ACQUA MARINA

Numero 20
Solstizio d'Inverno
21 dicembre 2020
www.leganavaleagropoli.it

VENDÉE GLOBE 2020
UNA REGATA ANCHE AL FEMMINILE

CIDADE VELHA
IN VIAGGIO A CAPO VERDE

SACRALITÀ E PESCI
SIMBOLOGIA NELL'ANTICHITÀ

MIRANDA MERRON
DALLA PUBBLICITÀ ALLA VELA OFFSHORE

PORTI BENEDETTINI
GLI APPRODI CILENTANI NEL MEDIOEVO

HAKA ROWING
LA REMATA COSTIERA SU MONOTIPO

Periodico di nautica, turismo e ambiente della Lega Navale Italiana Sezione di Agropoli - Distribuzione gratuita

INDICE

LA REGATA

di Andreas Ryll

VENDÉE GLOBE DELLE DONNE

PAG. 4

IL PERSONAGGIO

dI Massimo Vicinanza

MIRANDA MERRON

PAG. 26

IL REPORTAGE

di Galia Baudet

CIDADE VELHA

PAG.16

LA STORIA

di Alfonso Mignone

ANTICHI PORTI CILENTANI

PAG. 30

L'ARTE

di Anna Pacella

LA SACRALITÀ DEI PESCI

PAG. 20

IL REMO

di Antonio Annunziata

HAKA ROWING

PAG. 34

IL RACCONTO DI A.R. BURGHARDT 40

LA SEZIONE LNI DI AGROPOLI 44

"...Non è sufficiente fare e fare molto bene: occorre anche farlo sapere..."

Crediti fotografici

Jean-Marie Liot: copertina, 3, 11, 14-15
Olivier Blanchet : 2
Galia Baudet: 2, 16-21
Jean-Louis Carli: 3
Yvan Zedda: 4-5, 26
Isabelle Joschke: 6
Pip Hare: 6
Eloi Stichelbaut: 7
Clarisse Cremer : 8
Miranda Merron : 9
Alexia Barrier: 9
Mark Lloyd: 10
Bernard Le Bars : 11
Nicolas Troussel : 12
Sebastien Simon : 12
Marine Nationale: 13
Musei Vaticani: 23
British Museum: 24
Vincent Curutchet : 25
Team Campagne de France : 27, 28, 29
Alexis Courcoux : 29

La traduzione del testo di Galia Baudet è a cura di Riccardo Vicinanza

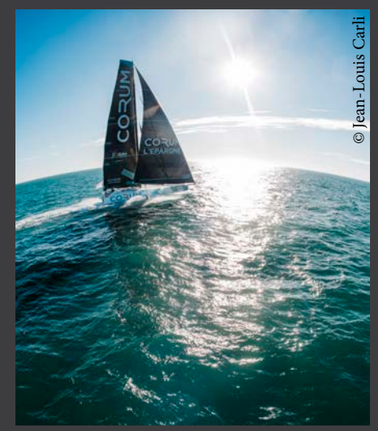
Foto di copertina: Giancarlo Pedote alla Vendée Globe 2020 © Jean-Marie LIOT / Prysmian Group

Periodico di nautica, turismo e ambiente della Lega Navale Italiana - Sezione di Agropoli
Anno V Numero 20 - In attesa di registrazione presso il Tribunale di Vallo della Lucania
Direttore editoriale: Alessio Della Torre - Direttore Responsabile: Massimo Vicinanza
Segreteria 0974.82.83.25 - agropoli@leganavale.it
Redazione 348.331.58.82 - info@massimovicinanza.it
Grafica, impaginazione, ricerca iconografica e photo editing: Massimo Vicinanza
© I testi e le foto non possono essere riprodotti senza l'autorizzazione degli autori

MASSIMO VICINANZA

EDITORIALE

In questo periodo ci sono due avvenimenti velici di grande rilievo ma profondamente diversi fra loro. Il primo è l'America's Cup World Series, che nelle acque di Auckland vede in gara quattro equipaggi a bordo di velocissime barche di 75 piedi (AC75) fra cui Luna Rossa Challenge. Il secondo evento è la Vendée Globe, trentatré barche (IMOCA60) partite da Sables-d'Olonne per compiere in circa due mesi il giro del mondo in solitaria, senza scali e senza assistenza. Il primo evento, sicuramente più spettacolare, ha avuto una grande copertura mediatica e tutti i match (della durata di circa 25 minuti) sono stati trasmessi in diretta dalle emittenti TV di oltre 190 paesi nel mondo. Per seguire il secondo, invece bisogna raccogliere le notizie un po' qua e un po' là, oppure visitare il sito ufficiale della Vendée dove le barche tracciate in tempo reale. Due modi diversi e ugualmente appassionanti di praticare la vela e di vivere il mare. La copertina di questo numero di Acqua Marina è dedicata a Giancarlo Pedote, unico italiano in gara alla Vendée Globe e attualmente in nona posizione. Buon vento, Giancarlo.



ANDREAS **RYLL**

LA VENDÉE GLOBE DELLE DONNE

26mila miglia da percorrere a bordo di un IMOCA60

L'8 novembre scorso é partita la Vendée Globe 2020, la regata in solitaria intorno al mondo, senza scali e senza assistenza. Un'edizione più che mai diversa dalle precedenti perché vi hanno preso parte ben sei donne skipper.
A causa del Covid-19 la partenza della Vendée Globe è stata in dubbio fino all'ultimo momento, e il rischio di un suo annullamento all'ultimo minuto è stato molto probabile. Inoltre, le restrizioni imposte sin da subito ai velisti partecipanti hanno reso molto difficile la preparazione alla sfida. Fortunatamente la gara è partita e nella sua storia non si era mai visto un così ampio e diversificato gruppo di barche in corsa. Alla nona edizione di quella che viene definita "l'Everest delle regate", e che dal 1989 parte ogni quattro anni da Les Sables D'Olonne sul Golfo di Biscaglia, hanno partecipato ben trentatré velisti, sei dei quali sono donne.

© Yvan Zedda / Alea

© Isabelle Joschke / Macsf

ISABELLE JOSCHKE

© Pip Hare / Medallia

PIP HARE

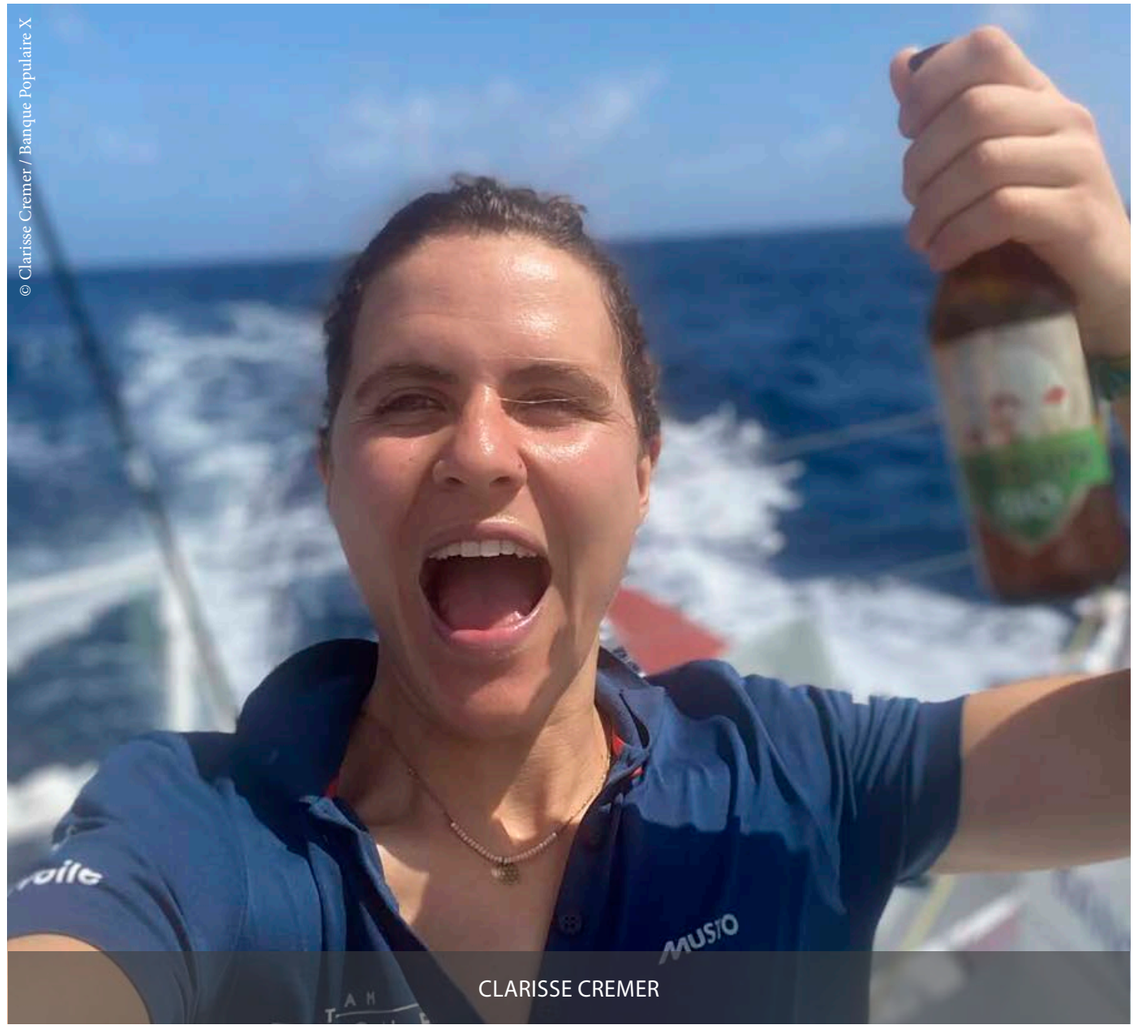
©Eloi Stichelbaut - polaRyse / Initiatives Coeur

SAMANTHA "SAM" DAVIES

A un giorno dalla partenza, la prima grande depressione che si è scatenata nel famoso golfo è stata solo un assaggio di ciò che i velisti incontreranno durante i circa due mesi e mezzo di navigazione, perché la vera grande sfida avrà luogo nel sud del mondo, lungo i temutissimi Quaranta Ruggenti e i Cinquanta Urlanti: circa il 60 per cento delle 28.000 miglia nautiche saranno infatti corse nella la regione oceanica più tempestosa del nostro pianeta.

Donne Skipper di alta classe

Isabelle Joschke partecipa per la prima volta alla Vendée Globe. In una recente intervista la quarantasettenne franco-tedesca racconta di quanto sia bello poter dimostrare che anche le donne possono correre come gli uomini. Isabelle ha imparato a navigare all'età di cinque anni nella classe Dinghy fino ad arrivare a correre nella Transat Class 40, l'impegnativa regata in solitaria con partenza da Plymouth in Inghilterra e arrivo, dopo circa 18 giorni, a New York. Per essere presente al giorno X della Vendée Globel la skipper si è duramente allenata per tre anni.Anche le altre veliste sono consapevoli che la sfida per recuperare sugli uomini è appena iniziata: "Ci sono già stati più uomini sulla luna che donne nella Vendée Globe – e per me questo fatto è di sufficiente ispirazione per avere successo!", dice la britannica Pip Hare, 46 anni, giornalista di Yachting e partecipante alla Rolex Fastnet Race del 2019 a bordo di un IMOCA 60.

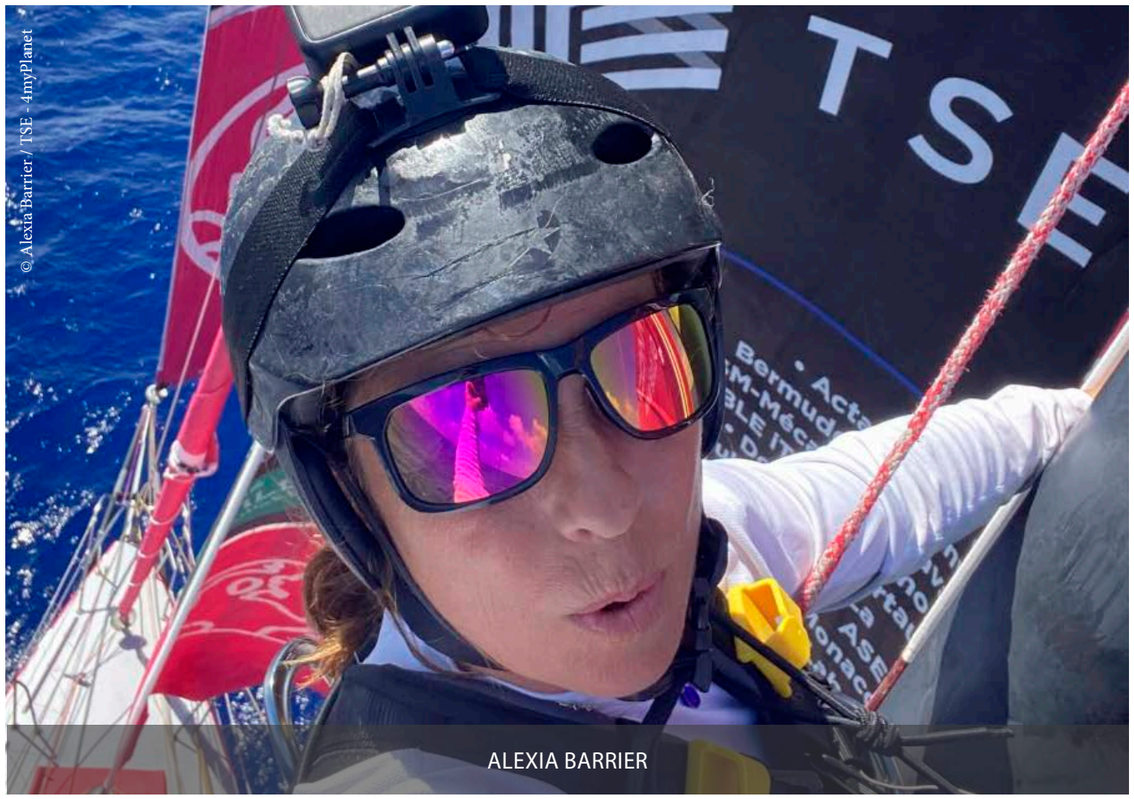


Tutte le skipper si sono guadagnate da tempo la propria eccellente reputazione nella vela offshore. La francese Clarisse Cremer (31 anni) ha vinto il Mini-Fastnet nel 2017. La britannica Miranda Merron (51 anni) attraversò l'Oceano Atlantico all'età di nove anni a bordo dello yacht di famiglia, e recentemente ha gareggiato con successo nella Vendée Arctique, mentre la francese Alexia Barrier (40 anni) era già istruttrice di vela all'età di quindici anni ed ha attraversato l'Atlantico per quattro volte in regate in solitaria.

Per la terza volta alla Vendée Globe partecipa la celebre skipper britannica Samantha "Sam" Davies. Nell'edizione 2008/09 è arrivata quarta, e nella successiva edizione è stata costretta a ritirarsi in modo spettacolare dopo aver disalberato. Nel "Le Défi Azimut", l'ultima gara di preparazione alla Vendée Globe, le donne si sono classificate in modo eccellente. Sam Davies (Initiatives Cœur) si è piazzata al secondo posto dopo Jérémie Beyou (Charal), seguita da Isabelle Joschke (MACSF) e da Clarisse Crémer (Banque Populaire X).

Principianti e veterani al timone

Oltre a Samantha Davies, ci sono altri veterani tra i concorrenti nel Vendée Globe, come Alex Thomson che partecipa per la quinta volta, senza mai essere riuscito ad ottenere il grande trionfo e anche in questa edizione ha dovuto ritirarsi per un'avaria. Jéremie Beyou, invece, è al suo quarto tentativo, era considerato il favorito per vincere il titolo ma anche lui ha subito un'avaria che lo ha costretto ad un rientro a terra per poi ripartire. La Vendée Globe é sempre più una regata internazionale, con dieci skipper non francesi su trentatrè. Oltre Oltre all'italiano Giancarlo Pedote, al giapponese Kohiro Shiraishi e allo svizzero Alan Roura, per la prima volta c'è anche un tedesco, il trentanovenne Boris Herrmann che da vent'anni sognava di partecipare a questa importante regata e che lo scorso anno con il suo yacht Malizia ha attraversato l'Atlantico per accompagnare Greta Thunberg a New York. Herrmann sarà in gara con la stessa barca, ora ribattezzata "SeaExplorer Yacht Club de Monaco".



Il nome della barca la dice tutta: a bordo, infatti, è stato realizzato un vero e proprio laboratorio galleggiante per raccogliere dati utili alla comprensione del cambiamento climatico che e li trasmette agli scienziati dell'Istituto Max-Planck di Amburgo, di Geomar a Kiel e di Ifremera a Brest. La SeaExplorer ha ricevuto solo in primavera i nuovi foils e Herrmann ha compiuto la prima prova di resistenza nella regata nordatlantica VALSO - un percorso triangolare da Les Sables d'Olonne attraverso le Azzorre e fino a poco prima dell'Islanda.

Record del giro del mondo

Molti skipper hanno grandi aspettative per gli yacht ad alta tecnologia e dotati di foils. Alex Thomson, per esempio, ha recentemente detto: "Se dovessi scommettere sulla velocità delle barche, direi che in sessantasette giorni si potrebbe arrivare al traguardo", immaginando quindi una media pari a 16 nodi. La Vendée Globe è un giro del mondo in solitaria, senza soste e senza supporto. Il livello sportivo previsto è talmente alto che raggiungere il traguardo sarà di per sé un grande risultato e se le previsioni di Thompson dovessero avverarsi, sarà una gara da record. Il miglior tempo nell'ultima edizione è stato realizzato dal bretone Armel Le Cléac'h, che ha completato il percorso in settantaquattro giorni. In effetti, la classe IMOCA (International Monohull Open Class Association) rappresenta un enorme progresso nella ricerca tecnologia dei foils offshore. Queste "ali subacquee" sollevano sulle onde oceaniche gli scafi, lunghi 18 metri e tutti in fibra di carbonio, per fargli raggiungere velocità altrimenti impossibili. L'edizione 2016 ha segnato il vero inizio di questa nuova tecnologia, e in questi ultimi quattro anni ci sono stati progressi notevoli, sia nella forma dei foils che nella loro struttura. La ricerca si è naturalmente estesa anche al disegno dello scafo, e le barche sono ora progettate e costruite apposta per i foils, in modo di poter volare sulla superficie del mare su distanze più lunghe.

HUGO BOSS, DELLO SKIPPER MARK LLOYD, DURANTE IL TRASFERIMENTO DA PORTSMOUTH

JEAN LE CAM AL LAVORO SUL SUO IMOCA60 NEL CANTIERE DI PORT LA FORET.
IL MATTINO DEL 6 DICEMBRE LO SKIPPER FRANCESE RECUPERERÀ IL NAUFRAGO KEVIN ESCOFFIER

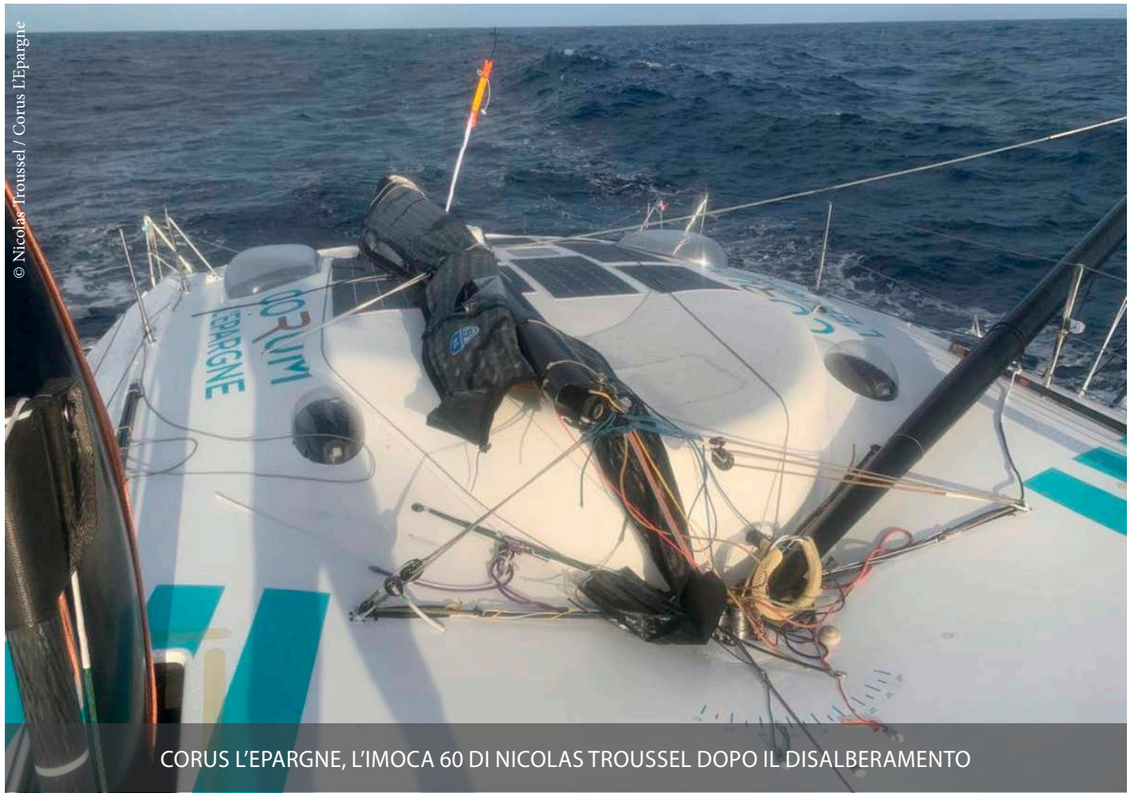
Non tutti hanno foils

Diciannove dei trentatré monoscafi sono dotati di foils che portano a velocità incredibili, tra cui sette barche dell'ultimissima generazione 2020. I 60 piedi IMOCA sono diventate complesse macchine da regata ad alta velocità, però questo dinamismo comporta che le condizioni a bordo per gli skipper sono molto dure. Le alte velocità rendono la vita a bordo più difficile soprattutto a causa del maggior rumore, degli scossoni più violenti, del continuo movimento e delle vibrazioni costanti che durano intere settimane. Naturalmente anche la macchina della Vendée Globe è in costante movimento e gli organizzatori si sono impegnati ad organizzare un evento più responsabile con l'obiettivo di limitare l'impatto sull'ambiente causato dalla attuale e dalle future regate.

Sostenibilità sulla terraferma

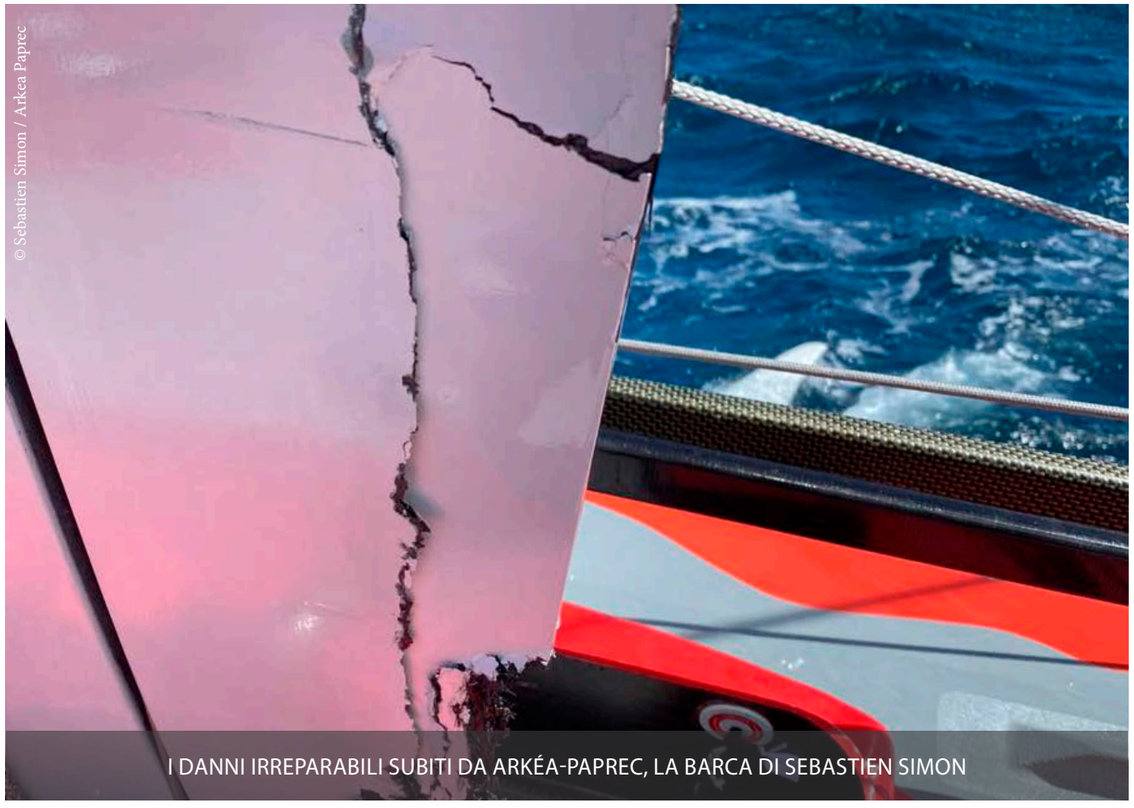
Nel Racing Village sono in programma numerose iniziative volte ad aumentare la consapevolezza dello stato dei nostri mari, soprattutto tra il pubblico più giovane.
Il fatto che il mare sia sempre più agitato e che il meteo sia sempre più instabile a causa dei cambiamenti climatici è qualcosa che i velisti in gara devono sperimentare in prima persona. Per garantire che la regata stessa contribuisca alla protezione dell'ambiente, la Vendée Globe ha stretto un accordo con la Commissione Oceanografica dell'Unesco per la raccolta di dati sugli oceani attraversati e sull'atmosfera. Perciò più di un terzo delle imbarcazioni sarà attrezzato per effettuare misurazioni e rilievi durante l'intera regata.

IL RACING VILLAGE A SABLES D'OLONNE



© Nicolas Troussel / Corus L'Epargne

CORUS L'EPARGNE, L'IMOCA 60 DI NICOLAS TROUSSEL DOPO IL DISALBERAMENTO



© Sebastien Simon / Arkea Paprec

I DANNI IRREPARABILI SUBITI DA ARKÉA-PAPREC, LA BARCA DI SEBASTIEN SIMON

© Marine Nationale / Défense

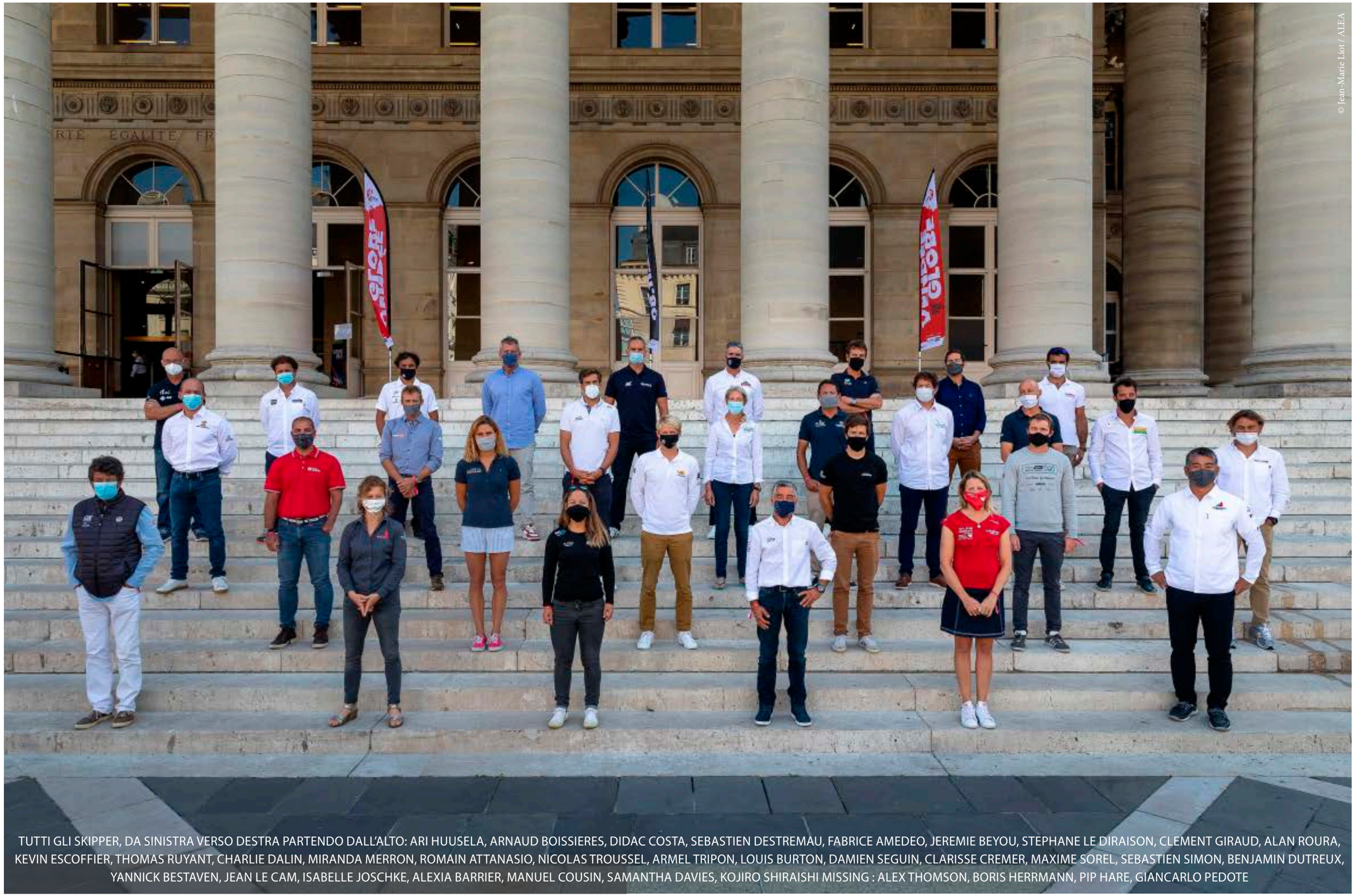
LA NAVE FRANCESE NIVÔSE RACCOGLIE LO SKIPPER NAUFRAGO KEVIN ESCOFFIER

Oggetti flottanti non identificati (OFNI)

Il fatto che gli skipper siano soli sulle loro barche a vela superveloci non significa che i navigatori solitari abbiano il mare tutto per loro. Ci sono altre cose che galleggiano in mare. Sam Davies ha avuto uno spiacevole incontro con un "Floating Object" quando la sua Initiatives-Coeur è stata fermata a tutta velocità. La skipper riferisce che le è sembrato come se avesse colpito una roccia. Forse è stata una balena o un grosso pesce che si era messo sul suo percorso.
Al momento dell'impatto Samantha era sottocoperta. Aveva appena completato un'astuta strambata in pieno vento e voleva ricompensarsi della manovra con una buona cena calda. Lanciata a circa 20 nodi di velocità, la barca si è fermata così bruscamente che sottocoperta tutto è stato scaraventato verso prora. Il pasto si è rovesciato sulle pareti interne e lei stessa è stata sbalzata via fino a sbattere con le costole contro uno spigolo. Il peggio è che l'ingegnere navale britannica, che vive in Francia con il suo marito Romain Attanasio che partecipa anche alla Vendée con la sua "Pure - Best Western", aveva sentito uno scricchiolio. "Sapevo che era la chiglia." Quando ha ispezionato le sospensioni della chiglia, notava delle crepe e una guarnizione era saltata via facendo passare acqua all'interno dello scafo. In un video messaggio ha raccontato: "Purtroppo sono stato costretta a scegliere di rinunciare alla corsa. Non posso gestire le riparazioni necessarie senza aiuto e sono molto triste che la mia Vendée finisca così". Davies è ora nel porto di Città del Capo per far riparare la sua barca e se le condizioni lo permetteranno, continuerà la circumnavigazione nonostante la squalifica. Ormai è fuori dalla competizione perché l'aiuto dall'esterno, anche per le riparazioni, non è permesso.

Non solo sport

"Voglio continuare il viaggio intorno al mondo per aiutare più bambini". Samantha Davies promuove la campagna umanitaria 1 click = 1 heart per sostenere economicamente gli interventi di chirurgia su bambini con problemi cardiaci. Durante questa regata l'iniziativa ha già aiutato ventinove bambini. Al momento Davies è il quinto skipper costretto al ritiro ed é stata preceduta da Nicolas Troussel (albero rotto), Kevin Escoffier (naufragio), Alex Thomson (timone rotto) e Sebastien Simon (foils e timone danneggiati).
In media nelle passate edizioni solo poco più della metà delle barche sono riuscite a concludere con successo la regata. Sam Davies è la donna più esperta tra le sei in gara e molti la davano nei primi tre posti. Nei trent'anni di storia della Vendée Globe ci è riuscita solo un'altra donna, la britannica Ellen MacArthur nel 2001. Ora la speranza è sulle spalle delle altre cinque donne ancora in gara.



© Jean-Marie Liot / ALEA

TUTTI GLI SKIPPER, DA SINISTRA VERSO DESTRA PARTENDO DALL'ALTO: ARI HUUSELA, ARNAUD BOISSIERES, DIDAC COSTA, SEBASTIEN DESTREMAU, FABRICE AMEDEO, JEREMIE BEYOU, STEPHANE LE DIRAISON, CLEMENT GIRAUD, ALAN ROURA, KEVIN ESCOFFIER, THOMAS RUYANT, CHARLIE DALIN, MIRANDA MERRON, ROMAIN ATTANASIO, NICOLAS TROUSSEL, ARMEL TRIPON, LOUIS BURTON, DAMIEN SEGUIN, CLARISSE CREMER, MAXIME SOREL, SEBASTIEN SIMON, BENJAMIN DUTREUX, YANNICK BESTAVEN, JEAN LE CAM, ISABELLE JOSCHKE, ALEXIA BARRIER, MANUEL COUSIN, SAMANTHA DAVIES, KOJIRO SHIRAISHI MISSING : ALEX THOMSON, BORIS HERRMANN, PIP HARE, GIANCARLO PEDOTE

GALIA **BAUDET**

CIDADE VELHA

Un crocevia umano e culturale patrimonio dell'UNESCO a Capo Verde

- Mi scusi, sa dove possiamo prendere un autobus per Cidade Velha? - Al mercato di Sucupira, ne troverete uno.
Saliamo su uno dei minibus vuoti parcheggiati lungo uno dei più grandi mercati della città di Praia. Felici di poter ottenere un posto a sedere senza aspettare troppo a lungo, la nostra gioia viene presto trasformata dalla realtà, perché l'autobus partirà solo una volta riempito. Un'ora dopo, quando è sul punto di esplodere, l'autobus parte e si dirige verso la nostra destinazione. La città lascia allora il posto a un paesaggio arido, tipico del paese. Poi, dopo circa venti minuti di funanà[1] che a tutto volume esce dagli altoparlanti, l'autobus inizia la sua discesa attraverso una valle verde, sempre più verde man mano che si procede.
Per raggiungere il piccolo villaggio di Cidade Velha lasciamo la strada asfaltata e ne imbocchiamo una pavimentata con piccoli ciottoli di pietra nera vulcanica e con una moltitudine di vicoli fiancheggiati da piccole case, i cui colori vivaci contrastano con le pietre vulcaniche che pavimentano il villaggio. Una volta arrivati alla piazza del villaggio scendiamo dall'autobus e alle nostre spalle, sulla montagna che domina il sito, una grande fortezza guarda verso l'orizzonte, verso l'Oceano Atlantico che si estende a perdita d'occhio.

© Galia Baudet

IL VIVACE MERCATO DI SUCUPIRA A PRAIA

© Galia Baudet

VISTA SULLA FORTIFICAZIONE FATTA REALIZZARE DA FELIPE DEL SÃO NEL 1590

© Galia Baudet

LA SPIAGGIA DI CIDADE VELHA

LE TIPICHE CASETTE COLORATE DELL'ISOLA DI SANTIAGO

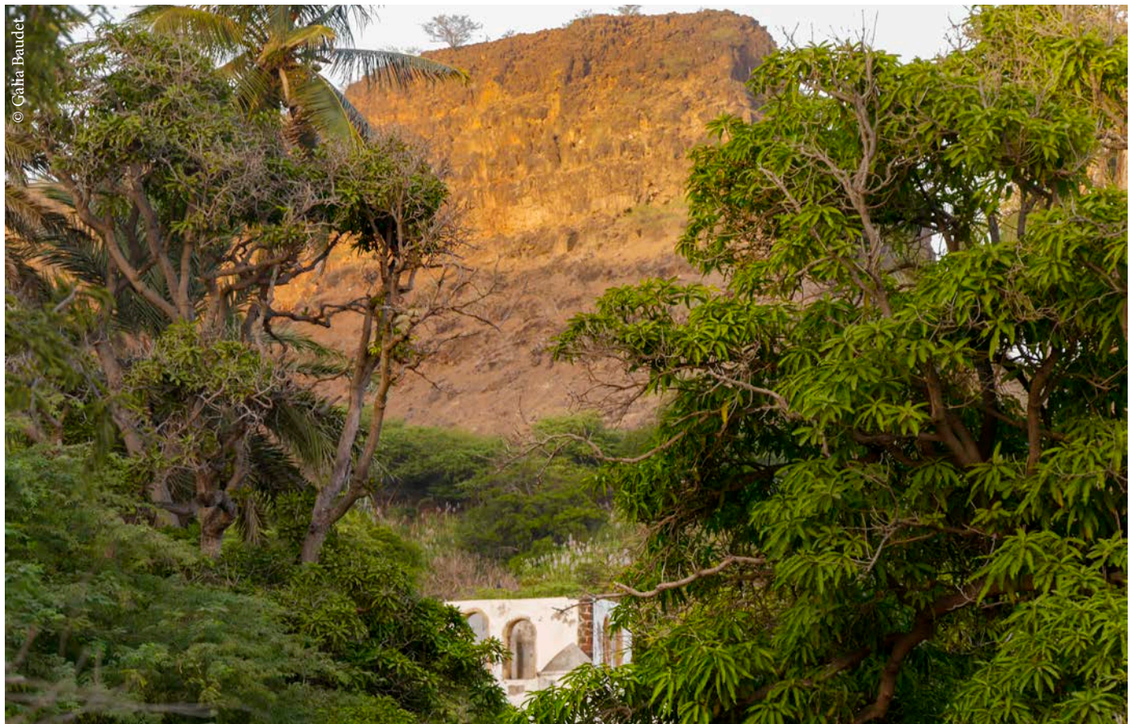
RAGAZZI GIOCANO A PALLONE SULLA SPIAGGIA DI CIDADE VELHA

IL FARO DONA MARIA PIA, NELLA CONTEA DI PRAIA A POCHI CHILOMETRI DA CIUDAD VELHA

Giù, più in basso, la spiaggia è animata da ragazzi che giocano a calcio sulla sabbia nera, anch'essa in netto contrasto con le lunghe e affusolate barche dei pescatori, dipinte con mille colori. In questa piccola città la presenza di reliquie del passato, come le chiese, la fortezza reale e la gogna nella piazza pubblica, ci riporta indietro di 500 anni, fino al tempo in cui i primi marinai al servizio della corona portoghese sbarcarono nell'arcipelago e trovarono, in questa verdeggiante vallata dell'isola di Santiago, un luogo adatto per erigere la prima città "sotto ai Tropici". La chiamarono Ribeira Grande, e più tardi Cidade Velha.

La sua nascita ha segnato un passo decisivo nell'espansione europea e nella globalizzazione delle relazioni economiche, umane, religiose e culturali. Cidade Velha è uno strategico emporio commerciale. Situata al crocevia di rotte che portano verso tutti i continenti, la cittadina era una tappa fondamentale nel commercio marittimo internazionale. Nel corso dei secoli ha facilitato agli europei i loro traffici mercantili con tutta la costa dell'Africa occidentale. Così, alla fine del XV secolo, Cidade Velha divetò un passaggio obbligato per chi era interessato allo scambio con i prodotti provenienti dal continente africano. E soprattutto dei suoi esseri umani.

SURF SULLE ONDE DELL'OCEANO NELLA BAIA DI TARRAFAL



UNO SCORCIO DELLA VERDE E RIGOGLIOSA ISOLA DI SANTIAGO

UNA RAGAZZA CAPOVERDIANA

Prima piattaforma intercontinentale nella compravendita degli schiavi tra Africa, Europa e Americhe, dal suo porto ne sono transitati quasi 4 milioni, fino a diventare la principale "merce" di scambio e di esportazione della città. E così Cidade Velha restò a lungo una tappa fondamentale per chi era impegnato nella tratta degli schiavi d'oltreoceano.
Ma dal 1532 la città fu anche un importante punto di partenza per l'espansione del cristianesimo attraverso la diocesi di Ribeira Grande, che estese la sua influenza fino alla Costa d'Avorio.
Possiamo ben immaginare come questi numerosi scambi abbiano reso Cidade Velha un luogo davvero unico. È qui, nel crocevia dei traffici mondiali e degli incontri interculturali tra Europa e Africa che è nata la prima cultura creola. Infatti, nella cultura capoverdiana troviamo profondamente radicate tantissime le influenze del continente africano, nella musica e nella danza, ma anche nella lingua e nell'arte culinaria. La società capoverdiana è nata così, dall'incontro di diversi mondi, e Cidade Velha ne fu la capitale fino al 1858, quando poi cedette il ruolo a Praia.
Dal 2009 Cidade Velha è iscritta al patrimonio dell'umanità dell'UNESCO.

Note

[1] Il funanà è un genere musicale e una danza tradizionale di Capo Verde.

LA SPIAGGIA DI TARRAFAL, NEL NORD DELL'ISOLA

ANNA **PACELLA**

LA SACRALITA' DEI PESCI NEL MONDO ANTICO

Una simbologia piena di significati

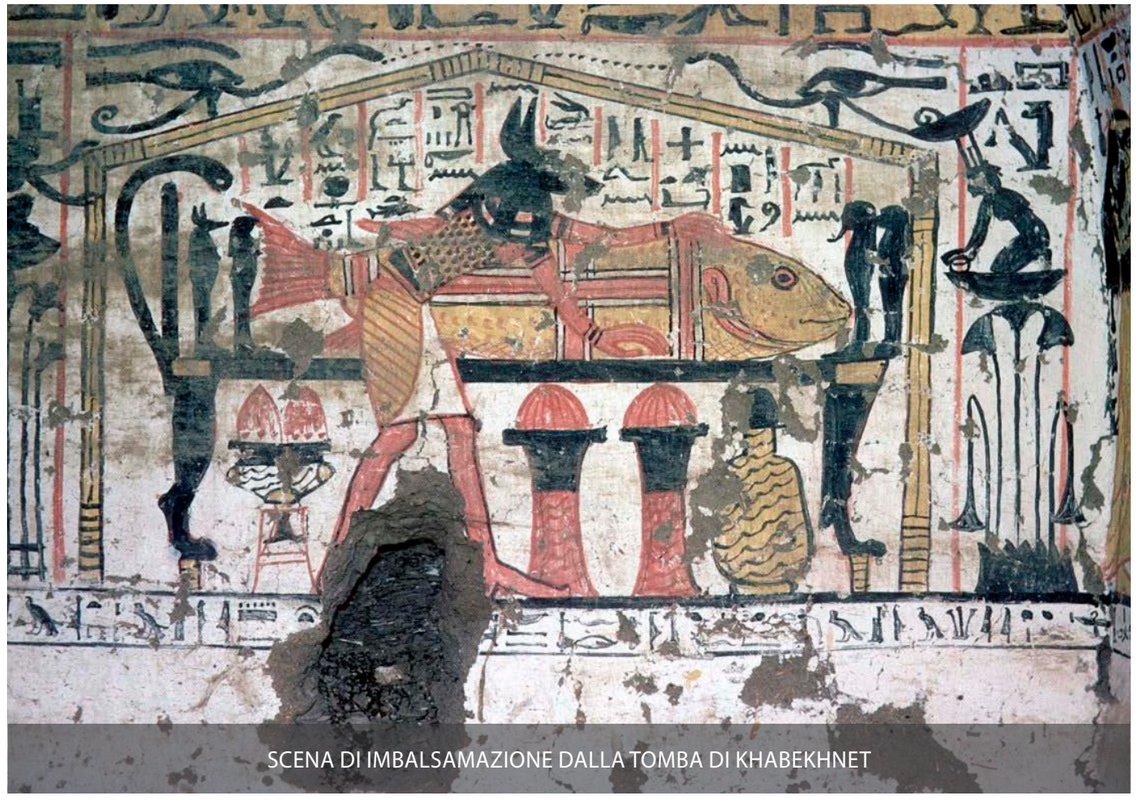
Come è noto, nella religione cristiana il pesce assume un valore simbolico ben preciso, evidenziato nei Testi Sacri, nelle iconografie, nelle iscrizioni. Anche il sentimento religioso pagano che animava l'antichità in Egitto, in Grecia, a Roma, attribuisce spesso ai pesci una particolare valenza sacrale, o perché lo associa ad una divinità o perché gli attribuisce una funzione specifica nel ciclo vitale e storico umano.
Si è così abituati ad associare al dio Apollo il delfino, come re dei pesci, signore del mare, amico e compagno dei marinai, sensibile verso la musica e i bambini: trattandosi di un mammifero che vive nell'acqua è un animale fuori dell'ordinario. La sua cattura è un sacrilegio che scontenta gli dei, per questo i Greci contestano l'atteggiamento delle popolazioni barbare della Tracia che massacrano i delfini per utilizzarne il grasso. In Egitto era considerato in modo del tutto particolare il pesce Tilapia che, collegato alle inondazioni del Nilo, diviene un simbolo di vita rinnovata e di fertilità. Unito ai fiori di loto, altro simbolo di rigenerazione, associato alla rinascita quotidiana del sole, è un elemento decorativo molto frequente durante il Nuovo Regno (1550-1070 a.C.), raffigurato soprattutto all'interno di coppe dipinte in colori vivaci.
Di tutto riguardo poi era l'*Oxyrhynchus*, il pesce che, secondo la tradizione, aveva inghiottito il membro virile del dio Osiride e che, per questo motivo, non poteva essere mangiato, almeno in alcune zone dell'Egitto.
A tal proposito Plutarco, nel suo trattato su Iside e Osiride, ricorda la guerra tra gli abitanti della "Città del cane"[1] e quelli della "Città del pesce Ossirinco"[2] che, in segno di reciproco spregio, mangiavano i rispettivi animali sacri: la conseguenza di questa rivalità fu che, ai tempi della conquista romana, entrambi i popoli vennero puniti.

ACIPENSER OXYRHYNCHUS - PESCE OSSIRINCO

© Musei Vaticani

HYDRIA DEL PITTORE DI BERLINO (480-470A.C.), DA VULCI.
APOLLO SUONA LA LIRA SEDUTO SU UN ALTO TRIPODE. IN MARE SOTTOSTANTE, DELFINI, POLPI E ALTRI PESCI

MUMMIA DI PESCE DALL'EGITTO



SCENA DI IMBALSAMAZIONE DALLA TOMBA DI KHABEKHNET

BRONZO VOTIVO EGIZIANO RAFFIGURANTE UN PESCE OSSIRINCO
(TARDO PERIODO TOLEMAICO, 664-30 A.C)

Per ragioni religiose gli Egiziani sottoposero a mummificazione alcuni tipi di pesci (come anche i gatti e altri animali), che erano poi sotterrati in necropoli dedicate: una pittura della tomba di Khabekhnet, a Tebe (intorno al 1300 a.C.) mostra il dio Anubi mentre sta imbalsamando (o resuscitando) un enorme pesce, che probabilmente simboleggia proprio la speranza del defunto di rinascere a nuova vita. Nel mondo egizio esistono, comunque, anche alcuni tabù nei confronti del pesce, un alimento tanto comune da non essere, ad esempio, neppure preso in considerazione per il pasto del defunto e del sovrano. Analogo rapporto con la protezione dalla morte, segno della speranza di rinascita, hanno le offerte di pesci documentate nelle tombe dei Cartaginesi, sulle cui stele (lastre tombali) appaiono, con grande frequenza, immagini di coppie di delfini e altri pesci.

NOTE

[1] "Città del cane": Cinopoli, in origine Khasa, capoluogo dell'Alto Egitto, così ribattezzata in età ellenistica per il culto che vi era celebrato nei confronti di Anubi, divinitàcol volto di cane.

[2] "Città del pesce Ossirinco": Ossirinco, in origine *Per-Medjed*, dal nome con cui gli antichi egizi chiamavano i pesci elefante: dopo la conquista dell'Egitto da parte di Alessandro Magno, se ne mutò il nome in greco, la cui traduzione è "città del pesce dal naso aguzzo".

BRONZETTO RAFFIGURANTE IL PESCE OSSIRINCO DIVINIZZATO

MASSIMO **VICINANZA**

MIRANDA MERRON

Dal mondo della pubblicità a quello del mare

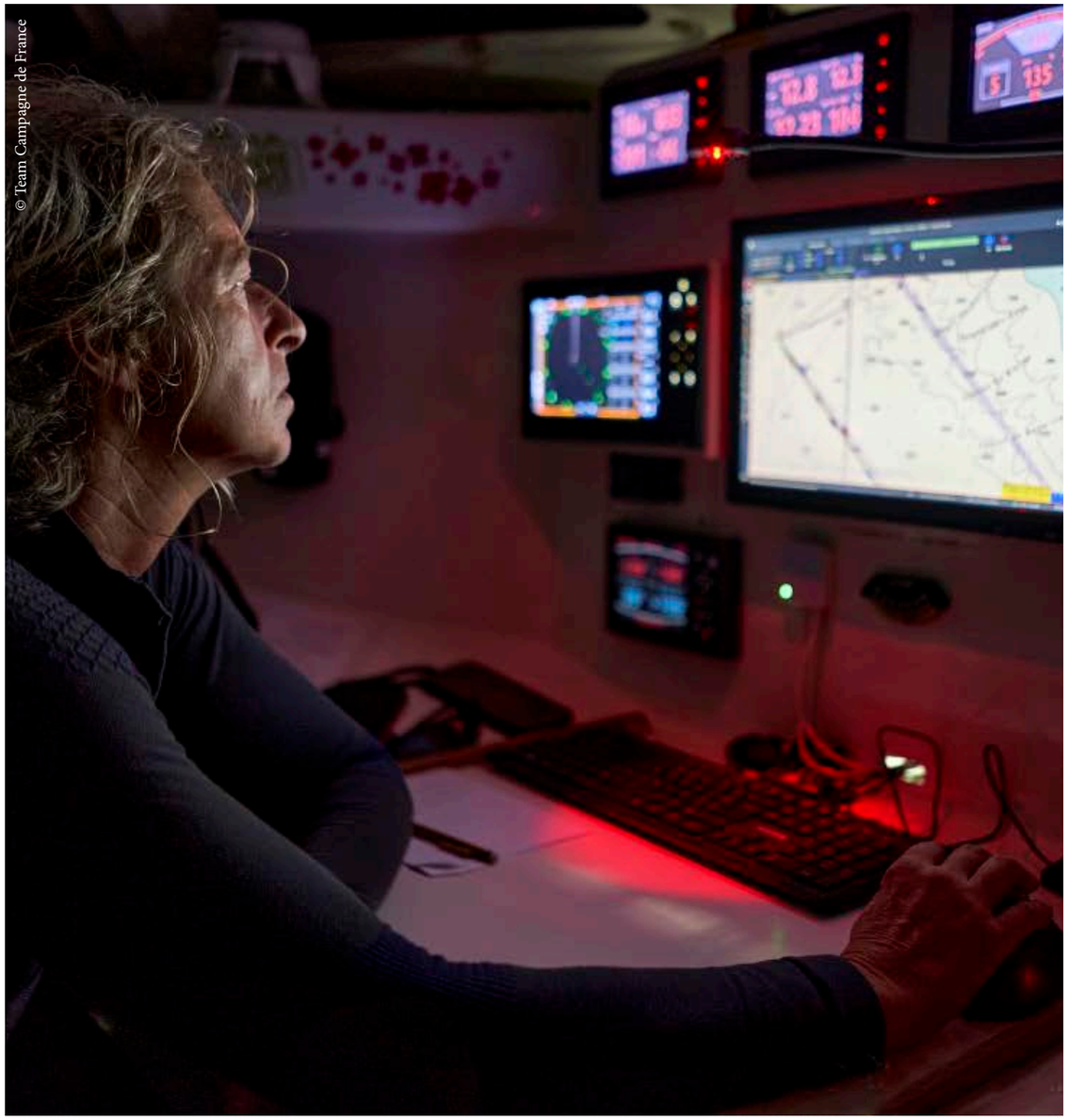
© Vincent Curutchet / Alea

Miranda Merron, 51 anni, ha iniziato praticare la vela all'età di 5 anni sulla Senna, a sud di Parigi, e da allora di miglia ne ha fatte davvero tante. Se a 9 anni già era membro di un equipaggio in regata a 28 correva la Cowes - Saint-Malo - insieme Tracy Edwards stabilendo il suo primo record mondiale. L'anno successivo, nel 1989, ha fatto parte della squadra femminile del catamarano "Royal et Sunalliance" sotto la guida di Tracy Edwards nel Jules Verne Trophy, una regata intorno al mondo senza scalo ma l'equipaggio dovette rinunciare dopo 43 giorni al largo della Nuova Zelanda a causa della rottura dell'albero maestro. Tuttavia, nonostante l'incidente, per Miranda è stato l'inizio di una nuova vita. Laureata all'Università di Cambridge in studi orientali e giapponesi, decide di lasciare il lavoro nell'industria pubblicitaria per dedicarsi a tempo pieno alla vela offshore.

© Yvan zedda / Alea

SCENA DI IMBALSAMAZIONE DALLA TOMBA DI KHABEKHNET

Negli ultimi ventidue anni ha spesso regatato come velista professionista sia in solitaria che in equipaggio. Nella sua lunga carriera Miranda Merron ha partecipato all'Ocean Race, al Global Ocean Race, alle regate di classe 40 e alle regate IMOCA. Ora sta mettendo a frutto tutta la sua esperienza per il suo primo Vendée Globe a bordo dell'IMOCA-60 "Campagne de France". La barca è stata progettata nel 2006 da Owen Clarke ed è stata costruita nei cantieri della Southern Ocean Marine in Nuova Zelanda. In origine era di proprietà del velista svizzero Dominique Wavre, che con lei ha partecipato al Vendée Globe 2008 e due volte alla Barcelona World Race. Con la stessa imbarcazione, poi, lo skipper americano Rich Wilson ha partecipato alla Vendée Globe 2016 tagliando il traguardo al tredicesimo posto. E, con i suoi 66 anni, Wilson era con il più anziano marinaio della regata. I diretti competitor si "Campagne de France" sono le barche più vecchie, come "Medallia" di Pip Hare," 4MyPlanet" di Alexia Barrier e "Stark" di Ari Huusela. Ma l'ambizione di Miranda non è certo quella di vincere quanto di completare il giro del mondo e riuscire a tagliare il traguardo. Dopo l'acquisto della barca, Miranda l'ha restaurata e modificata nel cantiere navale di Halvard Mabire, e la maggior parte dei lavori è stata realizzata grazie all'aiuto e al sostegno di tanti volontari. L'enorme sforzo collettivo ha dato i suoi frutti e la barca è in gara ma, soprattutto, Miranda ha avuto modo di conoscerla in ogni suo minimo dettaglio.



© Team Campagne de France

© Team Campagne de France

Gli sponsor “Campagne de France” e “Region de Normandie” la sostengono da molto tempo, fin dalle regate di classe 40, e la sua partecipazione alla Vendée è stata decisa con lo scopo di promuovere sia l’agricoltura francese che i due stessi marchi, riunendo così produttori e consumatori sotto il motto “De la fourche à la fourchette”.
Miranda ha una personalità forte e determinata, ma il mare ne svela il suo aspetto più romantico. In navigazione si sente parte degli elementi, del vento e delle onde, e quando è lì riesce a tirare fuori il meglio di sé stessa e anche della sua barca. Come successe nel 2009 con “Aviva”, quando insieme a un equipaggio di sole donne, composto da Dee Caffari, Sam Davies e Alex Sizer, stabilì il nuovo record di velocità nella circumnavigazione del Regno Unito e dell’Irlanda, battendo quello il vecchio con ben 16 ore di miglioramento.
Purtroppo alla Vendée Globe 2020 Miranda ha avuto qualche problema tecnico, prima un guasto all’elettronica del pilota automatico e poi all’idraulica della sua chiglia. Per fortuna è riuscita a risolvere tutto grazie all’aiuto a distanza ricevuto da Halvard Mabire.
Attualmente (il 21 dicembre 2020) è al 23° posto su 27 concorrenti rimasti in gara mentre la miglior donna skipper del momento è Isabelle Joschke (MACSF), all’ottavo posto nella classifica generale.

© Alexis Courcoux

L’ARRIVO ALLA ROUTE DU RUHM 2018

© Team Campagne de France

MIRANDA MERRON NEL 2013, A BORDO DI CAMPAGNE DE FRANCE

ALFONSO **MIGNONE**

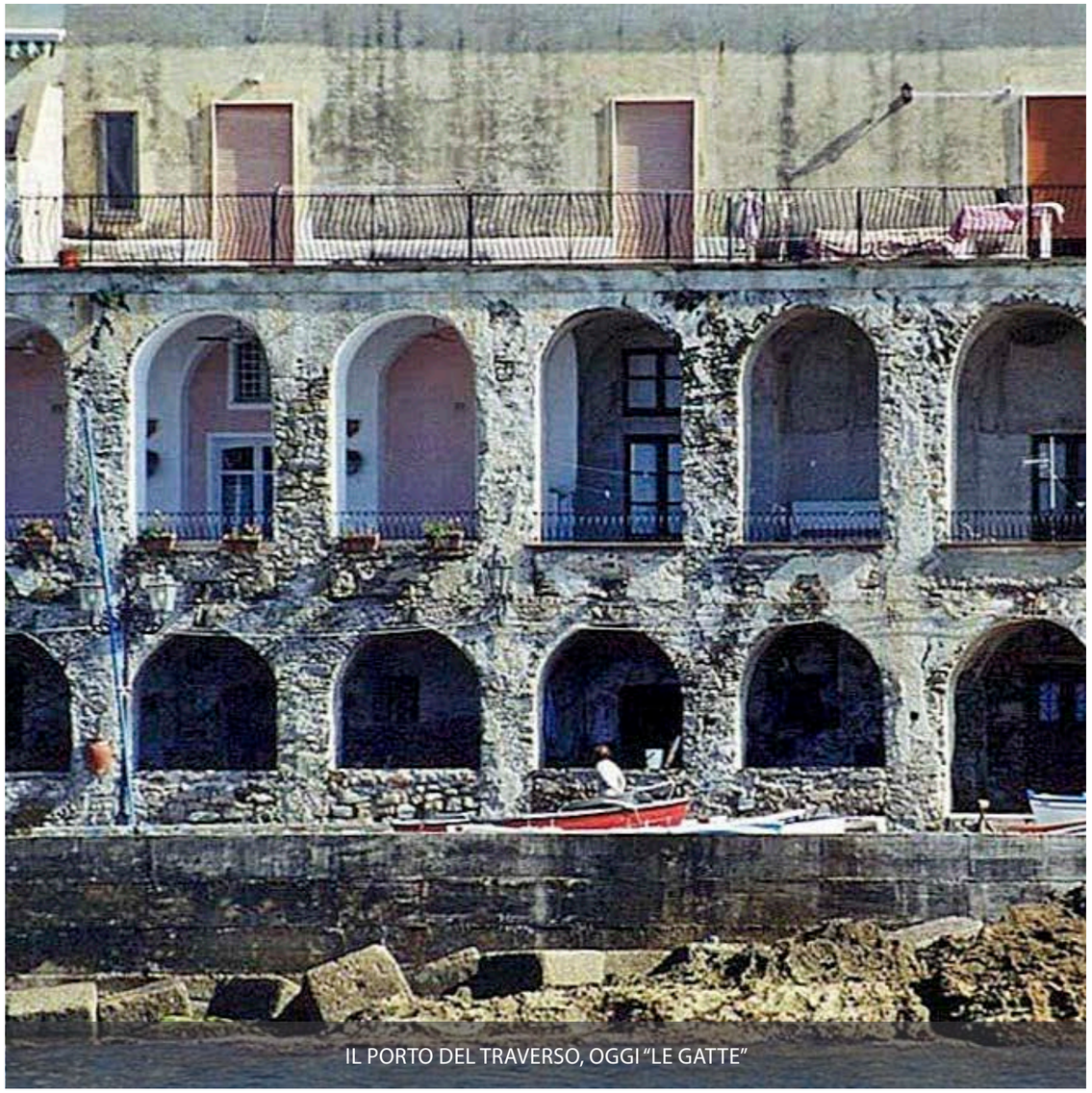
I PORTI BENEDETTINI DEL CILENTO NEL MEDIOEVO

Testimonianze storiche dell'anno 1100

Forse non tutti sanno che l'Abbazia benedettina della SS. Trinità di Cava, fondata nel 1011 dal primo abate, Alferio, divenne, grazie a svariate concessioni dei principi longobardi prima e dei duchi normanni poi, una piccola potenza marinara nel Mar Tirreno.
La regola benedettina "ora et labora" permetteva ai monaci di poter essere autosufficienti praticando l'agricoltura ed il commercio e, proprio quest'ultimo, venne sviluppato, grazie ad una politica indirizzata in questo senso dall'abate Pietro, dotandosi di approdi e di una piccola flotta, costituita principalmente da saette (galee in miniatura).
Quest'ultima esercitava il cabotaggio tra i porti del Mezzogiorno spingendosi fin sulle coste dell'Africa e del Levante. L'attività prevalente fu quella del commercio di prodotti agricoli ed ittici, ceramiche (le famose rogagne) in cambio di spezie, seta e materie prime per realizzare manifatture religiose.
Altri introiti per l'Abbazia erano costituiti dall'esercizio dei diritti feudali di ancoraggio e falangaggio spettanti in virtù della signoria sui predetti porti. Tracce documentali di questo proficuo commercio le rinveniamo nei Registri degli abati Balsamo e Tommaso conservati nell'archivio della Badia oltre che in quelli della Cancelleria Angioina.

L'ABBAZIA DELLA SS. TRINITÀ DI CAVA

Tra i porti utilizzati dai benedettini ben sei erano ubicati sulla costa cilentana (allora denominata lucana): Staino in località Tresino (Agropoli), Traverso, S. Maria de Gulia e Oliarola rispettivamente nelle frazioni S. Maria, S. Marco e Ogliastro Marina (Castellabate), S. Primo di Cannicchio e S. Maria di Pioppi nelle frazioni Acciaroli e Pioppi (Pollica), S. Matteo ad duo flumina (Casalvelino).
La costa cilentana rappresentava il terminale per i traffici domestici con Vietri, Fonti e Cetara - gli altri porti della Badia, base logistica per l'Adriatico attraverso il trasbordo sul fiume Sele (gestito anch'esso dalla Badia), via strategica per l'entroterra, nonché base navale per Nord Africa, Malta e Terrasanta.
Infatti nel 1181, nel Regno Latino di Gerusalemme, Re Baldovino IV aveva concesso all'abate Benincasa il privilegio del libero commercio e l'esenzione da dazi doganali nel porto di Tiro anche in virtù della gestione benedettina degli hospitales presso Gerusalemme che darà origine al Cavalierato degli Ospedalieri di Rodi prima e Malta poi.
Il centro nevralgico dell'attività marinara cilentana era il sistema portuale del Castellum Abbatis (odierna Castellabate) fondato dall'abate Costabile nel 1123 in cui primeggiava per la sua vicinanza alla roccaforte il porto del Traverso (oggi denominato Le Gatte per via della somiglianza delle sue arcate, durante la navigazione notturna, agli occhi luminescenti di un felino) acquistato nel 1124 dal suo successore Simeone.



IL PORTO DEL TRAVERSO, OGGI "LE GATTE"

SAN COSTABILE SALVA LA NAVE DEL MONASTERO DAL NAUFRAGIO (DI ANONIMO)

UNA SAETTÌA DEL XII SECOLO

UNA ROSA DEI VENTI SU PERGAMENA

L'abate Costabile, divenuto poi per la Chiesa Santo Patrono di Castellabate e protettore dei monaci-marinai, va ricordato anche per i miracoli compiuti, dopo la sua morte, in favore della nave del monastero in viaggio verso Mahdia (Tunisia) salvando i monaci da una tempesta prima e da una ritorsione antinormanna dell'emiro poi. I fatti, secondo le cronache del tempo, vanno ascritti alla prima metà del XII secolo prima della presa della città nordafricana del 1148.

A Punta Licosa i monaci, come accadeva a Cetara e nelle dipendenze pugliesi, Taranto in primis, gestivano una tonnara e provvedevano alla salagione del pesce azzurro prima dell'esportazione. I porti di San Matteo (così denominato perché aveva ospitato, nel X secolo, le reliquie del Santo provenienti dalla località detta "Etiopia" del Mar Nero prima della successiva traslazione a Salerno), S. Primo di Cannicchio e S. Maria di Pioppi erano utilizzati come eccellente ricovero e riparazione delle imbarcazioni in transito. La Badia di Cava mantenne il possesso di questi scali marittimi fino al 1412 anno in cui, per debiti di guerra, la Chiesa dovette cedere tali possedimenti al re angioino Ladislao.

ANTONIO **ANNUNZIATA**

DAL SANDOLINO ALL'HAKA ROWING

Ad Agropoli una finestra sul mondo del remo?

La Lega Navale storicamente svolge un ruolo di primo piano nell'ambito della cultura marinara e nella diffusione degli sport marinareschi. Tra questi, lo sport che maggiormente attrae gli appassionati del mare è probabilmente la vela, che anno dopo anno ha visto crescere i praticanti con la sempre maggiore diffusione della nautica da diporto e degli spazi ad essa destinati. La propulsione a vela ha dato impulso alla navigazione ed alla scoperta di nuovi mondi, per cui la cultura marinara è indissolubilmente legata a questa disciplina che ha radici antiche, anche se per nascita è successiva alla pratica del remo.

Ma il canottaggio, da sport "necessario" in una località di mare, ha avuto una evoluzione quasi prettamente agonistica e sostanzialmente rimane nel comune sentire solo per le storiche imprese degli Abbagnale, i fratelloni di Castellammare famosi per i loro incredibili successi olimpici e per le trascinanti telecronache di Gianpiero Galeazzi.
Per questo è sostanzialmente scomparso da città e borghi costieri, in quanto la pratica agonistica richiede specchi d'acqua piatti come laghi e grandi fiumi per cui, rimanendo in Campania, persino Napoli per l'allenamento dei suoi atleti, si appoggia alle strutture del Lago Patria, sul litorale domizio.

LA SPIAGGIA DI SALERNO

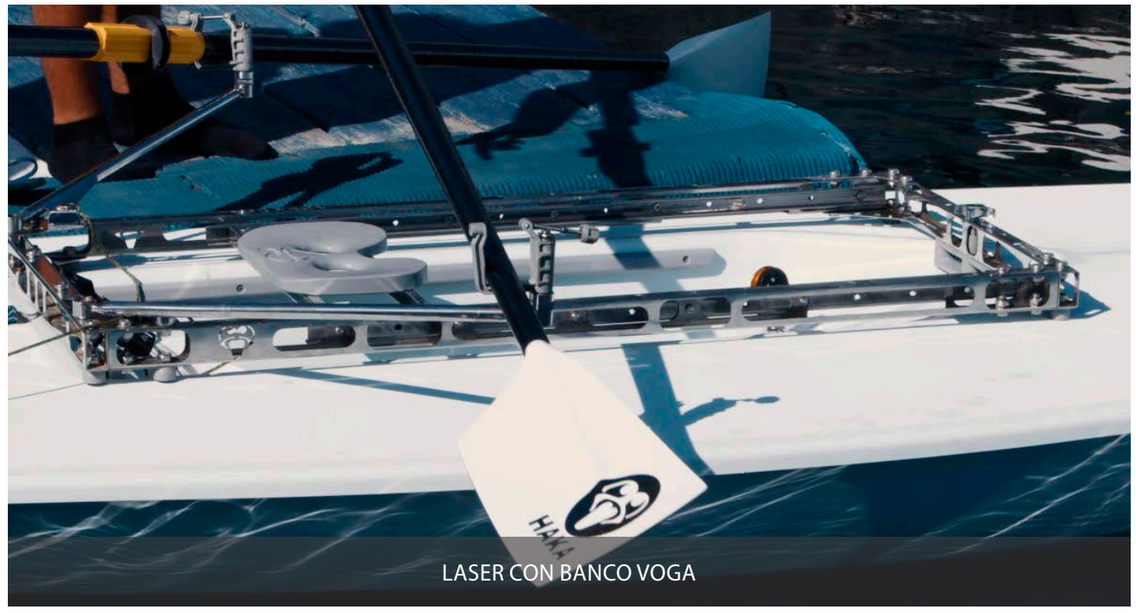
UNA YOLETTA ANNI '30

Sulle spiagge sono ormai sparite le famose "scappavia", i sandolini e i "mosconi" (gli antesignani turistici degli attuali battelli di salvataggio) rimpiazzati da discutibili pedalò, privi di fascino ma decisamente meno impegnativi per chi non ha il piede marino. Maneggiare un remo richiede una certa maestria e questo tipo di abilità era posseduta da tutti gli abitanti delle coste, fino all'avvento dei pedalò.
Abilità che si sono tramandate nei secoli e che, da una trentina di anni a questa parte sono sostanzialmente sparite; la fine del secondo millennio ha visto nascere le prime generazioni di gente rivierasca che non sa remare.

Qualcosa, però, sta cambiando.
Per far ritornare il remo sulle spiagge e davanti alle città, dalla Francia sono pervenuti i primi esemplari di imbarcazioni a remi utilizzabili anche con mare grosso, dotate di carene autosvuotanti simili a quelle delle derive a vela, aperte a poppa, e quindi in grado di smaltire l'acqua imbarcata attraverso il moto ondoso.
Man mano si sono diffuse anche in Italia e, col tempo, la specialità si è diffusa nel mondo ed ha assunto il nome internazionale di Coastal Rowing che significa, appunto, canottaggio costiero.

UN LASER NEL GOLFO DI NAPOLI

Si è creato un importante movimento a livello mondiale, sostenuto dalle federazioni sportive nazionali (in Italia dalla Federazione Italiana Canottaggio) che sta facendo proseliti anche tra persone che non hanno alle spalle un'attività agonistica nel canottaggio.
http://www.canottaggio.org/wbfc/archive/COASTAL.shtml
Ed è, pertanto, un'opportunità anche per Agropoli che ha tutte le caratteristiche per sviluppare anche questa attività marinara, forte di una sezione della Lega Navale Italiana molto attiva. Tra l'altro, la novità di questo anno (che non sarà ricordato con particolare piacere per le sofferenze di tutta la popolazione) è la diffusione di un movimento che prevede l'utilizzo a scopo diportistico-remiero di mezzi usualmente utilizzati per la scuola di vela: le imbarcazioni di tipo "Laser". Nell'ambito del movimento legato al Coastal Rowing, è nata la classe internazionale "Haka Rowing" che invece di utilizzare barche nate specificamente per navigare a remi impiega la barca a vela di classe "Laser", diffusissima sia in ambito competitivo sia, come barca formativa, nelle scuole di vela. La stessa Sezione di Agropoli della Lega Navale ha in dotazione diverse barche di questo tipo.
La classe Haka Rowing utilizza un "banco voga" che viene applicato all'interno del Laser, trasformandolo da imbarcazione a vela in barca a remi.



LASER CON BANCO VOGA

Staff Tecnico Federale

DIRETTORE TECNICO
Francesco "Franco" Cattaneo

Nato a Salerno il 30 aprile 1970, sposato con Natascia e padre di Susanna e Camilla. È diplomato all'Istituto Nautico e Allenatore di 4° livello europeo dal 2005. È Sottufficiale della Guardia di Finanza ed è stato Direttore Tecnico del canottaggio Fiamme Gialle. Come atleta, prima del CC Irno e poi del Gruppo Nautico Fiamme Gialle, ha conquistato 13 Titoli di Campione d'Italia, una medaglia d'oro nel mondiale junior 1988, due medaglie d'argento ed una di bronzo ad altrettante edizioni dei Mondiali Pesi Leggeri nella specialità del quattro senza. Tecnico dal 1996 al 2016 del Gruppo Nautico Fiamme Gialle. I suoi atleti hanno ottenuto due medaglie d'oro alle Olimpiadi di Atlanta 1996 e Sydney 2000, due argenti a Pechino 2008 e Londra 2012, un bronzo ad Atene 2004, oltre a numerose medaglie dei tre gradi in Campionati del Mondo Assoluti e Pesi Leggeri e Coppe delle Nazioni. Dal 1997 al 2000 è stato collaboratore della Nazionale juniores, dal 2001 al 2004 collaboratore della Nazionale pesi leggeri con particolare riferimento al quattro senza medaglia di bronzo alle Olimpiadi di Atene 2004. Nel 2005 allenatore societario del due senza senior (Lari-Agamennoni) medaglia di bronzo a Gifu, nel 2007 e 2008 responsabile della coppia Senior con la conquista della medaglia d'argento del quattro di coppia alle Olimpiadi di Pechino 2008. Nel 2012 allenatore del doppio Sartori-Battisti medaglia d'argento alle Olimpiadi di Londra 2012. Dal dicembre 2012 al 2016 ha ricoperto il ruolo di coordinatore dell'area tecnica maschile e caposettore della coppia Senior. Dal gennaio 2017 è Direttore Tecnico della Federazione Italiana Canottaggio.

E' composto da un gruppo compatto che ingloba i bracci sui cui poggiano gli scalmi, la pedaliera, e le guide su cui scorre il carrello mobile. Il montaggio del dispositivo non comporta modifiche strutturali: il Laser, una volta smontato il banco voga, ritorna ad essere una deriva a vela. Questa versatilità, e quindi la possibilità di utilizzare una carena ad ampia diffusione sia per la vela che per la pratica del canottaggio costiero, è stata particolarmente apprezzata dalla Federazione Italiana Canottaggio che ha pensato ad un progetto di coinvolgimento di tutte le realtà affiliate che posseggono anche imbarcazioni di classe Laser.
http://www.canottaggio.org/1_news/2020_2news/0710_laser.shtml
Ovviamente, con l'emergenza Covid, il progetto ha subito dei rallentamenti ma l'interesse c'è ed è possibile valutare convenzioni che possano estendere le agevolazioni ipotizzate dalla Fic anche nei confronti di soggetti affiliati unicamente alla Fiv.
Potrebbe essere un'interessante progetto di sviluppo delle attività della sezione ed affiancare, magari anche mediante partnership con altre realtà agropolesi, alla pratica della vela e degli altri sport del mare anche quella del canottaggio costiero.
La validità del progetto Haka Rowing è stata testata a Napoli presso lo Yachting Club Canottieri Savoia, che ha fatto da base per il montaggio e la messa in acqua del Laser a remi, le cui possibilità marinare sono state verificate nelle acque del Golfo. La promozione del Coastal Rowing ad Agropoli potrebbe essere avviata beneficiando di collaborazioni sia nell'ambito delle varie sezioni della Lega Navale, sia con altre realtà.
Il canottaggio salernitano ha ottime tradizioni, basti pensare al fatto che sono salernitani sia il Commissario Tecnico della nazionale italiana Franco Cattaneo, sia l'allenatore capo delle Fiamme Gialle Rocco Pecoraro.
Se c'è un interesse a sviluppare questa disciplina nel territorio di Agropoli non sarà difficile avere supporto ai vari livelli. E, il progetto Haka Rowing, che coinvolge barche di classe Laser in uso anche nella nostra Sezione, potrebbe essere importante.

INTERNATIONAL HAKA CLASS ASSOCIATION

A.R. **BURGHARDT**

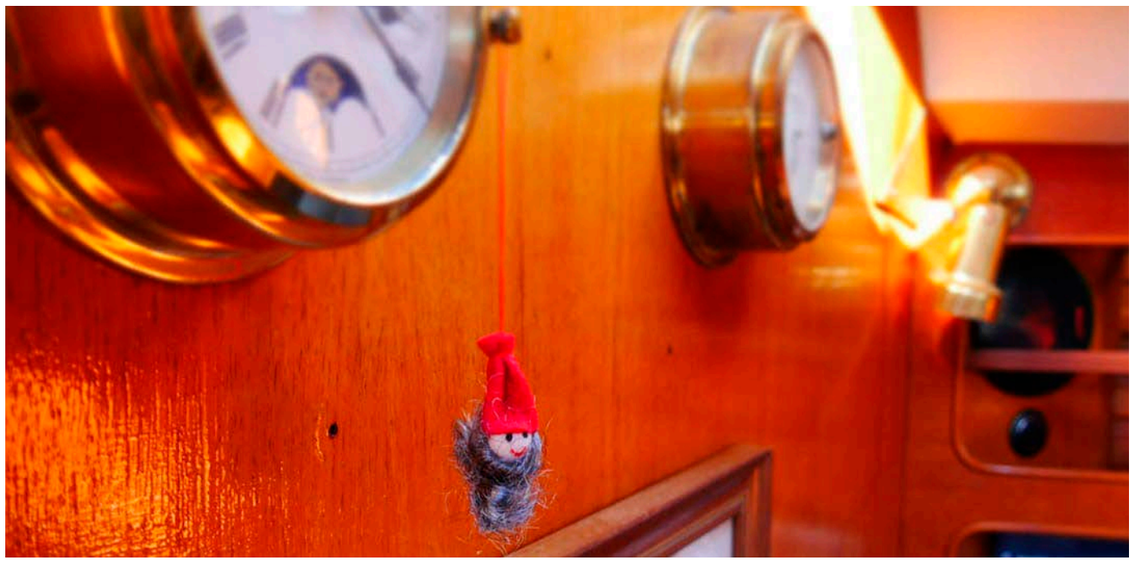
UNA BREVE STORIA DI NATALE

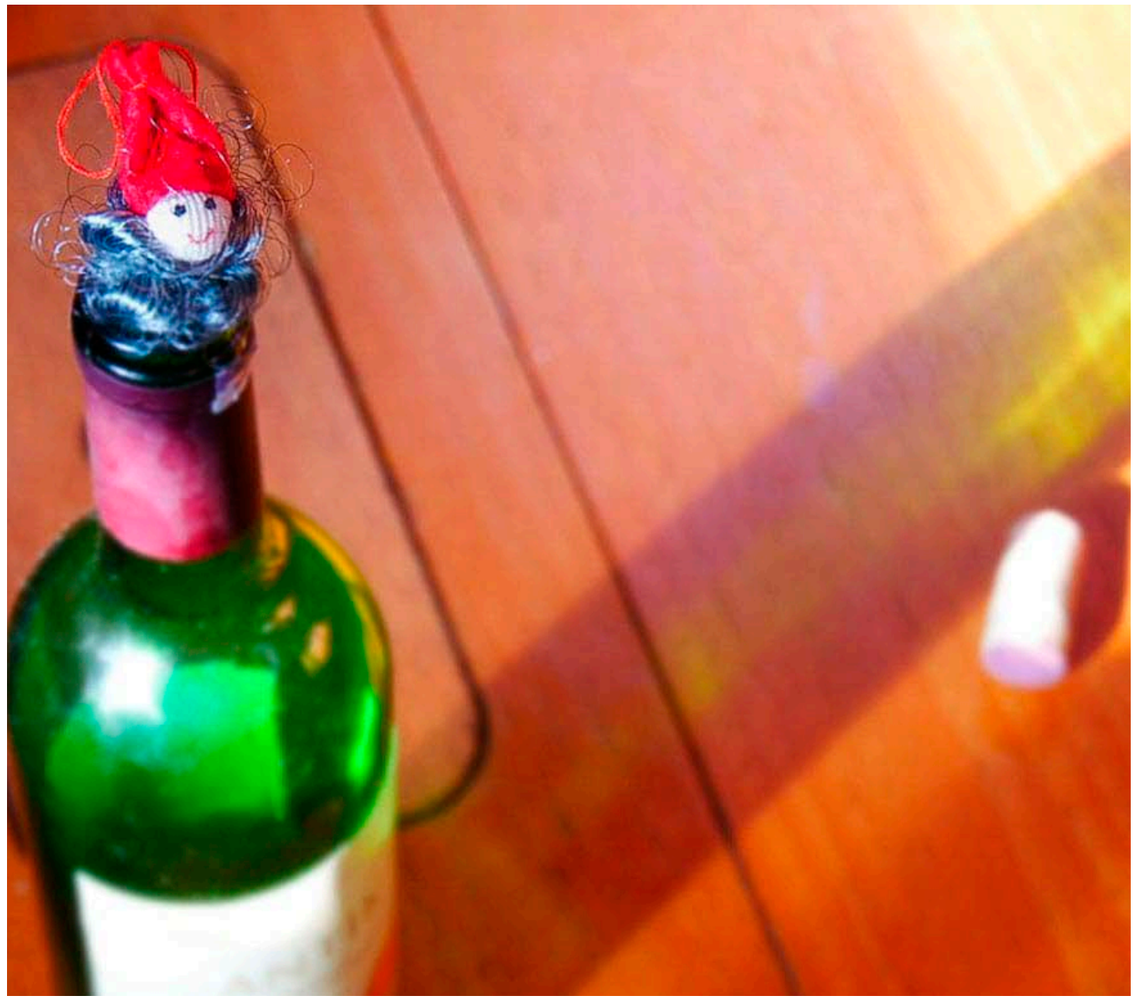
Ovvero "i pupazzi clandestini a bordo"

Questa è la storia di un amico che in un giorno di dicembre di molti anni fa lasciò casa sua e prese la decisione di attraversare il Mare Mediterraneo a bordo della sua imbarcazione. Fino ad oggi non ha ancora mai fatto ritorno nel suo porto di partenza. Il suo nome è Ciccio (non ho mai saputo il vero nome all'anagrafe) e la sua barca di chiama "Malafemmena". Non sono certo che in questi anni li abbia trovati tutti. Erano ovunque: sul ponte, sottocoperta, penzolanti dal barometro, in agguato nei cassetti. Uno si nascondeva persino nell'albero maestro. Erano almeno dieci, forse dodici i piccoli pupazzi barbuti che gli avevo nascosto ovunque a bordo la sera prima della sua partenza. Un piccolo saluto, un ricordo dell'avvicinarsi del Natale, che riecheggia così lontano sotto il sole del sud. Pensavo che fosse un bel gesto per un amico che spesso mi disse: "Vorrei che la mia Malafemmena conoscesse il mondo". Quella sera parlammo di come sarebbe stato il suo Natale. Acqua, vento e onde sono il Natale migliore, mi disse. Il motivo della sua partenza era legato a una sorta di ricerca della felicità, una riflessione sulla decelerazione, lontano dalla vita quotidiana. Ciccio, se non era in mare a veleggiare, lavorava come agente immobiliare. Guadagnava bene, ci sapeva fare con i clienti facoltosi in cerca di una bella casa con vista mare. Però, un giorno vedendolo tornare dal lavoro, in giacca e cravatta, mi accorsi di un uomo diverso sotto quei vestiti, il sorriso spento ed una mancanza di serenità. Quando seppi che aveva preso la decisione di partire mi accorsi immediatamente che quel particolare luccichio nei suoi occhi blu come il mare era tornato.

Aveva deciso: il Natale lo avrebbe trascorso a bordo della sua "Malafemmena" nel porto di Kaş in Turchia, dove questa ricorrenza non è poi così importante. Perché lì il 98% della gente è musulmana. E così, i giorni di Natale in Turchia sono normali giorni lavorativi. La grande festa inizia il Capodanno. Il nuovo anno viene accolto anche scambiandosi dei regali. Dopo la prima bottiglia di vino parlavamo di San Nicola. Si, quel Santo che viveva a Myra a meno di 30 chilometri da Kaş e che in Turchia ha un ruolo più importante del nostro Santa Claus. Sebbene sia un santo cristiano, San Nicola è venerato anche dai musulmani della costa lyciana.

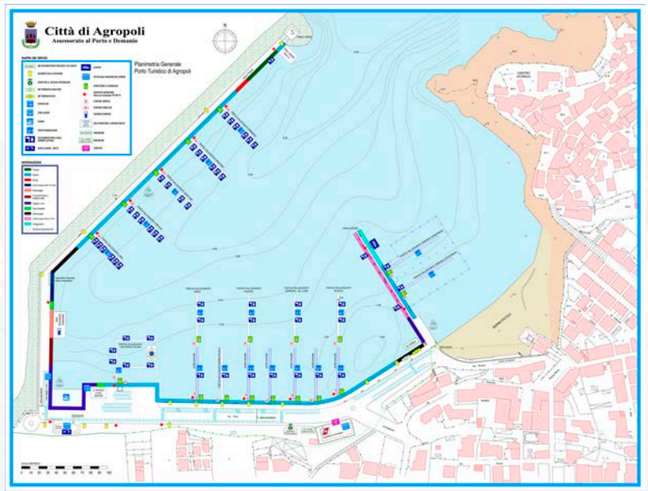
È considerato il santo patrono dei marittimi. Secondo la leggenda, San Nicola condivideva il suo denaro non solo con i poveri. Si dice anche che abbia dato rifugio a diversi naufraghi e che più volte abbia salvato navi in pericolo.
In alcune chiese nazionali ortodosse il 6 dicembre viene celebrato secondo il calendario giuliano, che corrisponde al 19 dicembre del calendario gregoriano. Tra i serbi, San Nicola si festeggia il 19 dicembre. La Chiesa ortodossa russa non solo lo celebra il 6 dicembre, ma commemora anche la nascita del santo il 29 luglio e rende omaggio a Nicola il 9 maggio. Il 6 dicembre è un giorno festivo in Spagna e Finlandia, entrambi coincidono con il Giorno della Costituzione.
Alla fine della seconda bottiglia di vino prendemmo questa decisione: San Nicola è più autorevole di Babbo Natale che, oramai abbandonate le renne e la slitta, si sposta a bordo del camion della Coca-Cola. Per fortuna per noi l'infanzia è finita da un pezzo, altrimenti sai che delusione!
Le numerose leggende hanno fatto si che San Nicola venisse scelto come patrono, oltre che dai marinai, anche dagli avvocati e dagli spedizionieri. E' il patrono dei pellegrini e dei viandanti, degli amanti, degli anziani, dei chierichetti e dei bambini, ma anche dei ladri, delle guardie carcerarie, delle prostitute e dei detenuti.
Non potrebbe essere più universale. Allora due a zero per San Nicola. I marinai durante Natale sono ormeggiati nei porti di tutto il mondo oppure navigano per mare. Pochissimi pensano alla "Festa della Famiglia " perché non hanno bisogno di un calendario per ricordare la gratitudine e l'umiltà.





I valori umani che vengono comunicati durante le feste natalizie fanno comunque parte della buona marineria. Dove, se non in mare, si impara ad essere disponibili a dare una mano al prossimo? Dove, se non nei porti, si incontrano tante persone di paesi e culture diverse? Dove, se non tra la gente di mare, ci si rende conto che la disponibilità e la carità sono più unificanti di un passaporto? Ciccio mi disse che sperava di non dover contare sull'aiuto di San Nicola ma che aveva il desiderio di essere per la prima volta alla Vigilia di Natale in mare, insieme a nuovi amici che avrebbe conosciuto durante il suo viaggio. Non è molto festoso, ma tanto più contemplativo e divertente. Anche se il vento avesse soffiato poco, l'importante era di mollare gli ormeggi e salpare in mare. La voglia di regolare le vele, anche solo per qualche ora, apprezzando il silenzio e gli spruzzi d'acqua sullo scafo. E quando il sole si avvicina all'orizzonte nel pomeriggio, trasformando il mare in una scintillante coperta di orpelli, sarà un Natale più bello di quello tradizionale.

All'ultimo brindisi per la partenza all'indomani, pensai al mio natale, quando ero bambino. Amavo il Natale ed ero eccitato da un lato e deluso quando non nevicava.
Ed ero inorridito che, nonostante tutti i regali che Babbo Natale portava, lui non potesse permettersi un orologio.
Non ci fu altra spiegazione se non per il fatto che venisse da noi ogni anno proprio quando io e mio nonno andavamo a fare una passeggiatina prima di cena - sempre alla stessa ora.
E ogni volta il vecchio uomo con la barba bianca e il suo cappotto rosso veniva a trovarci proprio in quel momento, ma non ci incontrava mai.
Ma almeno lasciava i regali. Le palle sull'albero erano obbligatorie ma il presepe restava in soffitta. Ciò che contava, era il desiderio di giorni contemplativi.
Spero che i piccoli pupazzi che ti ho lasciato a bordo siano stati di buona compagnia. Buona Natale, Ciccio, a te e alla tua Malafemmena, ovunque vi troviate.



Informazioni ai soci

La Segreteria è sita in Via Riviera - Porto di Agropoli - 84043 Agropoli
Telefono – fax: 0974.82.83.25 / email: agropoli@leganavale.it

La Sezione effettua servizio di Segreteria dal lunedì al sabato, esclusi i giorni festivi, dalle ore 9,00 alle ore 12,00 e il venerdì dalle ore 17,30 alle ore 20,30.
Il Presidente è a disposizione dei Soci il sabato dalle ore 10,00 alle ore 12,00.

I versamenti delle quote sociali e per il posto barca possono essere effettuati tramite il C/C postale nr. 16921843 intestato a L.N.I. Sezione di Agropoli, Via Riviera - Porto di Agropoli
oppure tramite bonifico bancario o postale alle seguenti coordinate:
- BCC dei Comuni Cilentani Ag. Agropoli
Coordinate IBAN IT 20 V 07066 76020 000000404547
- Poste Italiane
Coordinate IBAN IT 07 N 07601 15200 000016921843

Il porto di Agropoli è ubicato nella zona ovest della città, ricavato all'interno di un'insenatura che si apre immediatamente a Sud di Punta del Fortino ed è costituito da un molo di sopraflutto a due bracci orientati rispettivamente per N e per NE e lungo 572 metri, da una banchina di riva lunga 327 metri, con ampio piazzale retrostante, e da un molo di sottoflutto orientato per NNW e lungo 160 metri. Anticamente era un piccolo approdo naturale, caratterizzato da un lungo riparo per le imbarcazioni, e un "Fortino", punto di ritrovo per i marinai del porto. Negli anni '60 è iniziato un graduale e costante sviluppo della struttura, che oggi rappresenta un punto di riferimento importante per lo sviluppo turistico e commerciale di tutto il Cilento.

INFORMAZIONI UTILI
Area riservata al diporto • Fari e Fanali: 2660 (E 1735) – faro a lampi bianchi, grp 2, periodo 6 sec. Portata 16 M, su Punta Fortino, a NW del paese; 2661 (E 1734.6) – fanale a lampi verdi, periodo 5 sec. Portata 5 M, sulla testata del molo di sopraflutto (mantenersi a non meno di 25 m dal fanale); 2661.2 (E 1734.8) – fanale a luce rossa, 2 vert. Portata 3 M . dalla testata del molo di sottoflutto • Venti: libeccio • Latitudine : 40°21',30 N • Longitudine : 14°59',00 E • Radio : Vhf canale 16 • Orario di accesso : continuo • Accesso : mantenere rigorosamente la propria dritta sia in entrata che in uscita dal porto e lasciare la rotta libera alle imbarcazioni in uscita dal porto; velocità massima 3 nodi. Giungendo da nord durante le ore notturne i fanali di entrata del porto vengono rilevati invertiti a causa del prolungamento del molo stesso l'accesso ai pontili collegati alla banchina di riva è consentito esclusivamente ad unità aventi pescaggio non superiore a 0,30 metri a causa dell'esistenza di numerose secche nel medesimo specchio acqueo.

PER CONTATTARE IL PORTO:
Ufficio Circondariale Marittimo di Agropoli
Via Porto n. 15 – 84043 Agropoli (SA)
Tel. 0974/825201 – Fax 0974/826810
E-mail: ucagropoli@mit.gov.it
Posta certificata; cp-agropoli@pec.mit.gov.it
Orari: dal lunedi al venerdi dalle 09:00 alle 12:00
Il martedi e giovedi dalle 15:00 alle 16:00
Numero di emergenza 1530
Fonte: Regione Campania / Demanio marittimo

PROGRAMMA ATTIVITA' PER L'ANNO 2020

Il CdS nella seduta del 22 settembre 2019 ha discusso ed approvato il programma di massima delle manifestazioni e le attività da tenere nel prossimo anno.

Manifestazioni sportive

- *Veleggiata della Befana*
- *Campionato Sociale Primaverile di Vela d'Altura "Costiera Cilentana"*
- *Veleggiata dell'amicizia "Pagaiando tra le vele"*
- *Trofeo A.I.L. Unitamente al Circolo Canottieri Agropoli*
- *Veleggiata delle due costiere*
- *Velalonga Agropolese "Trofeo Mario D'Avella"*
- *Vela d'autunno "Trofeo Nino Rainis"*
- *Tappa del campionato italiano Modelvela "Trofeo Biagio Manganelli"*
- *Gare di pesca:*
- *Corsi di avvicinamento alle tecniche di pesca sportiva*
  1) bolentino generico
  2) pesca a seppi e polpi
  3) traina costiera
  4) gara notturna
  5) bolentino tecnico
  6) bolentino ad occhiate
  7) bolentino a pagelli
  8) traina a calamari
  9) giornata divulgativa Sampei
- *Organizzazione regate F.I.V. eventualmente assegnate alla Sezione*
- *Gare di modellismo dinamico*

Manifestazioni socio-culturali-ambientali

- *Attività a carattere ambientale*
- *Collaborazione al progetto "La vacanza del sorriso"*
- *Giornata con i bambini del Saharawi*
- *Iniziative di monitoraggio ambientale*
- *Collaborazione al progetto servizio Civile del Comune di Agropoli*
- *Campagna di informazione nelle scuole ed in ambito sociale su tematiche ambientali*
- *Eventuale collaborazione con l'Ente Parco per la regolamentazione dell'AMP di Castellabate*
- *Sezione sul sito di fotografie inerenti la biodiversità marina, a cura del gruppo subacqueo*
- *Giornata Nazionale della Sicurezza in Mare*
- *Festa della Cambusa*
- *Corsi di vela - iniziazione e perfezionamento - per ragazzi ed adulti*
- *Partecipazione alle attività promosse da Enti o Associazioni, di interesse ambientale,storico e culturale*
- *Gare (cucina, carte, ecc) e serate sociali a tema, da tenersi negli spazi sociali*
- *Corsi di avvicinamento alle tecniche della pesca sportiva*
- *Festa del Socio e convegno tematico da tenersi in concomitanza con premiazioni di eventi sportivi*

Propaganda

- *Distribuzione materiale propagandistico ed inerente il mare e l'ambiente in genere*
- *Redazione del periodico online di Sezione "Acqua Marina"*
- *Calendario sociale "L'Oro blu"*
- *Divulgazione delle attività svolte, in seno ai programmi di emittenti TV locali e sulla stampa del territorio*