensivi e quindi più adatti per i consumi abituali. Fu a metà del XIX secolo che il commerciante Andrew Usher ebbe l'idea di produrre whisky con altri cereali oltre al più costoso orzo. L'adozione di questo sistema cambiò sì il gusto caratteristico dell'whisky, ma portò tutto il mondo alla conoscenza del prodotto.

Il grain whisky viene realizzato dalla stragrande maggioranza delle distillerie ed è acquistato dalle varie aziende che, attraverso il già menzionato Maestro Miscelatore, provvedono a unirne i vari tipi, anche alcune decine, per tipicizzare e mantenere costante nel tempo il prodotto che rappresenta il gusto di ogni marca. Il malto d'orzo entra in queste miscele dal 30 al 50% e rende il prodotto finale più o meno prezioso. Il colore, oltre all'invecchiamento in legno, può essere modificato anche con zucchero caramellato.

La miscela di tipi di whiskies di malto di più distillerie e, lo stesso, la miscela di grain di più distillerie, si chiama *vatted*. La miscela di whisky di malto con più tipi di whiskies di cereali si chiama *blended* e costituisce l'assoluta maggioranza degli scotch whiskies che si degustano. *Straight* si-

gnifica che si tratta di un prodotto puro al 100%. Oltre agli whiskies di solo malto possiamo avere anche quelli di soli cereali. I *pure malt* sono prodotti unicamente con orzo maltato. Il *single pure malt* proviene da un solo barile di un'unica distilleria. Gli whiskies da malto e quelli da cereale, pur nella loro reciproca gradevolezza, sono incredibilmente diversi.

I vari territori hanno proprie e ineguagliabili caratteristiche; ogni zona di produzione dell'whisky di malto è così particolare da soddisfarci nei relativi confronti.

Islay: regina delle Ebridi produce gli whiskies più apprezzati, sicuramente unici per i singolari sentori torbati e salmastri. Su questa isola ho avuto anche il piacere di udire il gaelico, l'antica lingua scozzese.

Campbeltown: è una città sul promontorio della penisola del Kintyre nella Scozia occidentale e ci dona whiskies dai sentori balsamici, di frutta secca e tabacco.

Highland: possiedono molte varietà di whiskies dai più dolci, quasi mielosi e agrumati ai più robusti con sentori di torba soprattutto nella parte meridionale, altri speziati e anche floreali.

Speyside: è un angolo a sé delle Highland noto per whiskies delicati, fruttati, abbastanza profumati e secchi.

Lowland: è la zona meridionale della Scozia e i suoi whiskies sono leggeri e gentili, con sentori di cannella, erbacei, delicatamente speziati e fruttati e, a volte, quasi cremosi.

I *blended* non sono preparati in territori particolari, ma da qualsiasi parte della Scozia.

Per tutti i tipi di whiskies (sia di *malto* che *blended*) l'invecchiamento, obbligatorio almeno di tre anni, è il capolavoro per completare il prodotto. Il distillato immesso nei barili risente del tipo di legno, di ciò che il barile ha contenuto in precedenza (altro whisky o vini di Xeres), della porosità del legno che permette l'evaporazione all'aria della Scozia. Per gli whiskies di malto l'invecchiamento è assai più lungo del minimo stabilito per legge. La complessità del loro gusto richiede un affinamento più approfondito, ma comunque, tutti gli whiskies necessitano di maturazione. Questa può essere anche lunghissima. La gradazione alcolica, di solito alta dopo

la distillazione, viene regolata tagliandola con acqua per raggiungere il grado finale previsto per il consumo. E poi la Scozia! Le sue brughiere, le vallate, le isole che profumano di sale marino, la torba dagli aromi intensi, i fiumi piccoli o grandi dove scorrono acque purissime, i palpiti spirituali del suo territorio, fanno parte della personalità prorompente dello scotch.

L'acqua! L'aria! La torba!

L'acqua dei purissimi corsi scozzesi è elemento fondamentale per la qualità dell'whisky. Serve per inumidire il cereale per la maltazione, per preparare il mosto che verrà fermentato, per condensare i vapori alcolici nei refrigeranti, per tagliare il grado alcolico e infine, argomento non trascurabile, per pulire tutto l'ambiente della distilleria. L'aria aggiunge profumo al nostro prodotto. La torba caratterizza assolutamente gli aromi più soddisfacenti che si possano ricercare in un distillato così diverso da ogni altro.

Abituati a bere non ci si ubriacava mai, o quasi, ma dopo la visita a tre o quattro distillerie non mancava certo un'euforia particolare.

Il nostro meraviglioso Ship Chandler era molto amico dei dirigenti di una distilleria di Islay e un sabato ci propose una visita veloce in quel paradiso. L'aereo da Glasgow assomigliava a quegli areoplanini da Luna Park. Trasportava al massimo sedici persone, ma quella volta, in cabina, eravamo otto passeggeri e una trentina di ceste piene

di polli che starnazzando riempivano i posti vuoti. La giornata assai corta di luce fu incantevole per i panorami, i sapori, i profumi che ancora oggi ricordo con un fascino unico. Al momento degli arrivarci eravamo commossi senza comprendere per quali particolari ragioni. Le zone sono tutte eccezionalmente interessanti, ma sono certo che nell'animo più di ogni altra rimangono Islay per la maestosità architettonica delle sue distillerie con i lucidissimi, intramontabili, alambicchi di rame e le Highland per la varietà dei suoi distillati. Nelle Highland si trova la famosissima zona del Livet, un fiume molto piccolo, ma con le acque più pure del mondo che attraversano appunto il Glenlivet (la valle del fiume) prima di riversarsi nell'Avon, altre acque perfette che, a loro volta, terminano nello Spey, il fiume dell'whisky per eccellenza; prima di sfociare nel Mare del Nord dà il nome alla zona particolare dello Speyside. Infine la Scozia aggiunge altre perle ai suoi prodotti che forse non sarebbero così preziosi senza le storie, le leggende, i mostri, le fate che popolano le sue montagne, i laghi, i fiumi, le vallate, tutto quel verde intenso e quell'aria purissima con le sue limpidissime acque.

Le Highland sono anche la patria del famoso Mostro di Loch Ness e non ho mai capito perché tanti discorsi sulle fantasie di tale apparizione: con tutto l'whisky che si degusta da quelle parti la meraviglia è vedere un mostro solo.



L'ESPERIENZA DEVE ESSERE STRAORDINARIA

Trovarsi nel bicchiere un Scotch di 85 anni non è una cosa di tutti i giorni. Anzi, è una cosa unica visto che il whisky di cui stiamo parlando è stato distillato da Glenlivet il 2 febbraio del 1940 e imbottigliato da Gordon & MacPhail il 5 febbraio 2025: un primato che entra nella storia come il single malt più vecchio mai imbottigliato. Un capolavoro disponibile solo su richiesta da Meregalli Spirits (costa circa 140mila euro).

Il 3 febbraio 1940 George Urquhart e suo padre John, proprietario di Gordon & Macphail, selezionarono una botte della distilleria Glenlivet, la numero 336. Da questa botte sono nate solo 125 bottiglie. La numero 1 è protagonista di un'asta di Christie's a New York e il ricavato è interamente devoluto alla più antica organizzazione no-profit per la conservazione ambientale degli USA, l'American Forests, leader

nel ripristino forestale. L'edizione limitata è stata presentata al Whisky Live Paris alla fine di settembre.

Nell'occasione Richard Urquhart ha svelato il decanter "Artistry in Oak", realizzato dall'architetto Jeanne Gang, che ha voluto evocare l'idea di un albero che abbraccia lentamente un pezzo d'ambra. Quattro rami separati si avvolgono in una spirale verso l'alto intorno al vetro che custodisce il Whisky.

L'ispirazione del design dei rami arriva dal rovere americano, il cui legno è stato utilizzato per creare la botte numero 336, che ha conservato per 85 anni questo Single Malt.

Di fronte a un prodotto così unico, è possibile offrire solo delle suggestioni di degustazione. Nel bicchiere Glenlivet 85 YO si presenta con un colore mogano chiaro; al naso emergono note di pelle invecchiata, composta di albicoc-



che, agrumi e vaniglia, seguite da un accenno affumicato. Al sorso è morbido, vibrante, con sfumature di pepe nero, tabacco dolce e scorza d'arancia di Siviglia. Il finale, lungo e avvolgente, lascia dietro di sé un'eco di rovere e memoria. Il legno è presente ma elegantissimo, e non sovrasta mai le note fruttate, tropicali e floreali del malto. Glenlivet venne fondata nel 1824 e fu la prima distilleria dello Speyside a ottenere la licenza per distillare, secondo il nuovo atto parlamentare del 1823. È una delle distillerie più famose al mondo ed è situata vicina alla piccola cittadina di Ballindalloch, nel cuore della regione. Glenlivet produce alcune dei Single Malt più venduti al mondo, tanto da posizionarsi negli anni '70 al primo posto nel mercato americano.





fattorie del mediterraneo prodotti tipici



di Leone Ramacciotti

Nel mese di agosto 1970 stavo godendomi un paio di giorni al Rifugio di Moscata sulle mie Alpi Apuane, da me considerato un posto eccezionale in particolare per la presenza di quel rifugista di nome Walter.

Le comunicazioni erano possibili solo con il telefono del Rifugio e fui avvisato di scendere piuttosto velocemente perché dovevo prepararmi per andare in Giappone a sostituire, su una nave, il 1° Ufficiale di Coperta che sbarcava per malattia. Periodo previsto fuori casa cinque o sei mesi. Si trattava di una nave carboniera, di quelle chiamate Bibolini Ship dal nome dell'Armatore che ne aveva proposto la tipologia.

Bibolini Ship... appunto: navi di Bibolini che gli americani, con la loro sgarbata e ciancicata pronuncia, avevano immediatamente ribattezzate "Baibolaine Ship" con il risultato della credenza popolare che fossero navi della "Linea Baibo".

A quell'epoca il Giappone si raggiungeva normalmente con gli aerei della Scandinavian che facevano la rotta polare.

Milano – Copenaghen, cambio aereo e partenza per Tokyo. La rotta passava proprio sopra il Polo Nord e lo scalo tecnico, prima di arrivare in Giappone, avveniva ad Anchorage in Alaska. Con l'attraversamento della linea di cambiamento di data, verso ovest prima dello scalo tecnico, il successivo attraversamento della stessa verso est per raggiungere Tokyo e i relativi fusi orari, si creava una confusione tale che appena arrivati a destinazione conveniva informarci quale giorno e ora fossero. Al mio arrivo a Tokyo fui salutato, senza complimenti, da una spiacevole iniezione al torace con una siringa a forma di grosso proiettile perché la Sanità aereoportuale rilevò che mancavo di una vaccinazione. Verso le 23.00 di quel giorno arrivai finalmente sulla nave ormeggiata a Yokohama. Mai avevo visto un ambiente così sudicio e squinternato. Da Yokohama il giorno dopo ci trasferimmo a Kawasaki per terminare la discarica.

Quindi furono ripresi i viaggi tra il Giappone e l'Australia dove andavamo a caricare minerale

per l'industria siderurgica nipponica. La nave italiana era stata noleggiata a una compagnia tedesca che, da oltre due anni, l'aveva subnoleggiata a una società giapponese. L'Equipaggio, praticamente quasi senza sostituzioni, era stanchissimo, demotivato, e dava l'idea di essere composto da deportati più che da marinai. Persone che andavano avanti con il solo miraggio di aggiungere un po' più di retribuzioni prima di rientrare in patria. Il Comandante stava perdendo i denti e, ogni tanto, ne mostrava uno come fosse un confettino. "Guardi qui... un altro dente." Asseriva di perdere un dente ogni 4 o 500 miglia, sparsi in bocca gli rimanevano una decina di denti. Per la sua malattia venne sostituito dopo che insieme avevamo fatto due viaggi tra Giappone e Australia.

Intanto, date le condizioni della nave e dell'Equipaggio, avevo chiesto alla Compagnia di lasciarmi una certa mano libera per risolvere il modo di vivere a bordo e l'ordine della nave.

Richiedevo retribuzione maggiore come lavoro

straordinario per motivare l'Equipaggio e ripulire la nave, più possibilità di usare generi alimentari di conforto per riportare una certa atmosfera conviviale, rifornimenti abbondanti di pittura e l'invio di giornali e periodici relativamente aggiornati dall'Italia. L'Armatore comprese la situazione che avevo illustrato e che, del resto, nessuno aveva mai sollecitato.

Dopo un mese la nave aveva già cambiato aspetto e così l'Equipaggio, se non altro dal punto di vista igienico. A ogni arrivo in Giappone, da Yokohama a Tokyo lasciavo, compatibilmente con gli impegni di lavoro, più svago possibile a terra per il personale che lo ricambiava con un ritrovato entusiasmo lavorativo.

La sostituzione del Comandante fu provvidenziale perché mi trovai immediatamente in sintonia con il nuovo che era ancora più scrupoloso di me. Nel mese di ottobre si concluse il contratto con la società giapponese e la nave tornò a disposizione della sua società italiana.

Il rientro in Europa prevedeva un carico di minerale sempre dall'Australia però, anziché a Weipa (Capo York – nel Queensland), dove caricavamo

per il Giappone, si doveva andare ad Alyangula. E dov'è? A Milner Bay. Peggio che mai! Groote Eylandt nel golfo di Carpentaria. Ci siamo. Avevamo bazzicato l'immenso golfo di Carpentaria nella parte est, Milner Bay si trovava a ovest.

Durante la sosta a Kawasaki, dove avevamo concluso l'ultima scarica, portammo a termine le complicate pratiche burocratiche relative al noleggio, subnoleggio e fine dei contratti. Ogni documento venne firmato a bordo, con le Autorità preposte, solo al momento della discesa del Pilota che ci aveva accompagnato fuori dal porto. Avanti tutta. Da mesi ormai facevamo le consuete rotte per l'Australia attraverso le Filippine, l'Indonesia Orientale, l'Isola di Ceram, la Nuova Guinea. Le navigazioni si svolgevano in maniera accettabile tra bonacce rilassanti e perturbazioni più o meno pericolose come il ciclone Anna, il primo di quell'anno, che riuscimmo a evitare solo in minima parte superando la Nuova Guinea dalla parte di Papua.

Al felice arrivo a Groote Eylandt fondo in rada davanti a un pontile piuttosto piccolo in attesa di attracco. Dopo venti giorni eravamo ancora lì.

Sciopero dei minatori a oltranza e rimando della caricazione giorno dopo giorno. Ci fu tempo per rifinire i lavori di riordino della nave e per svagarci facendo manutenzione alle lance di salvataggio che venivano usate per andare a terra e girare nel golfo di Carpentaria. Era divertente visitare le tantissime isolette, abbastanza vicine, completamente disabitate e piene di incantevoli conchiglie fossili di dimensioni anche grandi. Ne abbiamo misurate fino a 40 cm. di diametro. Si pescava abbastanza e ne beneficiavano le provviste di bordo che, dopo tanti giorni senza rifornimenti, era bene integrare anche acquistando la poca frutta tropicale che vendevano le baracche vicino al pontile.

Una mattina mi trovai totalmente perso. Eravamo in otto su una lancia e la conducevo con serenità verso Connexion Island al largo di Milner Bay. All'improvviso, in una brevissima frazione di tempo, si mise una nebbia, pure in mezzo alla giornata soleggiata, come mai capitato di constatare, neanche in inverno, sulla Manica o nel Mare del Nord.

Eravamo scesi da bordo alle 10.30, ma quando si

formò la nebbia perdemmo ogni cognizione di tempo e spazio.

Alla partenza avevamo notato che c'era molta corrente. La prua era verso Connexion Island, ma, navigando a vista, sparì istantaneamente l'orientamento.

Feci subito fermare il motore. Aspettavamo sempre inorecchiti a ogni ipotizzabile fruscio, ma dopo un paio di ore prese campo una forma leggera di sgomento.

Non potevamo certo usare la radio di emergenza prevista per i naufragi. Il silenzio era assoluto. Non si riusciva neppure a vederci tra di noi. C'era difficoltà a guardare anche l'orologio e le nostre voci risultavano ovattate tanto la nebbia era spesso. Ci si trovava in un'atmosfera infuocata dal calore del sole, lattiginosa, una fluorescenza opalina, persistente che impediva di discernere qualsiasi cosa.

La stessa vernice arancione acceso all'interno della lancia si vedeva, e solo da vicinissimo, come un colore appena sfumato. Eravamo impossibilitati a fare qualsiasi cosa, aguzzavamo solo gli orecchi. Non si avvertivano neppure i tuffetti dei numerosi pesci che, in altri momenti, si sentivano bene. Ci fu chi tentò una barzelletta: forse era banale o forse non fu ascoltata, ma nessuno rise. Le voci erano "Cosa facciamo se la nebbia dura ancora?", "Ma non si può proprio fare nulla?", "Ci sarà pericolo di urti?".

Ero sufficientemente tranquillo al ricordo che intorno avevo visto pochi scogli. Picchiando da qualche parte probabilmente avremmo trovato sabbia. Se il fenomeno non si fosse risolto in tempo accettabile speravo che qualche mezzo, munito di radar, ci sarebbe venuto in soccorso. Mi impensierivo dove ci potesse condurre la corrente. Se fossimo andati troppo al largo poteva mancare il combustibile per tornare a bordo. Senza la sicurezza dell'ora il tempo pareva più lungo. Preoccupava la possibilità che avvenisse qualcosa di spiacevole e non prevedibile. Immaginavo quali critiche sarebbero state mosse circa l'uso spensierato della lancia, sulla poca avvedutezza nautica, sul non aver previsto proprio niente, pensare solo a svagarci, l'allontanarci troppo da bordo senza alcuna necessità. Nessuno, proprio nessuno, avrebbe



Tridacna Gigas

considerato l'evento tanto eccezionale quanto sconosciuto. Completamente spersi, a intervalli regolari e a turno, si urlava "C'è qualcuno?". Un po' sperando forse di sentire la risposta di altri dispersi, un po' sperando che risposte non ce ne fossero per non rischiare abbordi. Ma se fossimo stati noi ad abbordare qualcosa? Mi pervadeva un sudorino freddo nonostante tutto quel calore tropicale. Certo mi passava un turbinio di cose per la testa. Nel silenzio angoscioso si avvertiva lo sciacquo dello scorrere dell'acqua lungo lo scafo, continuava a impensierirmi perché capivo che la lancia aveva una certa andatura dovuta alla corrente. Si navigava totalmente alla cieca. Pensai di far armare, anche se a tastoni, i remi per ostacolare la velocità, ma come ci faceva muovere la corrente? Di prua, di poppa, di traverso? E non avremmo visto nulla se fossimo venuti in collisione contro qualsiasi cosa. Qualcuno reclamava anche un certo languorino per la fame, ma erano episodi senza senso. Silenzio e sciacquo mi tormentavano nella loro raccapricciante persistenza.

Poi, come all'improvviso era arrivata, così all'improvviso, la nebbia se ne andò. Dopo oltre quattro ore di invisibilità totale tornammo a una visione completa. Eravamo a dieci metri dall'arenarci a Connexion Island.

Ancora un paio di minuti e, sempre la corrente, consentì di avvicinarci tanto da dare volta a una cima attorno al ramo di una grossa pianta che dall'isola si protendeva verso il mare e così ormeggiarci.

Si rese necessario un felice tuffo rigeneratore dopo l'ansia provata. Sembrava di trovarci in un acquario tanto limpida era l'acqua e con una quantità particolarmente ricca e bella di pesci che la popolavano. Riuscivamo a distinguere tutto palesemente fino a notevole profondità. Mi accorsi di un qualcosa di straordinaria struttura conficcata sul fondo nella sabbia a cinque o sei metri dalla quale partiva una specie di respiro a forma di bolle. Provai ad afferrarla, ma era troppo piantata. A forza di smuovere sabbia con un bastone raccolto a riva, dopo diverse immersioni ce la feci ad appropriarmene. Ne venne fuori una conchiglia del tipo Tridacna Gigas stupenda nella sua chiara ed elegante forma lunga 28 cm. La serbo come testimonianza di una giornata indimenticabile.

Al rientro a bordo scambio reciproco di pareri. Nessuno ricordava di aver visto un fenomeno simile per di più con un sole brillantissimo e caldissimo. Evento eccezionale, spiegazioni non ne furono trovate, neanche interpellando gente a terra.

Il fenomeno si ripeté altre due volte, sempre al mattino e di minore durata, ma ci trovavamo sulla nave.

Toccò a un'imbarcazione da pesca di triestini, stabiliti in questo angolo di mondo, urtare contro il nostro scafo. Con loro ci eravamo già conosciuti quando avevano visto arrivare in rada la barca italiana e avevamo scambiato un po' di brindisi abbondando in vino del quale sentivano moltissimo la mancanza.

Connexion Island





Piantazione di canna da zucchero

Trovatisi, come era capitato a noi, al largo, avevano spento il motore con il sopraggiungere della nebbia. La corrente li aveva trasportati fino all'urto, per fortuna leggero, contro la fiancata della nave. Senza vedere nulla sentimmo gridare, un po' in inglese, un po' in italiano e un po' con imprecazioni triestine, "C'è qualcuno che può risponderci? Dove ci troviamo?", "Tranquilli, siamo i compagni di bevute, date fondo e aspettiamo che la nebbia si diradi. La corrente vi tiene attraccati alla nostra nave."

E finì tutto bene anche questa volta. Continuando lo sciopero la Direzione della nostra Compagnia, dopo circa tre settimane di inoperosità commerciale della nave, cambiò tipologia di merce. Ci fu comunicato di salpare per Bundaberg, a est dell'Australia per caricare zucchero semilavorato. Zucchero? Iniziò, seppure con acqua di mare, una particolarmente accurata pulizia delle stive adibite di solito a carichi di minerali o carbone.

Superato Capo York e le isole dello Stretto di Torres, la navigazione proseguì all'interno della Grande Barriera Corallina. Navigazione difficilissima quanto interessantissima. Le varie crocette delle navi affondate che spuntavano di tanto in tanto dal pelo dell'acqua, evidenziavano anche

la pericolosità di quel tratto di mare. Bundaberg, con le sue piantagioni di canna da zucchero, era quasi alla fine della Grande Barriera. Qui trovammo la rimanenza di quel gruppetto di migranti triestini parte dei quali avevamo conosciuto a Milner Bay. Questi facevano i tagliatori di canna da zucchero. Con loro altre solenni e amichevoli libagioni a base di vino. Normalmente, data la mancanza assoluta di vino, provvedevano a far fermentare del succo di fichi d'India per bere qualcosa che fornisse almeno una parvenza alcolica. Per dei triestini l'assenza di vino costituiva una dura privazione.

Da Bundaberg risalimmo la Barriera fino a Townsville per completare il carico di zucchero. Il piacevole profumo di zucchero filato, sempre avvertito nelle fiere e riassaporato con l'inizio della caricazione, dopo qualche giorno si tramutò in un odore dolce quasi nauseabondo. Anche perché ci trovammo disgustati dopo la produzione di croccanti esagerati alla quale avevamo dato sotto come ragazzini approfittando dell'abbondanza della materia prima.

Quindi rotta attraverso l'Oceano Indiano per rientrare in Europa. Il primo approdo sarebbe stato a Città del Capo per rifornimento bunker.

A quattro giorni dall'arrivo avvertii dei rumori

cupi, come qualcosa che si abbatte con pesantezza, nella stiva N. 5. Ne accennai al Comandante e convenimmo che erano dovuti al mare che andava ingrossando. Però i rumori, sempre cupi e pesanti, aumentavano e fu necessario procedere a un controllo. Si fece scendere il Nostromo un paio di metri nella scala a pioli che, attraverso il passo d'uomo, immette nella stiva e, nel buio assoluto, alla debole luce di una torcia, gli parve di vedere la massa dello zucchero bagnata e in movimento. Decidemmo di procedere all'apertura della stiva anche se si trattava di una delle operazioni da evitare in alto mare.

La luce solare illuminò, con disegni e colori diversi a seconda dell'ampiezza del rollio, un specie di marzapane ben formato di 3.500 tonnellate, giallo dorato con sfumature paglierine e, qua e là, macchie più o meno scure. Tutto sommato una presentazione allettante, con un profumo dolcemente delicato, se non ci fossero stati i nostri brividi a fronte di tanta spaventevole apparizione del carico.

L'acqua di mare era entrata nella stiva attraverso la sentina e piano piano aveva creato quell'enorme massa di zucchero bagnato, terribilmente appiccicoso, molto denso e semovente.

Il tubo sonda della sentina si era parzialmente ostruito e il Nostromo, nel sondaggio giornaliero, non aveva potuto accorgersi dell'acqua che dal mare si infiltrava a bordo. Avremmo tuttavia potuto fare ben poco. Fu segnalata l'avaria all'Armatore che provvide a farci trovare l'Ingegnere dell'Ufficio Tecnico all'arrivo a Città del Capo. Rallentammo un poco la velocità, i carichi in movimento sono incessantemente pericolosi e, in questo caso, maggiormente preoccupanti per l'aumento dei pesi a bordo con tutta quell'acqua.

Ci sentimmo più tranquilli doppiato il Capo di Buona Speranza. L'Oceano Atlantico ci accolse bene e approdammo a Città del Capo, con discreta tranquillità, ai primi di dicembre. Subito infastiditi da una vaccinazione a tutto l'Equipaggio, pratica del resto abbastanza frequente all'epoca girando il mondo. Non ricordo quale infezione ci fosse stata da combattere, fatto sta che su quarantasei persone d'equipaggio solo in dodici restammo senza febbre. La temperatura

elevata da 39 a 40° durò per tre giorni che furono veramente impegnativi per quanti non erano febbricitanti e, addirittura, dolorosi per chi doveva dare un contributo lavorativo come il Comandante che fu uno tra quelli che stettero peggio. A ogni modo, dopo ormezzati e concluse le pratiche di arrivo, i sommozzatori constatarono, abbastanza facilmente, da un'ispezione subacquea relativa alla stiva N. 5, che si era sfilato un bullone da una lamiera in carena lasciando un vistoso foro.

Per la sicurezza nel prosieguo della navigazione, fu proposto di scaricare lo zucchero ormai sciupato. Le Autorità sudafricane non ne vollero sapere, la cosa non interessava. Fu anche accennato di continuare a bagnare abbondantemente il carico per pomparlo in mare, ma peggio che mai nell'ingiustificato timore dell'Ufficio Sanitario portuale di produrre inquinamento. Niente. Consiglio definitivo fu di aspirare, dopo il tamponamento del foro, più acqua possibile dalla stiva per lasciare in qualche maniera lo zucchero rovinato parzialmente all'asciutto. Intanto l'equipaggio andava rimettendosi definitivamente.



Canna da zucchero

D'accordo con il Comandante e il Direttore di Macchina si decise, in modo furtivo, di disfarci almeno in parte del carico pompandolo da noi in mare durante la notte. Non si sarebbe fatto nulla di male e ci saremmo alleggeriti dell'ingombro. Dopo una notte di pompaggio, alle 04.00 sostituisco nel turno di guardia il 2° Ufficiale. È ancora notte, tutto molto calmo. Avverto sulla fiancata a dritta come uno sciabordio, quasi musicale, piacevole. Mi affaccio, non vedo niente, è buio. Appena spunta il giorno resto pietrificato. Lungo la fiancata, in prossimità dello scarico dell'acqua zuccherata che veniva pompata fuori bordo, c'era una moltitudine di foche che si deliziavano del sapore dolce. Mi corse un brivido lungo la schiena. Ordinai in macchina di cessare immediatamente il pompaggio. Immaginavo cosa sarebbe potuto accadere se le Autorità Portuali si fossero accorte del perché di tanto felice pascolare, in porto, delle foche. I portuali durante la giornata ci chiesero se avevamo osservato quante foche fossero entrate in porto. Sostenevano di non aver mai visto un fenomeno simile.

Terminata la sommaria riparazione subacquea, dopo alcuni giorni, si riprese il mare con destinazione Liverpool dove era atteso il carico di zucchero.

Arrivammo il 29 dicembre 1970.

Mi legano due ricordi a quel periodo.

Per il fine anno 1970 fui invitato, nella sua incantevole villa, dal nostro Fornitore Navale, una persona molto simpatica con la quale, da subito, avevo condiviso il mio amore per il vino. La sua cantina era una delle migliori che avessi mai visto.

Salutammo il 1971 con un Port Vintage 1898.

Il primo gennaio, giornata lavorativa, i sommozzatori che si immergevano per controllare la carena, parlando della profondità della falla, si espressero con il sistema metrico decimale che, finalmente, da quel giorno, veniva adottato anche in Inghilterra.

Il marzapane "inquinato" fu richiesto da una ditta che produceva mangime per pesci. In cambio lo scaricò gratis.

Alla fine saremmo tornati a gustarcelo magari sotto forma di spigola.

NON BASTA IL VENTO

di Paolo Cerrai

Fisioterapista professore di educazione fisica



Non basta il vento per muovere il veliero! Ci vuole un team di persone preparate, ognuna nel suo ruolo specifico. La preparazione non è solo fisica, ma anche mentale. Integrazione dei singoli all'interno del gruppo è condizione, senza la quale, qualsiasi obiettivo o non è raggiungibile o non sarà soddisfacente. Bisogna inoltre considerare la dieta, intesa come alimentazione e idratazione, come un elemento imprescindibile all'interno del progetto formativo, proteso alla migliore performance. Altre considerazioni importanti sono: a) La specialità del ruolo e della barca: gli esercizi vanno adattati a seconda del ruolo (es. prodiere, timoniere) del tipo di barca. b) Specialità della regata: la preparazione deve tenere conto delle condizioni ambientali e della durata della competizione, che influenzeranno il dispendio energetico. Analizziamo, per sommi capi e solo, per dare degli spunti, i vari settori in cui si divide la preparazione. Ogni fase dell'allenamento poi di mescolerà, si alternerà, si integrerà in maniera complessa in base al materiale umano e tecnico che abbiamo a disposizione e in base all'obiettivo da raggiungere. C'è una letteratura scientifica

e tecnica vastissima sull'argomento. Chi vuole approfondire ha tutto il materiale che serve!

1) Allenamento Aerobico e Anaerobico. Il primo, molto in voga fino agli anni '70, ora non è più legato alla performance ma è relegato ad un ruolo di condizionamento generale, non agonistico, e al dimagrimento. Il secondo invece, sviluppa la forza muscolare rapida, la potenza e la capacità lattacida, che è la capacità di mantenere alta la prestazione pur in presenza di acido lattico.

2) Potenziamento muscolare e Core a) Rinforzo del Core. Che cos'è il Core? E' il centro del corpo, E' fondamentale per la stabilità del rachide e ci permette di gestire meglio i carichi di lavoro, specialmente come è nel caso dei velisti, in condizioni instabili. Il Core è, a grandi linee, un insieme di muscoli, ne cito alcuni: diaframma, addominali, pavimento pelvico, glutei, paravertebrali del rachide, deputati al rafforzamento ed alla stabilità del tronco. Avere un Core forte, potente e resistente ci permette di passare in sicurezza al b) Potenziamento di arti superiori e inferiori. Preparazione essenziale per la velocità, precisione, resistenza e stabilità dei movimenti di bordo.

Importante: il rinforzo del core precede sempre il potenziamento degli arti, i quali devono avere un punto stabile e sicuro, il core per l'appunto, per lavorare bene e senza grossi rischi! 3) Capacità coordinative ed equilibrio. A) Sviluppo delle capacità coordinative: allenare equilibrio, reazione e orientamento tramite esercizi a corpo libero e piccoli attrezzi. Ciò è fondamentale per un gesto tecnico di qualità. b) Allenamento su piani instabili – Esercizi o percorsi su attrezzi e superfici instabili, migliorano il controllo motorio e l'equilibrio necessario in barca. In un secondo tempo eseguire le sequenze in gruppi per simulare situazioni reali di navigazione.

4) Flessibilità e prevenzione. Lo stretching, inteso come allungamento e stiramento muscolare, non è più attuale. Fondamentale è mantenere la flessibilità e la mobilità articolare per prevenire infortuni e per migliorare la performance. Un'attenzione particolare va data alla postura e al corretto svolgimento dei movimenti del singolo, nello svolgimento della sua mansione e del singolo che interagisce col gruppo. Ciò riduce il rischio di infortuni e migliora la performance.

5) Alimentazione e idratazione. Non entro nel merito. Sottolineo soltanto che l'atleta, perché di atleti si parla, deve ovviamente alimentarsi bene prima e dopo la gara. Ma in gara deve sempre anticipare sia la sete che la fame, perché come avverte queste due sensazioni, ormai è troppo tardi. La performance cala inesorabilmente di livello.

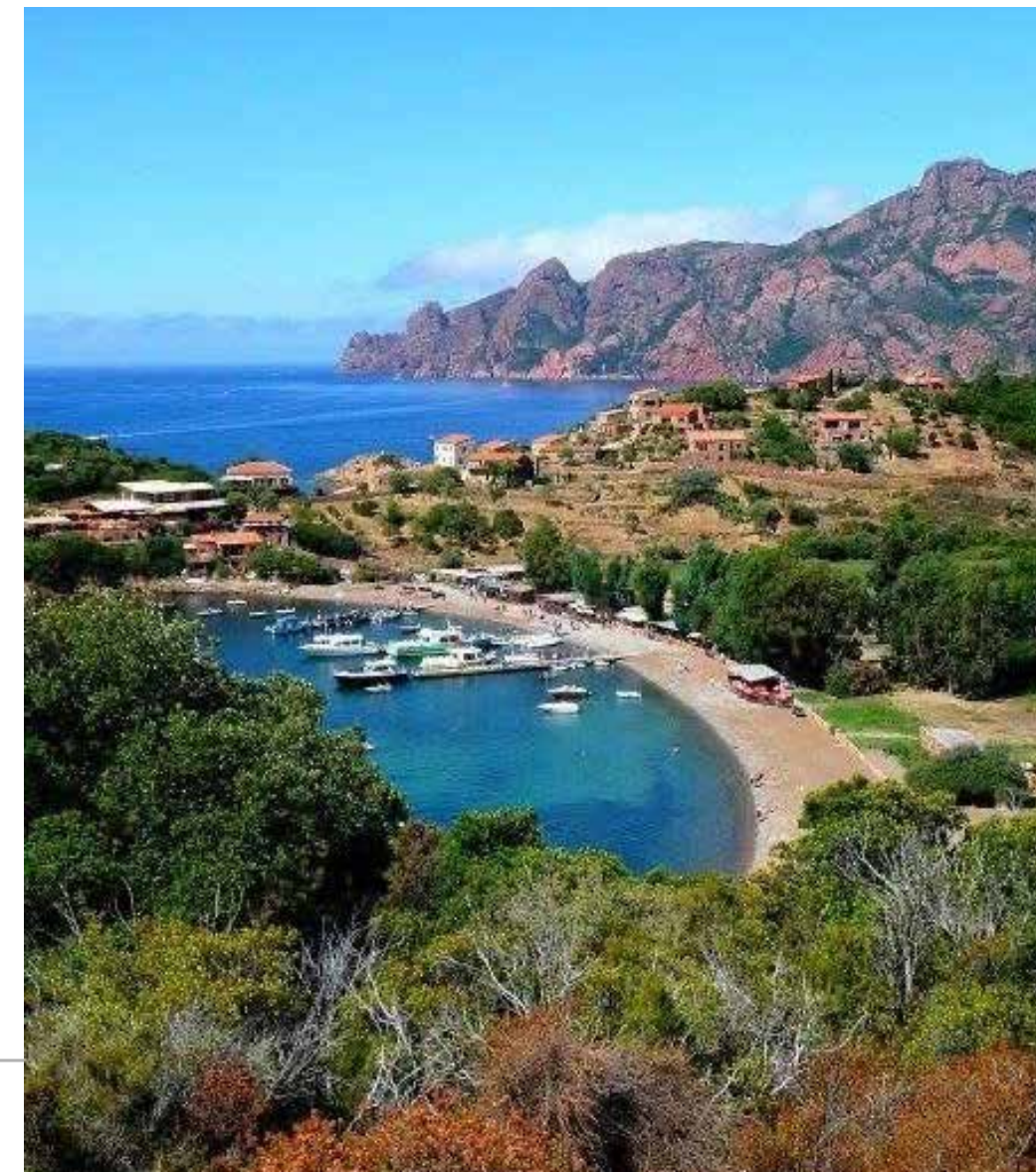
6) Mentalità e preparazione mentale. Ormai non si può più e giustamente prescindere dal mental coach.



SULLE STRADE DELLA CORSICA: L'ISOLA DELLA BELLEZZA

La Corsica è una di quelle isole che affascina qualunque viaggiatore e a dimostrarlo ci sono le testimonianze di diversi scrittori, alcune delle figure più prominenti della letteratura mondiale, come Alexandre Dumas. L'esigenza di voler descrivere e raccontare questo territorio è frutto del suo paesaggio unico e particolareggiato, delle

sue tradizioni secolari, della grinta e caparbietà del popolo corso e delle sue strade, che come diceva la studiosa britannica Dorothy Carrington, "lasciamo scoprire l'isola solo a chi è senza fretta e a chi vuole che si disveli, curva dopo curva, con lentezza." Questa peculiarità della Corsica è rimasta pressoché intatta nei secoli e anche



se ci si ritrova a percorrere crocevia moderni e non più mulattieri e sentieri impervi, l'idea di iniziare un'avventura quando si sbarca nell'isola è comune a tutti i viaggiatori. Per i turisti italiani la scoperta della Corsica parte dal nostro Paese. L'opzione preferibile per chi vuole intraprendere un road trip nell'isola francese è quella di prendere un traghetto e imbarcarsi da un porto italiano, tra Livorno Savona, Genova, Piombino o Santa Teresa di Gallura. I porti di arrivo sono due: Bastia e Bonifacio. Ed è proprio da queste due città che può avere inizio il viaggio. Ad esempio da Bastia si può prendere la strada statale D80 che arriva a Saint-Florent. E' un percorso molto amato dagli automobilisti perché è tortuoso in alcuni punti perfetto per chi ama la guida un po' più sportiva, ma è estremamente panoramico con una vista sul mare e le scogliere che incanta soprattutto se è fatta al tramonto. E mentre si guida si scopre la zona settentrionale di Cap Corse, con alcuni dei borghi più caratteristici, come Centuri, noto per il suo porto dalle tinte pastello e per la pesca dell'aragosta: qui si possono mangiare le più buone di tutta la Francia in un qualsiasi ristorante o in una delle piccole strutture che affacciano sul mare e decidono di servire il pescato del giorno. Ma se si è nella parte nord dell'isola non si può non fare tappa alla Valle dell'Asco, uno dei fiori all'occhiello del Parco Na-



turale Regionale della Corsica. Infatti seguendo i percorsi del fiume Asco in una strada circondata da gole di granito rosso si possono raggiungere delle magnifiche piscine naturali dove è possibile fare il bagno, oppure partire per un'escursione alla volta del ponte genovese. L'ideale è lasciare l'auto poco dopo la cittadina di Asco e poi proseguire a piedi per una breve escursione di 15 minuti: lo sforzo sarà ripagato dalla possibilità di tuffarsi nelle acque più limpide della Corsica. Se si arriva invece a Bonifacio, c'è tutta la parte sud dell'isola da scoprire. Proseguendo in direzione



Porto Vecchio, ci si imbatte in alcune delle spiagge più belle di questa regione, come Piantarella, Rondinara, Palombaggia, e Santa Giulia. Sabbia fine, acqua turchese e vegetazione a perdita d'occhio sono le caratteristiche principali di questi luoghi che, negli anni, sono diventate anche le mete più gettonate per chi preferisce il campeggio alle strutture alberghiere. Nei dintorni, si trovano infatti molte aree attrezzate con la possibilità, però, di essere completamente immersi nella natura. Una volta arrivati a Porto Vecchio, si può scegliere di prendere la D368 e arrivare a Col de Bavella: qui vi ritroverete davanti a un paesaggio che vi potrà sembrare familiare. All'orizzonte, infatti, si stagliano le famose Aiguilles de Bavella: le cime in granito più famose della Corsica. La strada per arrivare a questo passo di montagna, situato a circa 1.200 metri di altezza, è una delle preferite da automobilisti e motociclisti: i numerosi tornanti si snodano tra la foresta e la montagna, facendo scoprire un'immagine della Corsica a dir poco singolare. E' possibile che, soprattutto

d'estate, la strada sia particolarmente trafficata, ma in questo caso qualche rallentamento può trasformarsi in un'occasione per godersi qualche minuto in più il panorama circostante. L'esperienza di road trip in Corsica non sarebbe tale senza percorrere una delle strade più iconiche e conosciute d'Europa: la D81 che collega Porto ad Ajaccio. Ma perché è così famosa? E' una statale che richiede una certa dimestichezza e attenzione alla guida perché ci sono numerose curve a strapiombo, spesso ripide e particolarmente strette. Però, questa arteria riesce a unire le due anime dell'isola, la montagna e il mare. Attraversando alcuni dei paesaggi naturali più particolari d'Europa, i Calanchi di Piana, le famose rocce di granito rosso che svettano sul paesaggio corso. Si tratta di una formazione geologica quasi unica che, proprio per questo motivo, è stata inserita nella lista dei Patrimoni dell'Umanità dell'Unesco. Se si vuole osservarle da vicino, si può scegliere anche di lasciare l'auto in una delle zone attrezzate e proseguire con alcuni dei trekking tra i sentieri e le mulattiere che partono da questa zona: ce ne sono con diversa difficoltà e lunghezza.



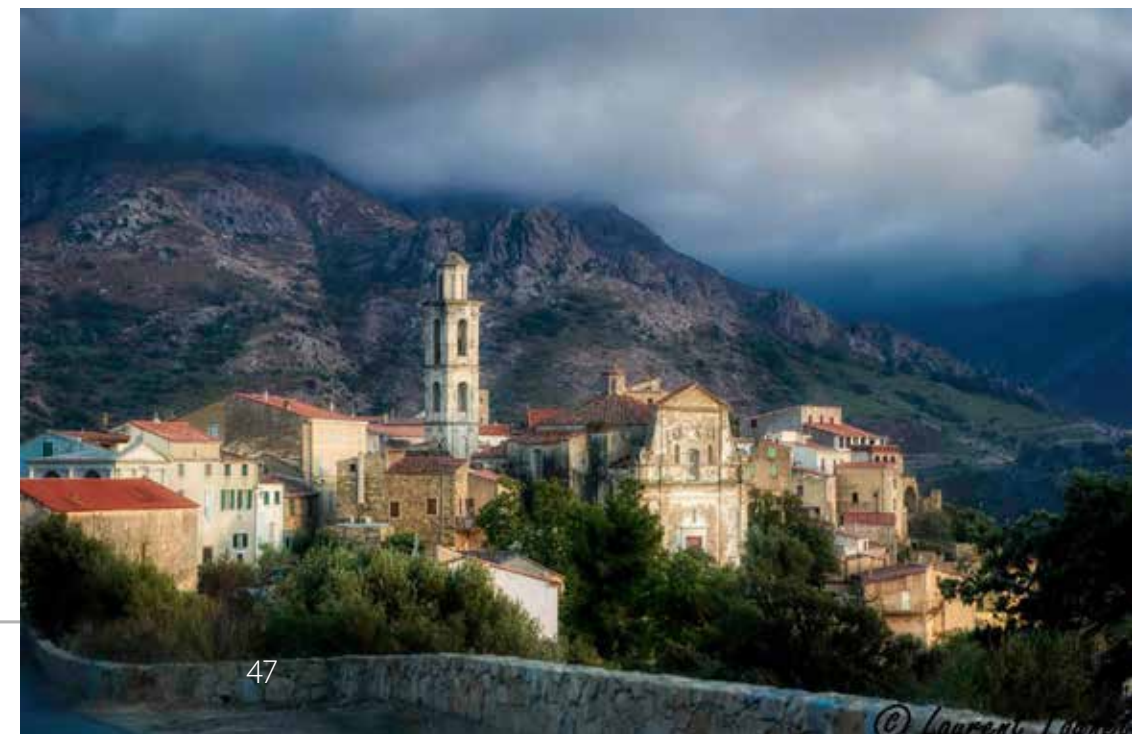
A due passi dalle coste italiane, la Corsica è una delle mete più gettonate d'estate, per il mare e per la bellezza selvaggia dei suoi paesaggi. Gli italiani la affollano soprattutto fra luglio e agosto ma nei mesi precedenti l'isola offre le stesse attrattive a costo minore e con soggiorni decisamente più vivibili. E allora perché non prenderla in considerazione per uno dei prossimi ponti di calendario? In questi periodi si ammirano fioriture eccezionali con l'isola che mantiene celebrazioni religiose e a cui può essere interessante partecipare. Nelle località corse i priori delle confraternite portano i santi protettori in processione: a sud il corteo più suggestivo è quello del "catenaccio", ovvero di "colui che porta le catene". Vale la pena di assistere a quello di Sartene: il corteo simboleggia il calvario di Cristo e si svolge la sera del Venerdì Santo.

La città vecchia assume un aspetto molto suggestivo: al calar della luce le finestre si illuminano di candele e ci si incammina lenti verso piazza Porta. Le porte a due battenti della chiesa si aprono e la processione esce dalla chiesa. Il penitente con un passamontagna e le catene ai piedi (ben 17 chili di peso) porta una croce massiccia in legno di quercia che pesa circa una quarantina di chili e percorre quasi due chilometri in città. Durante il tragitto deve cadere tre volte, come Gesù. L'elenco dei volontari del "catenaccio" è molto lungo e il penitente, di cui solo il sacerdote conosce l'identità, può aspettare il suo momento anche per diversi anni.

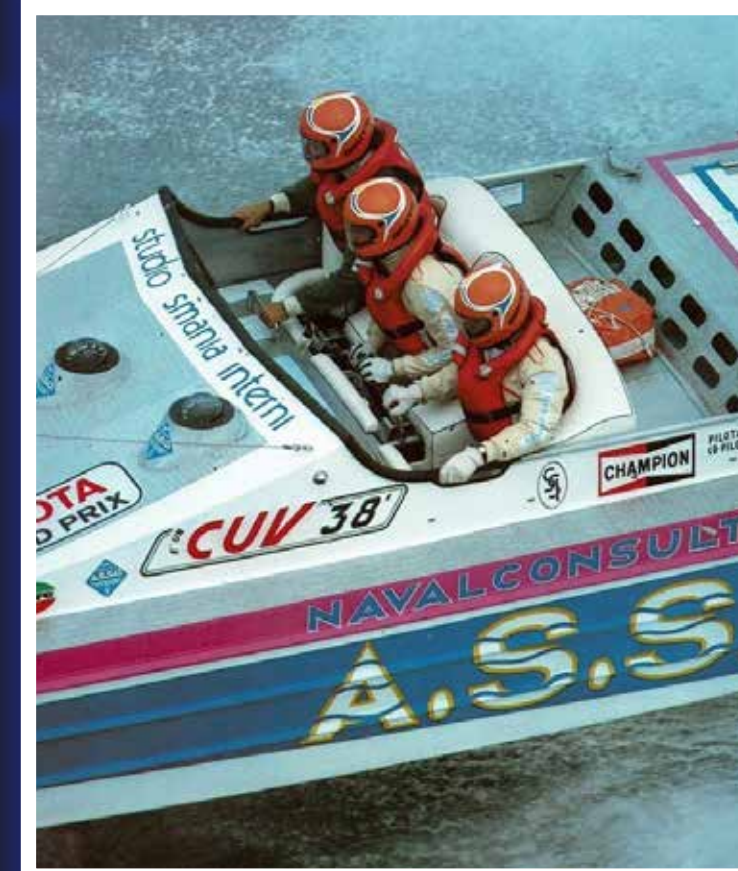
A Cargèse, antica colonia greca, la sera del Venerdì Santo si svolgono i canti e le nenie nella chiesa non illuminata, mentre il Sabato Santo seguono le cerimonie che salutano il ritorno della luce con i ceri e a mezzanotte un canto di rito greco ortodosso. Il lunedì di Pasqua si svolge una processione durante la quale un'icona della colonia greca viene esposta nei quattro punti cardinali. Le due chiese e confraternite, quella di San Antonio di Cargèse e quella di San Spiridion, che sorgono una di fronte all'altra, partecipano insieme alla processione anche se una è cattolica ed l'altra ortodossa.

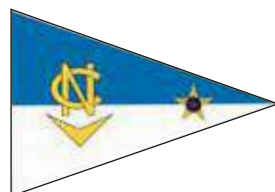
A Bonifacio i membri delle cinque confraternite camminano in processione per le vie della città, attraverso strade secondarie e poi tornano nella chiesa parrocchiale dove viene impartita la

benedizione della reliquia di Santa Croce. Ogni confraternita porta delle reliquie e delle sculture di santi in stile barocco su delle teche in legno illuminate da fiaccole e lanterne. Chi si troverà dalle parti di Bastia o nelle Balagne può seguire la "granitula", una processione che procede a spirale. Le specialità culinarie da assaggiare in questo periodo si arricchiscono delle tradizionali pietanze pasquali. Il Venerdì Santo si mangiano minestra di ceci all'aglio, lasagne di "broccio" o zuppa di baccalà ai fagioli bianchi. Nei giorni successivi spezzatini, zuppe e "panzerotti" o "frittelli", ricette tradizionali pasquali del nord della Corsica. Il giorno di Pasqua è un "must" l'arrosto di capretto al forno o un ragù di agnello "pive-runata di agnellu". Di dolce da non perdere il "caccavellu" un pane dolce a forma di corona e di campana aromatizzato all'anice e all'acquavite.



YES
OFFSHORE
IS MAGIC!





CONI FIV FIM
STELLA D'ORO AL MERITO SPORTIVO

PROGRAMMA REGATE 2026

14/15 Marzo	51° Coppa Carnevale & Trofeo Città di Viareggio Regata Nazionale - Altura
14/15 Marzo	Trofeo Carnevale di Viareggio Regata di Circolo - Tutte le classi
9/10 Maggio	29° Trofeo Ammiraglio Giuseppe Francese Regata di Circolo Orc. Rating Fiv e Vele d'epoca
12/14 Giugno	62° Trofeo Internazionale Emilio Benetti Historical Events ISCYRA Star CNV e SVV
24/27 Giugno	5° Viareggio-Bastia-Viareggio & Trofeo Angelo Moratti Regata Nazionale - Maxi Yacht, Multiscafi, Over 42'
12 Luglio	Regatalonga Veleggiata per non dimenticare Altura - LNI Vg e CNV
13 Settembre	Regata e Veleggiata di fine estate Altura - LNI Vg e CNV
14/18 Ottobre	21° Raduno Vele Storiche Viareggio AVSV e CNV
Novembre	5° Trofeo Renzo Migliorini CV TdLP - CNV - SVV - CCVV - Derive



1 ♦ 7 ♦ 12
15 ♦ 17 ♦ 21
FEBBRAIO 2026

CARNEVALE DI VIAREGGIO



Fondazione Carnevale
di Viareggio



CITTÀ DI VIAREGGIO



REGIONE
TOSCANA



Fondazione
Cassa di Risparmio
di Lucca

ILCARNEVALE.COM