

ACQUA MARINA

Numero 35

Equinozio d'Autunno

22 settembre 2024

www.leganavaleagropoli.it

NYON
PESCATORI SUL LAC LÉMAN

MOSTRI MARINI
CREATURE SPAVENTOSE NELL'ANTICHITÀ

JAZZ SAILOR
MUSICA E DANZA VERTICALE

NAVIGAZIONE SOSTENIBILE
EOLICO E FOTOVOLTAICO A BORDO

NAVIGATRIX
UN S.O. OPENSOURCE PER TUTTI

ROUND AEOLIAN RACE
A BORDO DI PATRICIA

INDICE



IL REPORTAGE
di Galia Baudet

PESCATORI DI NYON

PAG. 4



LA TECNOLOGIA
di Paolo Rocca Comite Mascambruno

SOSTENIBILITÀ A BORDO

PAG. 34



L'ARCHEOLOGIA
di Anna Pacella

MOSTRI MARINI

PAG. 20



LA NAVIGAZIONE
di Massimo Vicinanza

NAVIGATRIX

version 0.323 release name "freedom"
the operating system for navigators

PAG. 38



L'EVENTO
di Giuseppe Iannaccone
e Francesco Saverio Caiazza

JAZZ SAILOR

PAG. 24



LA REGATA
di Gianluca Villani

ROUND AEOLIAN RACE

PAG. 44

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

Crediti fotografici

Galia Baudet: 2, 4-19
Scott Kellerman: 3
Francesco Saverio Caiazza: 2, 25-33
Gianluca Villani: 44-57

LA SEZIONE LNI DI AGROPOLI

58

Foto di copertina: Luna Rossa 2024 © Ricardo Pinto / America's Cup

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

Anno IX Numero 35

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

Ogni anno, incidenti in mare causano numerosi feriti e vittime, spesso a causa di scarsa preparazione o mancato rispetto delle normative di sicurezza. Prima di salpare, è fondamentale che l'imbarcazione sia adeguatamente equipaggiata con giubbotti di salvataggio per ogni passeggero, razzi di segnalazione, boette, VHF e sistemi di comunicazione. Le imbarcazioni devono essere regolarmente manutenzionate, dal motore al sistema elettrico e alla tenuta dello scafo. Le condizioni meteo sono un fattore critico: bisogna controllare le previsioni del tempo e avere piani di emergenza nel caso di peggioramenti improvvisi. La formazione è un altro aspetto fondamentale: corsi di primo soccorso, di utilizzo delle dotazioni di sicurezza e di gestione delle emergenze possono fare la differenza in situazioni critiche. Infine, è sempre consigliabile informare qualcuno a terra sulla propria rotta e orario di ritorno. La consapevolezza e la preparazione sono le chiavi per garantire la sicurezza in mare e ridurre al minimo i rischi per sé stessi e per gli altri.



© Scott Kellerman



GALIA BAUDET

NYON

UN PICCOLO VILLAGGIO DI PESCATORI IN SVIZZERA

Il fischio eccitato della Bialetti distolse bruscamente Brigitte dal suo passatempo mattutino. Le mancavano solo poche caselle da completare, e presto il suo cruciverba non sarebbe stato altro che un semplice ricordo. Intanto l'aroma del caffè aveva avvolto calorosamente il suo piccolo capanno. Il vapore appannava i vetri delle tre modeste finestre che lasciavano entrare la luce dorata, caratteristica di inizio autunno. Spense il fornello e socchiuse una finestra, dalla quale, come un uccello in gabbia, i liberò il profumato vapore del caffè. Se ne versò una grande tazza che posò accanto al materiale che usava per riparare le reti da pesca di suo figlio, che non avrebbe tardato ad arrivare. Diede un'occhiata fuori e lo vide mentre stava attraccando. Bevve un sorso di caffè, infilò gli stivali e uscì.

- Guarda mamma, la pesca è stata eccellente stamattina! -

esclamò con orgoglio il giovane. - Avevi ragione, delle reti in buono stato fanno davvero la differenza.

Brigitte accennò un leggero sorriso. La saggezza era davvero un dono del tempo.

Scaricarono l'imbarcazione e sistemarono il pescato in una dependance del capanno che fungeva sia da officina che da negozio. Li pulivano e preparavano il pesce per poi venderlo direttamente agli abitanti di Nyon.

Ormai nella piccola cittadina era rimasto soltanto un ristrettissimo numero di persone impiegate nella pesca tradizionale, che si praticava sul lago e a bordo di piccole e umili imbarcazioni.

Un borgo di pescatori fermo nel tempo in cui respirare un'aria ben diversa da quella rumorosa e frenetica di Ginevra, a una manciata di chilometri più in là.







© Galia Baudet



© Galia Baudet



© Galia Baudet



© Galia Baudet



© Galia Baudet



ANNA PACELLA

MOSTRI MARINI

CREATURE SPAVENTOSE DAGLI ABISSI DELL'ANTICHITÀ

Quando si pensa ai mostri marini la mente si affolla di famose creature acquatiche di cui almeno una volta nella vita si è sentito parlare o avuto notizia tramite fonti più o meno attendibili, se non, in alcuni casi, in prima persona. L'immaginario collettivo moderno è pieno di enormi kraken, giganteschi leviatani e pericolose sirene adulanti grazie a film, romanzi, fumetti e serie televisive che hanno reinterpretato in un modo o nell'altro antiche leggende tramandate di bocca in bocca. Da sempre, infatti, i marinai di epoche passate sono stati terrorizzati o intimoriti da fenomeni naturali e animali particolarmente difficili da concepire e spiegare. Già nell'antichità era noto che mostri marini popolavano gli abissi e lo scrittore e naturalista Plinio, grande esponente della cultura del I sec. d.C., nella sua opera "Storia Naturale" ci enumera

quelli che conosce, non senza esagerazioni e fraintendimenti. " Nel mare Indiano i più grossi animali sono la pistrice e la balena, nell'oceano Gallico il capodoglio, che si erge come una colonna e, più alto delle vele delle navi, vomita un diluvio d'acqua, nell'oceano Gaditano l'*arbor*, che si espande coi suoi rami tanto che si crede per questo motivo non sia mai potuto entrare nello stretto". La descrizione pliniana di quest'ultimo essere mostruoso fa apparentemente riferimento a ad un polpo gigantesco, con tentacoli così grandi che non riusciva ad attraversare lo stretto di Gibilterra: è probabile che Plinio abbia frainteso e che si tratti di un fenomeno di tutt'altro genere, dovuto alle alghe, ben noto agli antichi, come emerge ad esempio dal resoconto del cartaginese Imilcone, che nel V secolo a.C. organizzò una spedizione verso la Gran Bretagna.



BASSORILIEVO DEL PISTRICE RAMPANTE, IL MOSTRO DI POSITANO



MOSAICO RAFFIGURANTE UN'ORCA NEL PORTO DI OSTIA

Non ci è rimasto direttamente il suo rapporto, ma solo quanto ce ne riferisce uno scrittore della tarda romanità, Rufo Festo Avieno, nel suo poemetto *Ora maritima*: "(Imilcone) aggiunge che dal fondo salgono mucchi di alghe, che trattengono il battello come una siepe; nondimeno, egli dice, il mare è poco profondo, appena un sottile strato d'acqua ricopre il suolo; animali marini circolano qua e là e dei mostri nuotano tra le imbarcazioni che si trascinano lente e inerti". Plinio testimonia che anche nell'Oceano Indiano si trovano esseri mostruosi: "escono dal mare anche delle belve simili a bestiame, divorano le radici degli arbusti, poi tornano in mare; alcune hanno la testa di cavallo, di asino, di toro". Nel corso della sua spedizione militare in India, l'ammiraglio macedone Nearco si imbattè in un branco di balene: come immediata reazione i Greci, credendoli una sorta di natanti ostili, si prepararono all'attacco, che si risolse in un nulla di fatto per l'improvvisa sparizione del nemico, immersi in mare tra lo stupore generale. "Al tempo di Tiberio il mare abbandonò in un'isola di fronte alla costa della Gallia più di trecento belve marine

di straordinaria varietà e grandezza e non di meno ne lasciò sulla costa: tra le altre, elefanti e arieti con le corna simulate solo da una macchia bianca, ed anche molte Nereidi" (da Plinio, Storia Naturale). E' stata proposta l'identificazione degli elefanti di mare con il tricheco, che però abita mari sconosciuti ai Romani; un passo successivo di Plinio pare far riferimento invece all'astice, il più grosso dei crostacei mediterranei, tuttora chiamato nel napoletano "elefante" o "alifante" di mare. La descrizione dell'ariete, una specie molto pericolosa di cui più avanti è lo stesso Plinio a dire che "assale come un ladrone e talvolta aspetta, nascosto all'ombra di grandi navi, che qualcuno sia preso dal piacere di fare una nuotata, talaltra, sollevato il capo fuori dall'acqua, spia le imbarcazioni dei pescatori e avvicinandosi di nascosto, le sommerge", consente nell'identificazione con il *delphinus orca*. A proposito di questa creatura e di suoi avvistamenti in zone non troppo lontane da Roma stessa, si ricorda l'episodio avvenuto sotto l'impero di Claudio, e di cui Plinio fu testimone diretto, quando un'orca si spinse fino all'interno del porto di Ostia, arenandovisi tra lo stupore e lo spavento generale.





MOSAICO CON NEREIDE SU LEONE DI MARE, MUSEO ARCHEOLOGICO SOUSSE



GIUSEPPE IANNACCONNE



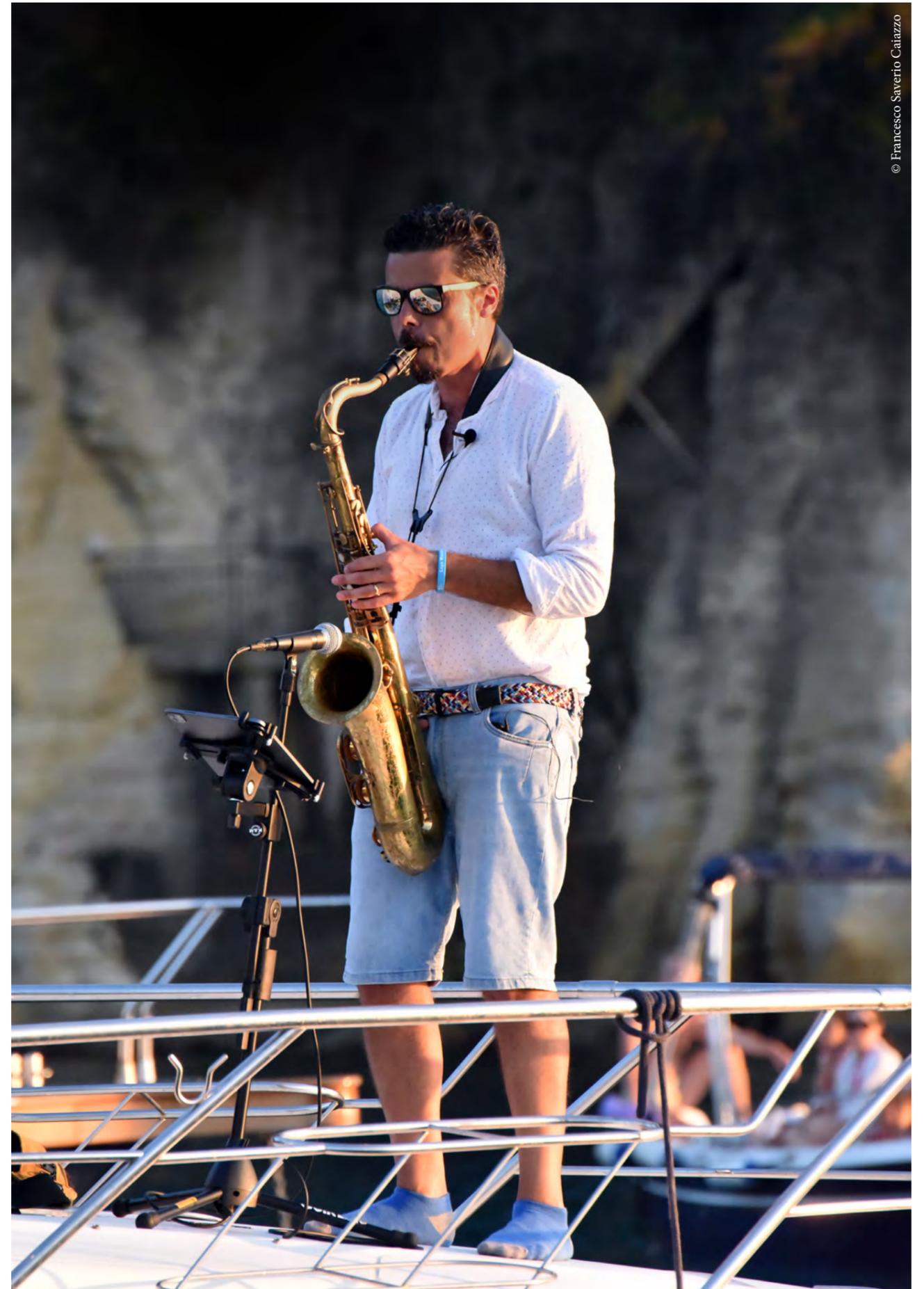
FRANCESCO SAVERIO CAIAZZO

JAZZ SAILOR LA MAGIA IN MARE

IL MAESTRO ANGELO GREGORIO INCANTÀ AGROPOLI

Il 12 agosto 2024, la Sezione della Lega Navale Italiana di Agropoli ha ospitato un evento straordinario che ha unito la passione per il mare e l'amore per la musica in un'esperienza ad dir poco esclusiva. La terza tappa del tour creativo Jazz Sailor ha trasformato le acque al largo del Porto di Agropoli in un auditorium naturale, con il Faro a fare da sfondo a uno spettacolo davvero senza precedenti, mentre il sole, calando, scompariva sotto l'orizzonte. L'imponente Leonardo Fly, gentilmente messo a disposizione dal nostro socio e armatore Carmine Borrelli, ha fatto da palcoscenico galleggiante per i musicisti, con decine di imbarcazioni che si sono radunate tutte intorno, creando un'atmosfera intima e suggestiva, per la delizia dei presenti. Il pubblico, infatti, composto da appassionati "navigatori" e amanti della musica, ha goduto, letteralmente rapito, di un concerto-conferenza che ha saputo fondere in una splendida serata agostana, l'arte dei suoni con la magia del mare. Il Maestro Angelo Gregorio, con il suo inconfondibile sassofono, ha guidato da par suo il pubblico in un viaggio musicale, con l'intento dichiarato di rispecchiare la capacità del velista di adattarsi agli elementi naturali.

Accompagnato magistralmente dal pianista Alfonso Marra, il Maestro è riuscito a creare, nelle acque antistanti il Porto agropolese, un dialogo armonioso tra gli strumenti, proprio come il ritmo delle onde trova eco nel cadenzato irregolare, ma fluido e coinvolgente, della musica jazz. La serata è stata, poi, impreziosita dalla straordinaria performance di danza aerea di Francesca Aluotto, che si è esibita a bordo dell'Olandese Volante, comandato da Domenico "Mimmo" Pisacane, socio ed armatore anch'egli della nostra amata Sezione. La grazia e abilità di Francesca hanno aggiunto un tocco di meraviglia allo spettacolo, incantando tutti i presenti, per certi versi, riflettendo e mescolando la libertà espressiva del musicista jazz e la libertà del mare, in un connubio acrobatico di enorme eleganza, potenza e spettacolarità. Il successo dell'evento - fatemelo dire - è stato il risultato di un lavoro di squadra impeccabile, a partire dal Presidente della Lega Navale di Agropoli, l'Avv. Alessio Della Torre, coadiuvato come sempre dalla insostituibile e stoica segretaria, Monica D'Auria, e dagli armatori tutti che hanno generosamente messo a disposizione le proprie imbarcazioni.



© Francesco Saverio Caiazzo



© Francesco Saverio Caiazzo



© Francesco Saverio Caiazzo



© Francesco Saverio Caiazzo

Senza tralasciare ovviamente i numerosi soci (Maria Rosaria Della Pepa, Nicola Di Luccio, Giuseppe Manganelli, Francesco Vessicchio, Anna Pacella e Giuseppe Di Lascio, per citarne solo alcuni, sperando di non far torto agli altri!) che, con il loro prezioso contributo, hanno reso l'esperienza indimenticabile per chi ha avuto la fortuna di godere di questo spettacolo unico.

Una menzione speciale va comunque a Floriana Russo, "cuciniera" impareggiabile, che, al rientro in porto, ha deliziato i palati con il suo squisito "gnocco ai lupini", come lo ha definito il maestro Angelo Gregorio, ed alle "percoche" dell'amico Sebastiano Odierna che hanno addolcito il vino e l'umore degli astanti.

Questa serata magica, del resto, è stata parte del progetto più ampio "Jazz Sailor: il jazz nella vela, la vela nel jazz", ideato e voluto, per l'appunto, dal maestro Gregorio.

Il progetto esplora i profondi legami tra il mondo del jazz e quello della vela, invitando il pubblico a scoprire come l'improvvisazione del jazz rispecchi la capacità del velista

di adattarsi agli elementi, come il ritmo delle onde trovi eco nelle sincopazioni jazz e come la libertà del mare si rifletta nella libertà espressiva del musicista.

La Lega Navale Italiana di Agropoli è orgogliosa di aver contribuito a questo progetto innovativo, convinta che abbia arricchito la comprensione di due mondi apparentemente distanti, offrendo preziosi insegnamenti sulla flessibilità, la creatività e l'armonia con l'ambiente. Jazz Sailor non è stato solo un concerto, ma un'esperienza che ha toccato tutti i sensi, lasciando nei partecipanti ricordi indelebili ed il desiderio di vivere nuove avventure marine, all'insegna della musica e della convivialità.

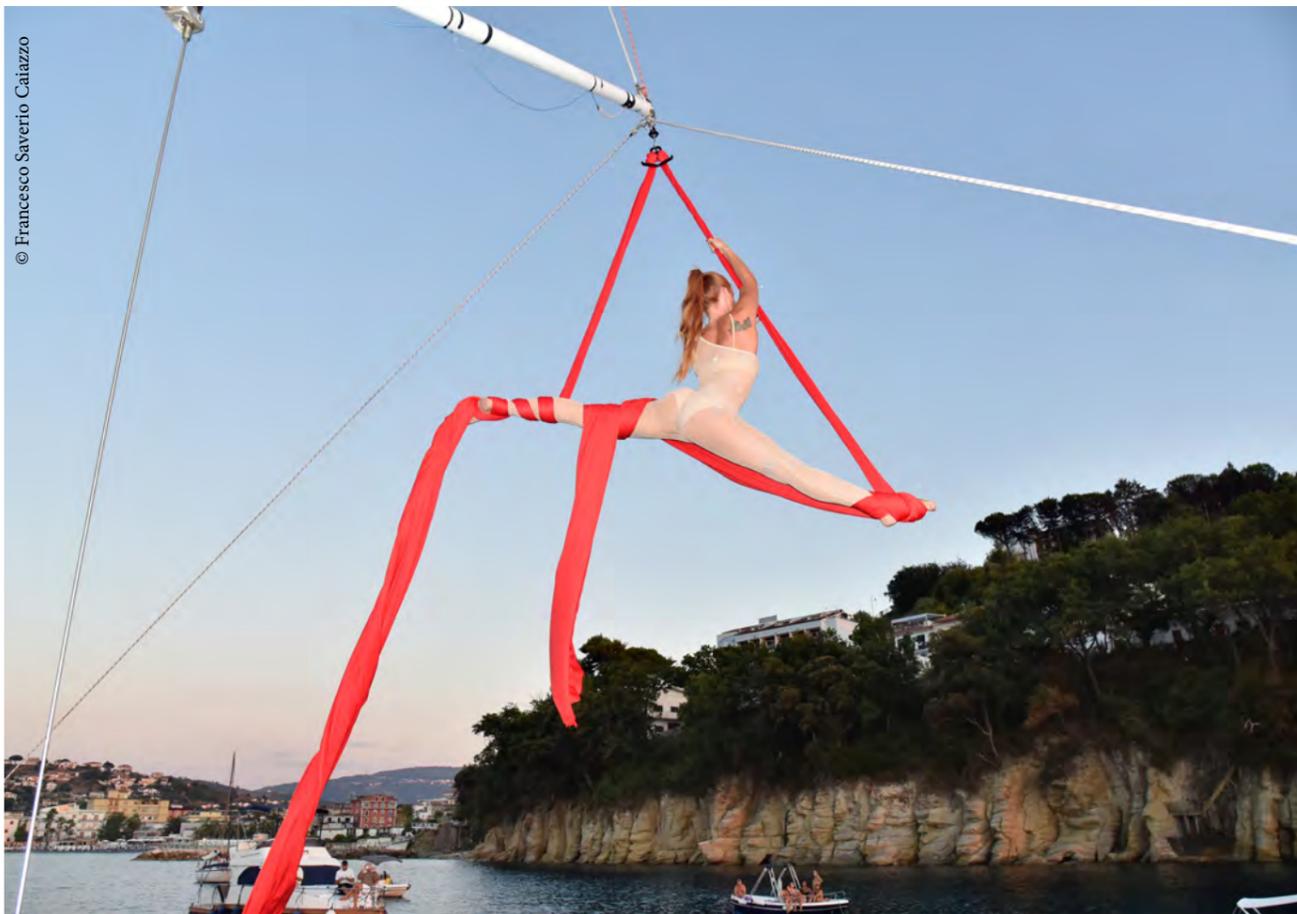
Questa serata ha dimostrato, ancora una volta, come la nostra Sezione sia capace di creare momenti unici, unendo la bellezza del nostro mare alla cultura e all'arte. Alla prossima, dunque, e ricordando il mantra del maestro Gregorio, "Buon vento, sperando in quello giusto e con lo strumento!!".



© Francesco Saverio Caiazzo



© Francesco Saverio Caiazzo



© Francesco Saverio Caiazzo



© Francesco Saverio Caiazzo



© Francesco Saverio Caiazzo



© Francesco Saverio Caiazzo



© Francesco Saverio Caiazzo





PAOLO ROCCA COMITE MASCAMBRUNO

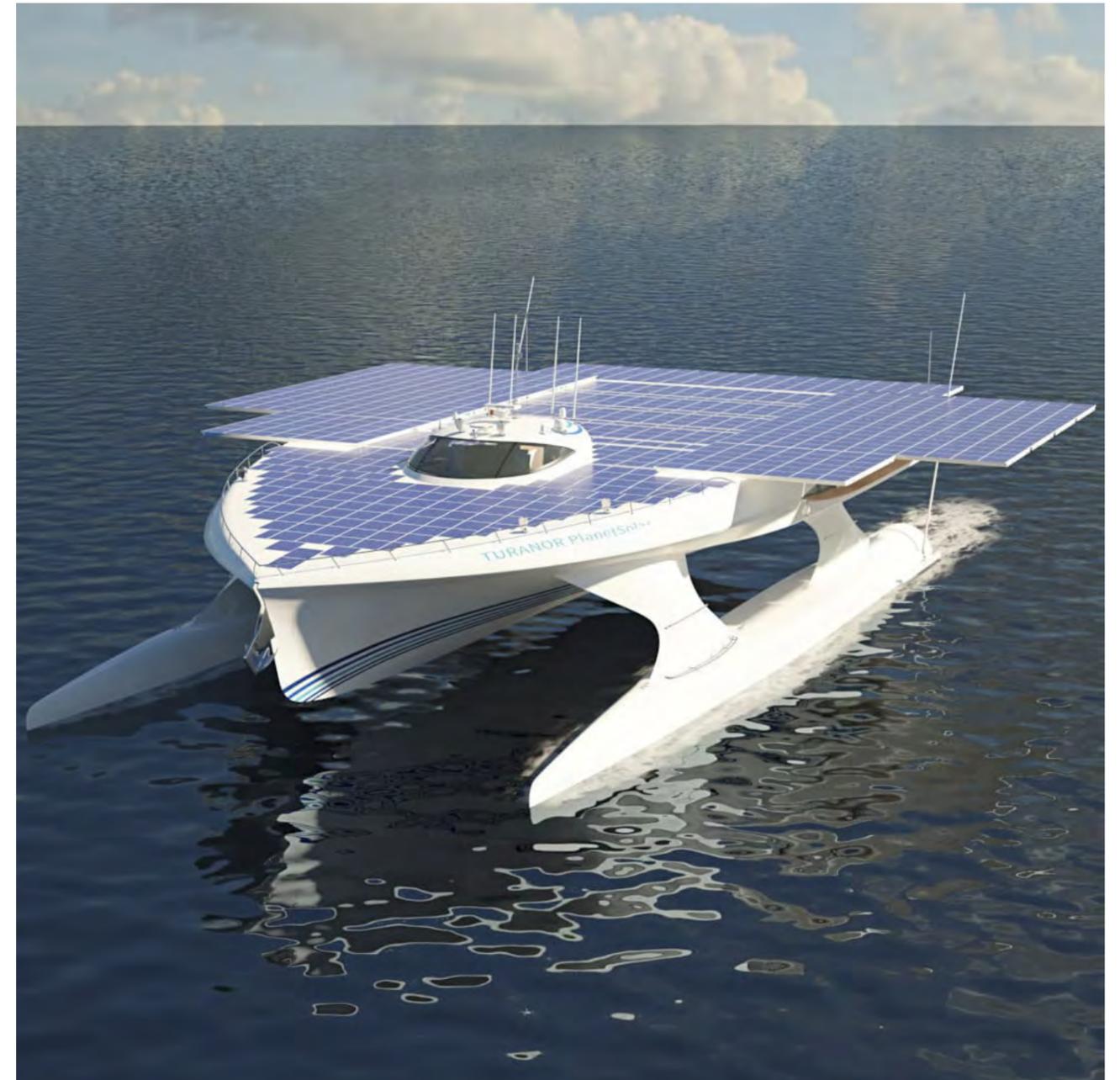
VERSO UNA NAVIGAZIONE SOSTENIBILE

EOLICO E FOTOVOLTAICO A BORDO PER SERVIZI E PROPULSIONE

Negli ultimi anni, l'adozione di tecnologie per la produzione di energia rinnovabile a bordo delle imbarcazioni ha suscitato grande interesse, con l'obiettivo di ridurre la dipendenza dai combustibili fossili sia per i servizi di bordo che per la propulsione. Tuttavia, è importante distinguere tra l'impiego di energia rinnovabile per alimentare i servizi ausiliari, come illuminazione, climatizzazione e apparecchiature elettriche, e l'uso di queste tecnologie per integrare o addirittura sostituire i sistemi di propulsione tradizionali. Per quanto riguarda i servizi di bordo, l'energia solare è attualmente una delle soluzioni più adottate. Numerosi yacht di lusso e piccole imbarcazioni sfruttano i pannelli fotovoltaici per alimentare luci, elettrodomestici e strumenti di navigazione, riducendo la necessità di generatori a gasolio. Ad esempio, il catamarano Silent 60 della Silent Yachts è uno dei progetti più noti nel settore: alimentato da pannelli solari, è in grado di fornire energia sufficiente per tutti i servizi di bordo, rendendo l'esperienza di navigazione più ecologica e silenziosa. L'energia fotovoltaica risulta quindi particolarmente efficace per questo tipo di utilizzo, grazie alla costante esposizione al sole in mare aperto e alla relativamente bassa richiesta energetica dei servizi di bordo.

Tuttavia, come già accennato, i pannelli solari necessitano di ampie superfici e la loro efficienza può variare a seconda delle condizioni meteorologiche. D'altra parte, l'utilizzo di energia rinnovabile per la propulsione delle imbarcazioni è un'area molto più complessa e ancora in fase di sviluppo. In questo ambito, l'energia eolica e l'energia solare stanno trovando applicazione principalmente su navi di grandi dimensioni o progetti sperimentali.

Un esempio emblematico è la nave cargo giapponese Wind Challenger, dotata di vele rigide che utilizzano l'energia eolica per ridurre il consumo di carburante. Questa tecnologia si ispira al tradizionale utilizzo del vento nella navigazione, ma con un approccio moderno, integrato con sistemi automatizzati e velature rigide che permettono una maggiore efficienza e facilità di gestione. Nonostante ciò, la dipendenza completa dall'energia eolica per la propulsione rimane limitata, dato che la variabilità delle condizioni atmosferiche rende difficile garantire una potenza costante. Per questo motivo, molte navi che adottano soluzioni eoliche lo fanno in modo ibrido, affiancando l'energia eolica ai motori a combustione.



Anche l'energia fotovoltaica sta cercando di inserirsi nel campo della propulsione navale, ma con sfide ancora più significative rispetto all'energia eolica. Il catamarano PlanetSolar, noto per essere il più grande yacht solare al mondo, ha completato il suo giro del mondo nel 2012 utilizzando esclusivamente l'energia solare per alimentare i motori elettrici. Tuttavia, questo tipo di progetto rimane un esempio isolato e di natura sperimentale, poiché le attuali tecnologie fotovoltaiche non sono ancora in grado di fornire energia sufficiente per la propulsione di navi commerciali o cargo di grandi dimensioni. Le limitazioni principali risiedono nello spazio necessario per installare una quantità di pannelli sufficiente e nella relativa bassa efficienza dei pannelli stessi rispetto alle elevate richieste energetiche della propulsione navale.

Un'alternativa che sta prendendo piede è l'utilizzo di sistemi di propulsione ibrida, che combinano l'energia rinnovabile con i tradizionali motori a combustione. Questo approccio mira a ridurre il consumo di carburante e le emissioni, piuttosto che eliminarli completamente. Ad esempio, il traghetto elettrico Ampere che opera in Norvegia, è un esempio concreto di come l'energia rinnovabile possa essere impiegata con successo nella navigazione commerciale. Alimentato da batterie ricaricate a terra tramite fonti di energia rinnovabile, "Ampere" ha dimostrato che è possibile operare in modo efficiente senza l'uso di carburanti fossili, almeno su distanze relativamente brevi. Tuttavia, il passaggio verso la propulsione completamente rinnovabile su larga scala è ancora lontano.



I requisiti di spazio e costo per le batterie e i pannelli solari necessari per alimentare navi più grandi sono considerevoli. Ad esempio, un impianto fotovoltaico in grado di alimentare un cargo richiederebbe un'area di pannelli solari pari a diverse centinaia di metri quadrati, il che non è praticabile per la maggior parte delle imbarcazioni commerciali. Inoltre, il costo di installazione e manutenzione di questi sistemi, unito alla necessità di migliorare la capacità di accumulo delle batterie, rappresenta una delle principali barriere all'adozione diffusa. Dal punto di vista dei rischi, sia l'energia eolica che quella fotovoltaica presentano problematiche specifiche. Le turbine eoliche, come già discusso, sono esposte agli elementi atmosferici e soggette a usura, oltre a essere ingombranti. I pannelli solari, pur essendo più semplici da gestire, comportano rischi legati al surriscaldamento e agli incendi, specialmente in caso di cortocircuiti.

A tutto ciò si aggiunge il problema dello smaltimento a fine vita: le pale delle turbine sono difficili da riciclare e i pannelli fotovoltaici contengono materiali pericolosi come il cadmio, che richiedono procedure specifiche per evitare impatti negativi sull'ambiente. In sintesi, mentre l'energia rinnovabile sta già trovando applicazione nei sistemi ausiliari delle imbarcazioni, l'integrazione nei sistemi di propulsione rappresenta ancora una sfida tecnologica e finanziaria. Gli esempi esistenti, come il Wind Challenger e il PlanetSolar, dimostrano che queste tecnologie possono funzionare, ma rimangono per lo più limitati a progetti sperimentali o imbarcazioni specializzate. Per un futuro più verde e sostenibile nella navigazione commerciale, sarà necessario un ulteriore sviluppo tecnologico e una maggiore collaborazione tra industria navale e settore energetico, con l'obiettivo di superare le barriere attuali e rendere l'energia rinnovabile una vera alternativa ai combustibili fossili.



MASSIMO VICINANZA

NAVIGATRIX

UN SOFTWARE OPEN SOURCE PER IL COMPUTER DI BORDO

Navigatrix è un sistema operativo sviluppato appositamente per i navigatori, in particolare per coloro che trascorrono molto tempo in mare, come velisti, diportisti e navigatori a lungo raggio. Basato su Linux, questo sistema è leggero, versatile e ricco di strumenti specifici per la navigazione, la gestione della sicurezza, le comunicazioni, e il monitoraggio delle condizioni meteorologiche.

Navigatrix è un sistema operativo open source e gratuito che si distingue per la sua capacità di operare efficacemente anche su hardware datato o con risorse limitate. È stato progettato pensando a chi naviga su lunghe distanze o vive a bordo di una barca, offrendo una piattaforma stabile, sicura e pronta all'uso per le varie esigenze che si incontrano in mare.

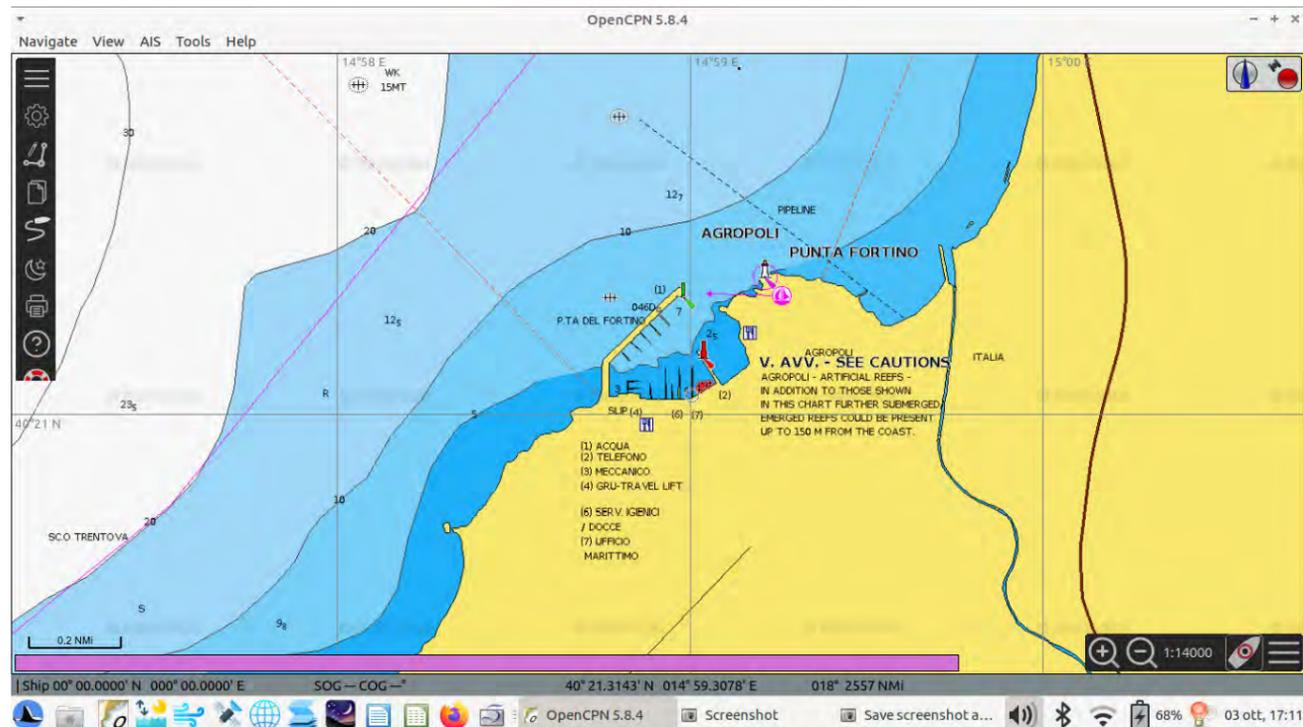
Creato da un team di appassionati di vela e sviluppatori Linux, Navigatrix fornisce un ambiente completo e personalizzabile, includendo una vasta gamma di software preconfigurato per gestire tutto, dalla pianificazione della rotta alla comunicazione via radio, fino all'analisi dei dati meteo.

Questo lo rende uno strumento prezioso per i navigatori che devono affrontare le condizioni variabili del mare e la limitata connettività internet.

Navigatrix è una soluzione all-in-one per i navigatori e include numerosi strumenti che rispondono a una serie di necessità specifiche. Di seguito vengono esplorate in dettaglio alcune delle funzionalità principali.

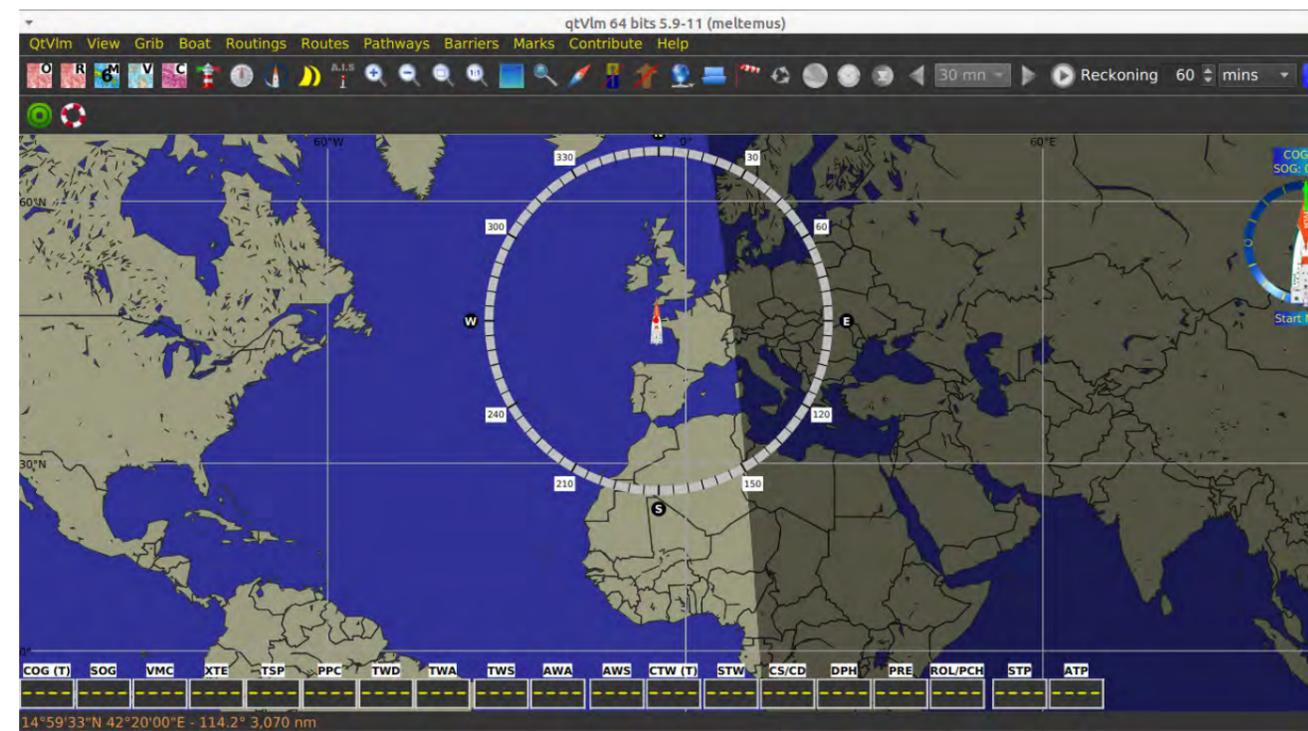
Navigatrix include OpenCPN, uno dei software di navigazione elettronica più popolari tra i marinai. OpenCPN consente di visualizzare e gestire "carte nautiche" di vari formati, tra cui NOAA, BSB e S57, che sono le più comuni nel mondo della navigazione. Il programma permette di monitorare la posizione GPS in tempo reale, pianificare rotte e gestire waypoints, il tutto su una mappa interattiva. OpenCPN offre anche funzionalità avanzate come l'integrazione di AIS (Automatic Identification System), che consente di tracciare altre imbarcazioni nelle vicinanze e prevenire collisioni, una caratteristica fondamentale per la sicurezza in mare.





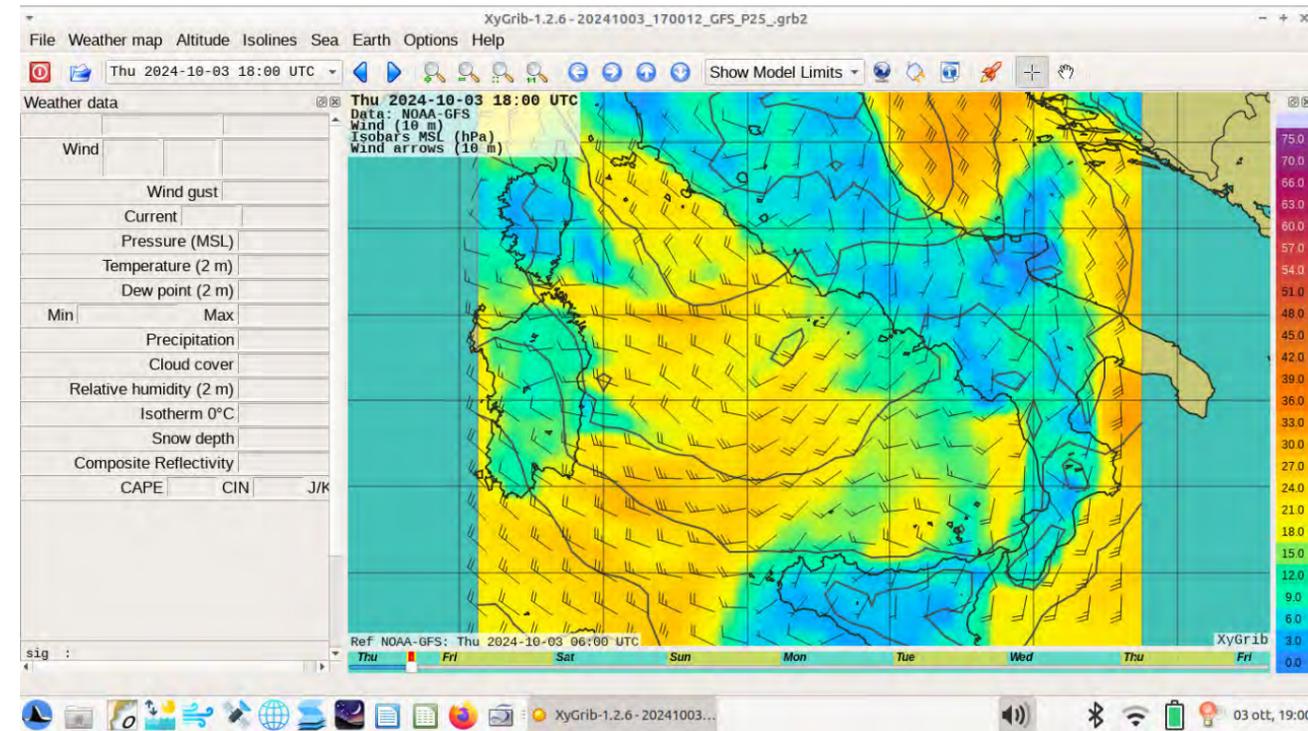
I plugin di OpenCPN possono ulteriormente migliorare l'esperienza di navigazione, aggiungendo strumenti per il calcolo delle correnti, l'analisi dettagliata delle maree, e il monitoraggio meteo in tempo reale. Le comunicazioni sono una componente vitale della vita in mare, soprattutto in caso di emergenze o quando ci si trova fuori dalle normali rotte di comunicazione terrestre. Navigatrix offre diversi strumenti per garantire la connettività anche in zone remote.

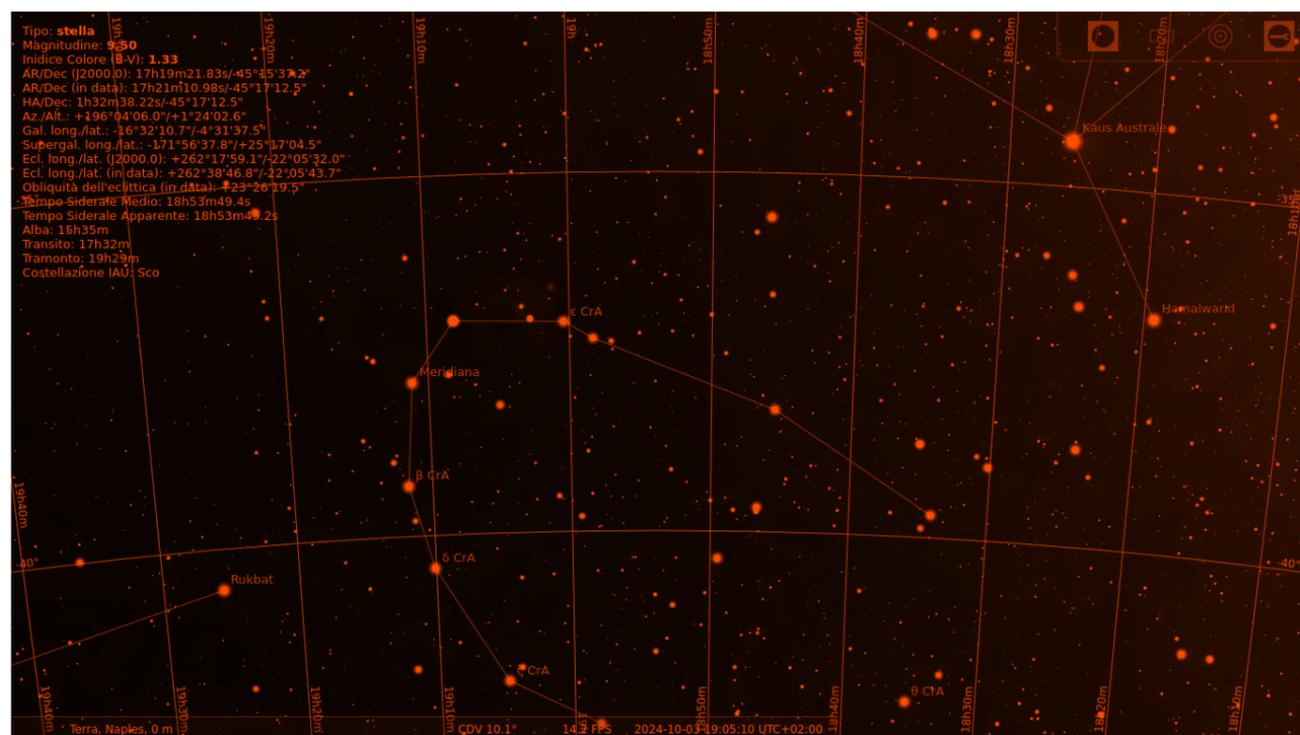
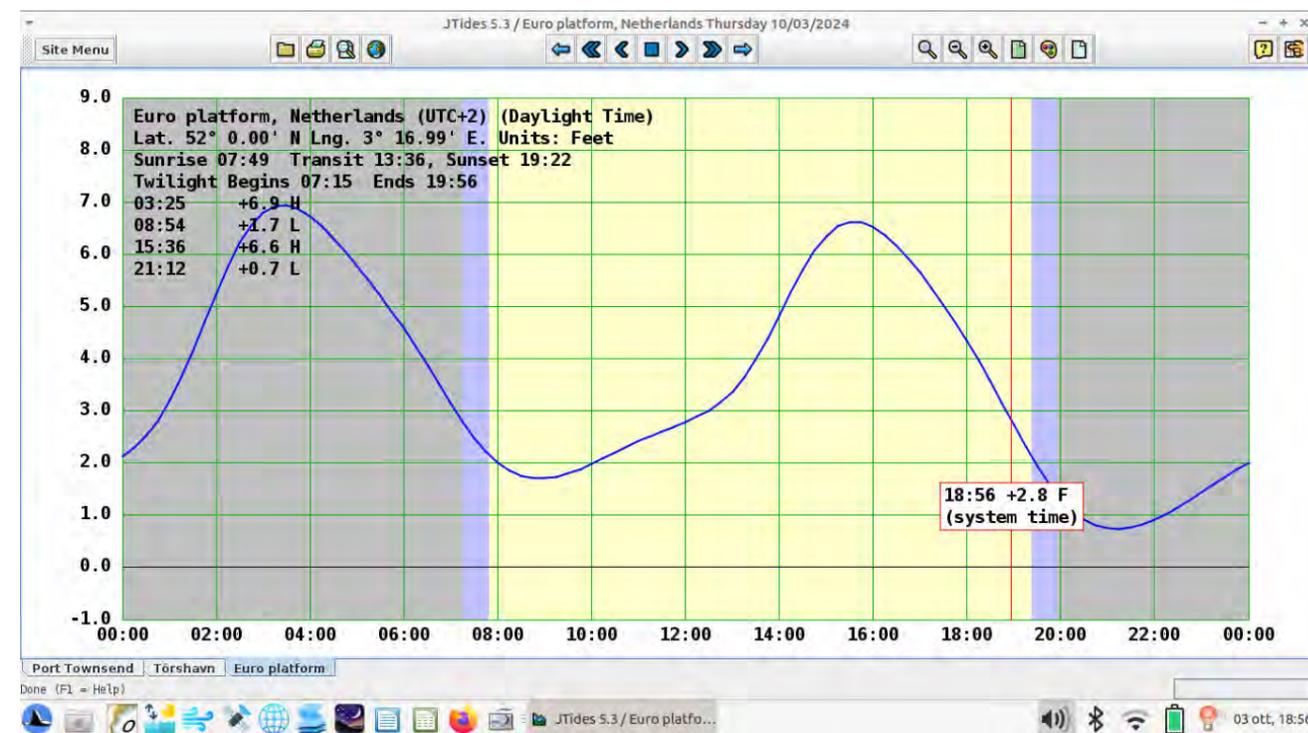
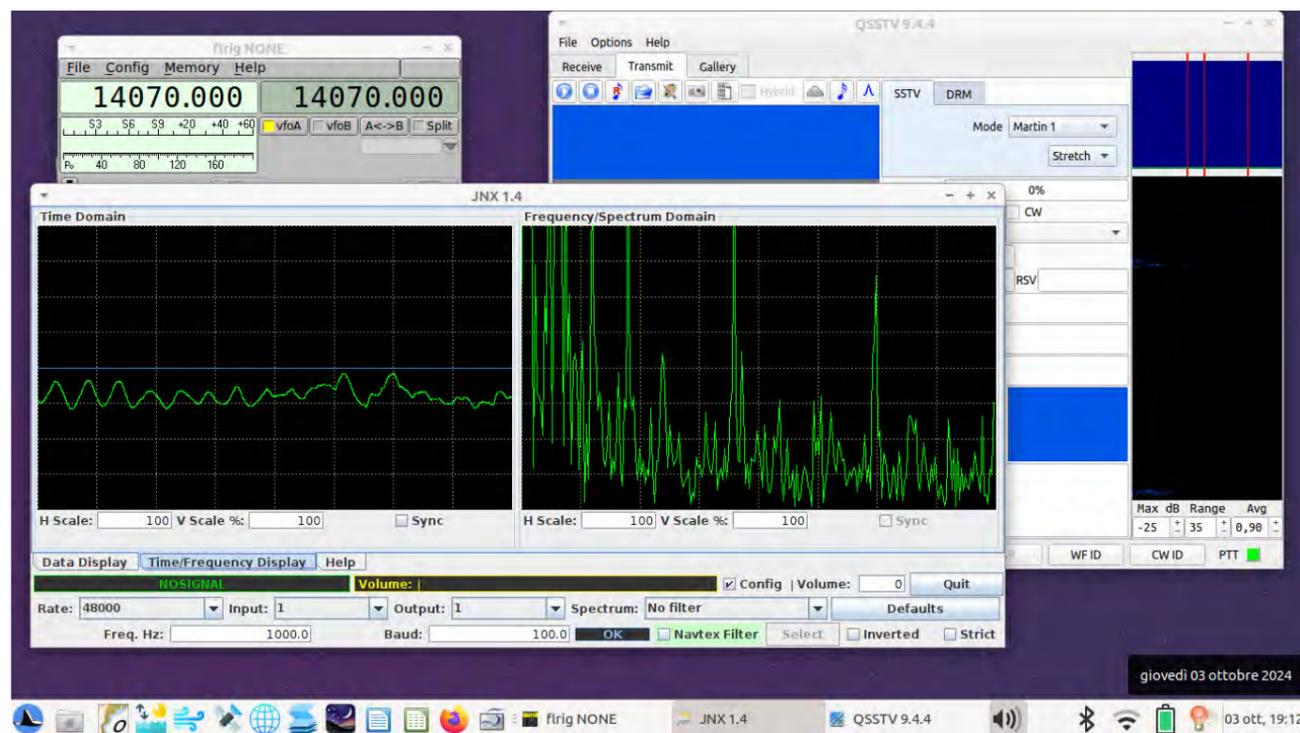
Uno dei software più utilizzati è FLDigi, un'applicazione che consente la trasmissione di dati tramite radio digitale. FLDigi è compatibile con vari protocolli di trasmissione, rendendolo una scelta ideale per gestire comunicazioni via radio ad alta frequenza (HF), in particolar modo per l'uso delle reti SSB (Single Side Band) utilizzate da molti navigatori per inviare e ricevere email o dati quando l'accesso a Internet è limitato.



Un altro strumento rilevante è SailMail, una soluzione ampiamente utilizzata per la gestione della posta elettronica tramite la connessione radio SSB, che consente di inviare email anche quando non si ha accesso a reti cellulari o satellitari. Navigare in sicurezza richiede una conoscenza precisa e aggiornata delle condizioni meteorologiche. Navigatrix mette a disposizione diversi strumenti per monitorare e analizzare le condizioni meteo,

tra cui il popolare ZyGrib, un'applicazione che permette di scaricare e visualizzare file GRIB (Gridded Binary), contenenti dati meteorologici globali. ZyGrib consente di visualizzare mappe meteo dettagliate, con informazioni su vari parametri, come vento, pressione atmosferica, onde, temperatura e correnti. Questi dati sono essenziali per pianificare una rotta sicura, evitando tempeste o condizioni pericolose.





I navigatori possono scaricare i file GRIB tramite connessioni lente, come reti satellitari o radio HF, il che li rende accessibili anche in mare aperto, dove la connettività può essere limitata o inesistente. Navigatrix non si limita alla navigazione e alle comunicazioni, ma include anche strumenti per garantire la sicurezza dell'equipaggio e della barca. Tra questi, troviamo applicazioni per la gestione dell'AIS, che permettono di monitorare altre imbarcazioni nelle vicinanze e ricevere avvisi in caso di potenziale collisione. Inoltre, offre strumenti di gestione delle rotte di fuga e delle emergenze, con la possibilità di

collegare sensori esterni per monitorare vari parametri della barca, come la velocità, il consumo di carburante e il livello di carica delle batterie. Navigatrix è progettato per funzionare su una vasta gamma di hardware, anche su dispositivi più vecchi o con risorse limitate, come laptop meno recenti o piccoli netbook che spesso vengono usati come backup a bordo. Il sistema può essere eseguito direttamente da una chiavetta USB, il che permette ai navigatori di portare con sé il sistema operativo e usarlo su diversi dispositivi senza la necessità di installarlo permanentemente.

Questa flessibilità lo rende ideale per chi viaggia e vuole essere sempre pronto con gli strumenti necessari per la navigazione. Uno degli aspetti più rilevanti di Navigatrix è che si tratta di un progetto open source. Questo significa che il software è completamente gratuito e il suo codice sorgente è aperto a chiunque voglia modificarlo o migliorarlo. La comunità di utenti e sviluppatori che contribuiscono al progetto è attiva e fornisce costantemente supporto e aggiornamenti. Essendo basato su Ubuntu, Navigatrix beneficia anche della vasta comunità di utenti Linux, che offre soluzioni a eventuali problemi di compatibilità o configurazione. L'installazione di Navigatrix è piuttosto semplice e non richiede particolari competenze tecniche. Il sistema può essere scaricato dal sito ufficiale e trasferito su una chiavetta USB o su un CD per l'installazione. Può essere eseguito in modalità live, avviando il sistema direttamente dal supporto rimovibile senza modificare il disco rigido del computer, oppure può essere installato in modo permanente. Una volta avviato, Navigatrix presenta un'interfaccia grafica intuitiva che rende semplice l'accesso alle varie applicazioni. Anche se basato su Linux, il sistema è stato progettato per essere utilizzabile anche da persone senza una conoscenza approfondita di questo ambiente operativo. La distribuzione viene fornita con molte applicazioni preinstallate e preconfigurate, il che riduce notevolmente il tempo necessario per configurare il sistema per la navigazione. L'adozione di Navigatrix da parte dei navigatori varia a seconda delle esigenze

specifiche, ma in generale il sistema è molto apprezzato per la sua affidabilità e la capacità di operare in condizioni difficili. Ecco alcuni scenari di utilizzo tipici: Navigazione a lunga distanza: Velisti e navigatori che intraprendono lunghe traversate trovano in Navigatrix un alleato fondamentale per la pianificazione delle rotte, l'analisi meteo e il monitoraggio della posizione tramite GPS e AIS. Navigazione costiera: Anche chi naviga lungo la costa può trarre beneficio dagli strumenti di comunicazione e dalle previsioni meteo, garantendo una navigazione sicura e ben pianificata. Backup per l'elettronica di bordo: Molti navigatori utilizzano Navigatrix come sistema di backup per la strumentazione elettronica principale, poiché il sistema può essere avviato su dispositivi di riserva e offre un'alternativa completa in caso di guasti. Navigatrix è una delle soluzioni più complete, flessibili e accessibili per chiunque cerchi un sistema operativo per la navigazione in mare. Offre una suite di strumenti che coprono tutte le esigenze di un navigatore moderno, dal tracciamento GPS alla gestione delle comunicazioni, fino all'analisi meteo dettagliata. Grazie alla sua natura open source, alla leggerezza e alla capacità di funzionare anche su hardware meno performante, Navigatrix si afferma come uno strumento essenziale per chi desidera un ambiente affidabile e sicuro in mare. Se stai pianificando una traversata oceanica o vuoi semplicemente un sistema di supporto per le tue avventure in barca, Navigatrix è una scelta che ti garantirà sicurezza, versatilità e controllo.





GIANLUCA VILLANI

ROUND AEOLIAN RACE 2024

IL VINCITORE È UN SOGNATORE CHE NON HA MAI MOLLATO

"Qui comitato di regata, vi comunichiamo che avete tagliato il traguardo alle 16:28:14." Questo è stato il messaggio inviato tramite VHF che ha sancito l'arrivo della Patricia alla Round Aeolian Race, una delle regate più spettacolari e affascinanti del Mediterraneo a cui abbia mai partecipato. Erano anni che aspettavo di prendere parte a competizioni del genere, sin da quando io e mio padre ci svegliavamo di notte e ci sintonizzavamo su LA7 per guardare Luna Rossa, Mascazone Latino e +39 battaglia per cercare di portare a casa la famigerata America's Cup.

Allora, data la mia giovane età e il fatto che non fossi mai salito su una barca, non capivo cosa stesse succedendo: perché le barche bordeggiassero, per quale ragione issassero quegli spi così grandi o facessero giri su sé stesse. Tuttavia, mi ero promesso che, un giorno, anch'io sarei stato capace di capire le regole di regata e sarei entrato a far parte di un equipaggio velico.

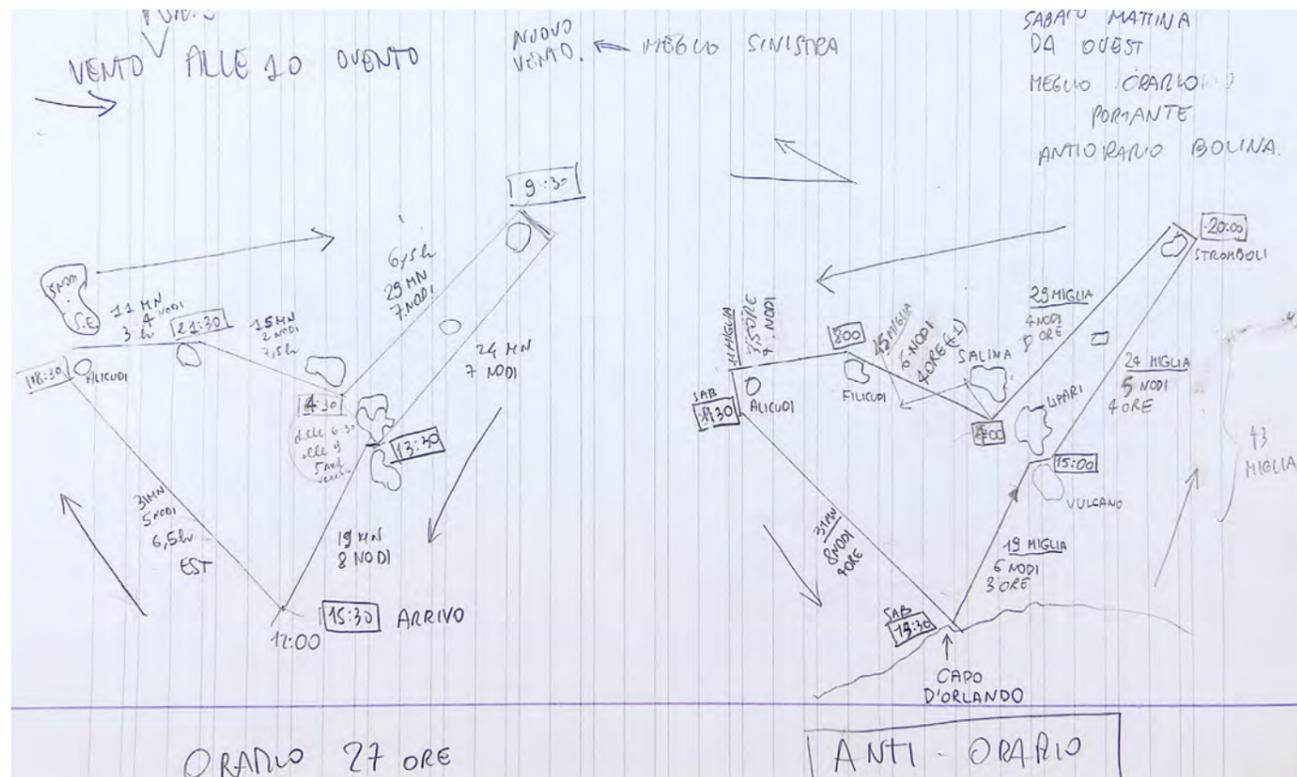
Ho sempre pensato che il vincitore fosse un sognatore che non ha mai mollato, e il mio sogno si è realizzato qualche anno fa, quando ho iniziato a regatare insieme al Patricia Sailing Team, un gruppo di amici agropolesi che, insieme ad alcuni ragazzi di Salerno, ha deciso di unirsi per partecipare alle regate d'altura più importanti d'Italia, promuovendo il rispetto del mare e dello sport. Patricia, che con fierezza batte bandiera della LNI di Agropoli, oggi rientra tra le prime 50 imbarcazioni del Campionato Italiano FIV, e questo è un motivo di grande orgoglio per tutti noi.

Non siamo velisti professionisti, abbiamo tutti impegni lavorativi, e non è sempre semplice ritagliarsi del tempo per allenamenti e trasferimenti; per questo motivo, il valore di un simile risultato è doppio. Ci vuole maggiore coraggio nel portare avanti i propri sogni quando il vento è assente o, peggio ancora, contrario, ma noi lo facciamo lo stesso, mettendoci tutta la passione e la dedizione di questo mondo. Tornando al racconto della Round Aeolian Race, tutto è iniziato settimane prima della partenza con la preparazione della barca: c'era da sostituire le vele da crociera con quelle da regata, svuotare la barca e fare degli allenamenti per assicurarci che tutto fosse funzionante e che non ci fossero altri lavori da fare. La partenza era stata fissata dagli armatori Silvano e Alfonso per martedì 24 settembre alle ore 21. Il mare leggermente mosso e il vento, che soffiava perfettamente dalla nostra meta, hanno reso il trasferimento poco piacevole, ma non ci siamo lasciati scoraggiare. La voglia di arrivare in Sicilia, di mettersi in assetto da regata e l'adrenalina della competizione erano i nostri fari nel buio della notte, che ci impedivano di perdere la rotta. Navigando in regata, mi è capitato spesso di perdere la pazienza, di innervosirmi e di avere screzi con i miei compagni di squadra. Mi sono trovato più volte sopraffatto dalla tentazione di mollare tutto, domandandomi persino: "Che cosa ci faccio qui, in mezzo al mare, a lottare contro il vento per tagliare il traguardo prima degli altri, senza che ci sia neppure una ricompensa?"



© Gianluca Villani





Non ho mai saputo darmi una risposta definitiva; l'unica verità che ho compreso è che le passioni e i progetti sono il vero motore della vita, quegli ideali che ti fanno svegliare col sorriso e ti infondono la forza per continuare a lottare. Per me, la vela è un rifugio sicuro, è come quel raggio di luce che filtra tra le fessure della tapparella, donandomi la carica per affrontare ogni singolo giorno. L'arrivo a Stromboli è stato emozionante, un'esperienza incancellabile dalla mia memoria: assistere all'eruzione del vulcano dalla barca e navigare tra le acque turchesi delle Eolie è stato un privilegio indescrivibile.

Il giorno successivo lo abbiamo trascorso in assetto crocieristico, evitando ogni tipo di sforzo fisico e mentale, godendoci appieno le meraviglie paesaggistiche e le delizie culinarie della Sicilia. Mare cristallino, tuffi rinfrescanti, prelibatezze locali e un clima estivo hanno trasformato l'attesa pre-regata in un'oasi di relax e piacere.

Eccoci giunti alla vigilia della regata, il giorno che preferisco in assoluto. L'atmosfera è carica di tensione e di attesa febbrile, e le sensazioni che si respirano nell'aria sono quasi indescrivibili. L'orgoglio di trovarsi lì, tra i più blasonati equipaggi d'Italia, riempie l'anima di una soddisfazione intensa e profonda.

Ci siamo divertiti a studiare attentamente ogni dettaglio dei nostri avversari, scrutando con occhio vigile la messa a punto delle loro imbarcazioni e scambiandoci sguardi di sfida, come a voler marcare il territorio.

Tuttavia, questa volta la fase preliminare ha riservato una novità: la regata prevedeva la scelta tra due possibili percorsi — uno antiorario e uno orario. Ogni equipaggio, basandosi su un'attenta analisi delle previsioni del vento e del mare, doveva decidere quale rotta intraprendere, rendendo la competizione ancora più appassionante e avvincente. Io, Marco e Alfonso abbiamo studiato l'intero pomeriggio tra cartine delle isole, app di previsioni meteo, compassi e goniometri, poiché la scelta del senso sarebbe stata decisiva e sbagliare, dopo tutto l'impegno dei giorni e delle settimane precedenti, non era un'opzione.

Patricia ha scelto il senso orario; un forte vento da ovest, di circa 17/18 nodi, ci ha obbligato a prendere questa rotta per evitare di bordeggiare e avere più andature portanti. Spoiler: la scelta si rivelerà azzeccatissima.

Giunge, finalmente, il tanto atteso giorno della competizione. L'agitazione era tanta, così abbiamo mollato gli ormeggi con largo anticipo rispetto a tutte le altre imbarcazioni.

La giornata si presentava calma, con un vento lieve che sfiorava appena la superficie del mare; probabilmente al limite per consentire una partenza sui bastoni, ma comunque sufficiente per dare il via a una regata di circa 135 miglia.

Abbiamo provato ad aprire il fiocco e subito si è presentato il primo problema: rollafiocco bloccato e regata quasi compromessa. La disperazione ci ha assaliti, ed è stato estremamente difficile mantenere la lucidità necessaria per risolvere un problema così critico in così poco tempo.



Al timone, mi dirigevo lentamente verso la linea di partenza per non perdere il contatto con le altre barche e cercavo di capire come fossero disposte la barca giuria e la boa, mentre il resto dell'equipaggio si affannava per sbloccare il rollafiocco e salvare la nostra gara. Inconveniente risolto in extremis, siamo riusciti a completare correttamente le procedure di identificazione e di partenza. Purtroppo, però, abbiamo tagliato la linea con circa 2 minuti di ritardo e ci siamo trovati subito nella situazione di dover spingere al massimo e recuperare i metri persi sulle altre barche. Primo incrocio alla boa di disimpegno: caos totale. Ci troviamo mure a sinistra contro mure a dritta, ma decidiamo comunque di virare sottovento, confidando nell'applicazione della regola 18.3, ben consci, però, che gli avversari avrebbero potuto sollevare una protesta per qualche dettaglio che ci sarebbe potuto sfuggire.

Oltrepassato il cancello che divide la flotta tra il senso orario e quello antiorario, ci posizioniamo in assetto di regata, cercando di fare attenzione a tutte le microregolazioni per spingere il più possibile. Teniamo d'occhio tutte le mosse dei nostri avversari della classe C e tutto procede bene fino al cruciale passaggio tra le isole. Non conoscendo bene la morfologia delle isole e il conseguente comportamento del vento, ci ritroviamo in parecchi buchi di vento che ci fanno perdere il vantaggio acquisito.

La regata è stata un continuo alternarsi di momenti di bonaccia in prossimità delle isole e momenti di vento medio che ci spingevano con forza. Finalmente giunge il sabato e il potente vento previsto da ovest si materializza intorno alle 10 del mattino. L'uragano Patricia si abbatte sulle coste siciliane con una ferocia inaudita, scatenando le sue raffiche a una velocità media di 9,2 nodi, come se fosse una tempesta tropicale in piena azione.





© Gianluca Villani



© Gianluca Villani

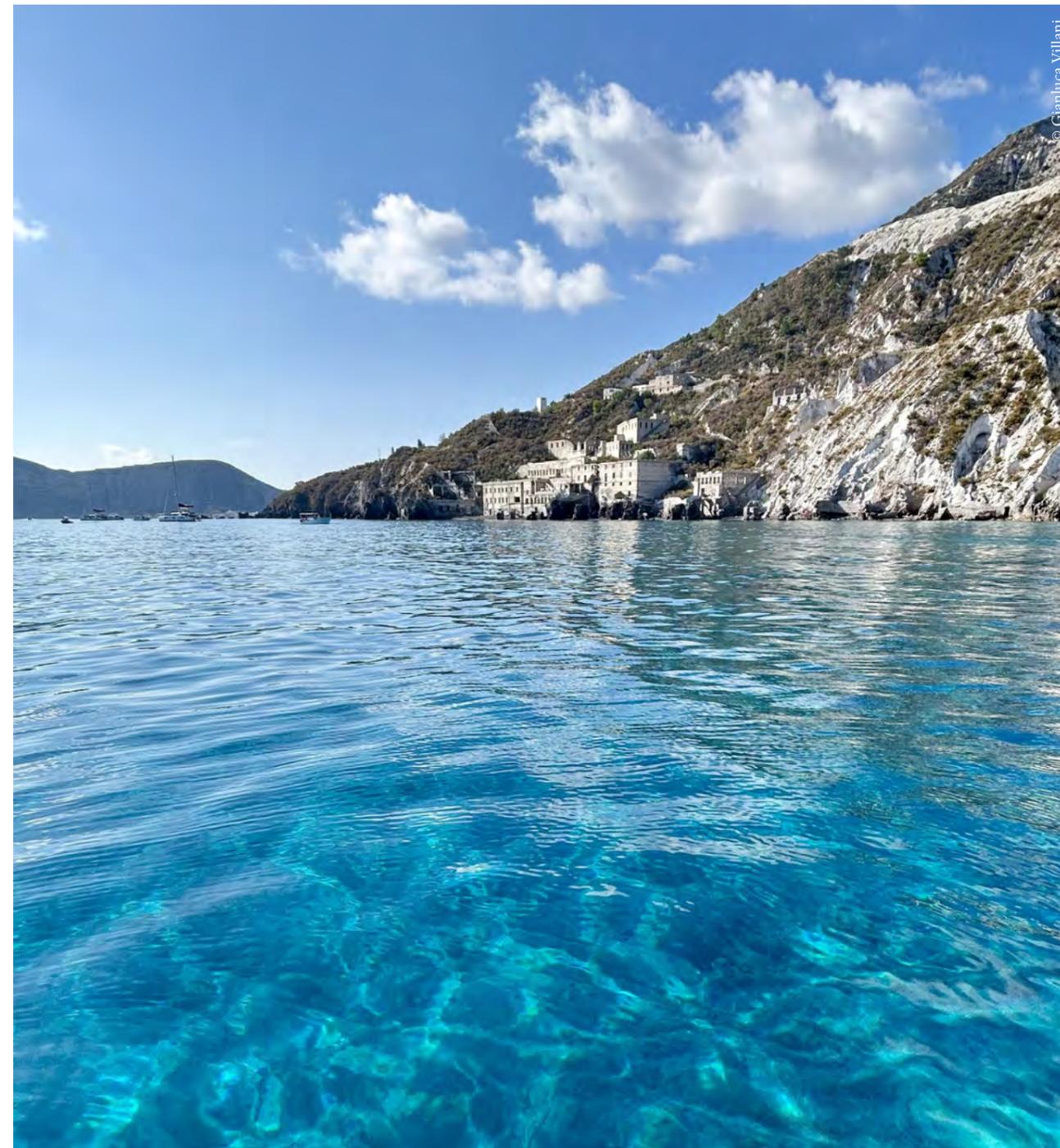


© Gianluca Villani





© Gianluca Villani



© Gianluca Villani

Abbiamo tagliato il traguardo in quarta posizione in tempo reale, qualche posto dietro barche di tutto rispetto come il Farr45 di Sagola Spartivento, vincitrice del campionato nazionale. È un risultato di cui andare molto fieri: essere lì, giocarsela con equipaggi di un certo spessore e concludere la regata senza problemi o squalifiche è un ottimo punto di partenza per me e per il resto del team. Questa esperienza volge al termine, insieme al campionato italiano. Adesso ci prepariamo ad affrontare nuove avventure sempre più prestigiose ed emozionanti, con la convinzione e la volontà di crescere tutti insieme e con la consapevolezza che non mollando mai, credendoci sempre, si può arrivare molto lontano.

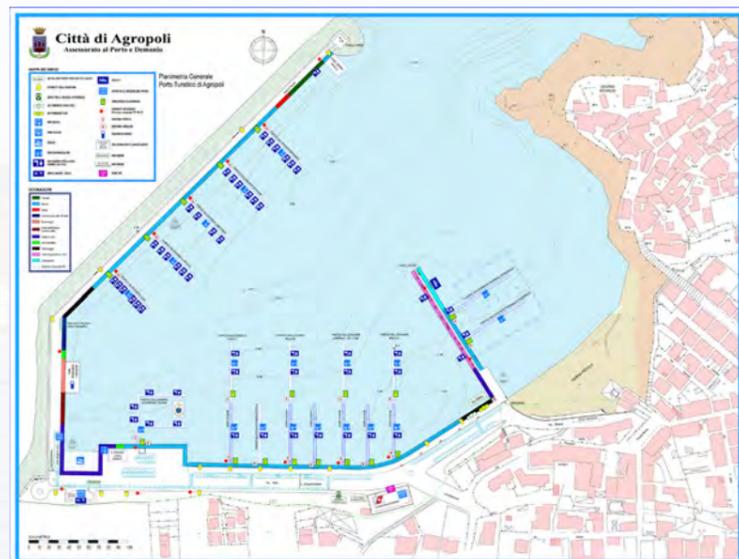
Ci tenevo a ringraziare i nostri sponsor Omeps, RSM e First Advisor, che hanno contribuito economicamente al progetto, e tutti coloro che sono vicini al Patricia Sailing Team e ci supportano da casa.

Un ringraziamento, infine, va a ogni membro dell'equipaggio: Alfonso Cianfrone, Silvano Cianfrone, Pippo Vano, Davide Caso, Antonio Consalvo, Marco Delmastro, Alessandro Fasciano e Antonio D'Agostino, ed io che ogni giorno ci impegniamo per rendere questo progetto una realtà.

Ora testa alle prossime sfide. Ad maiora, Patricia! Verso nuovi orizzonti e nuovi mari inesplorati!



LA SEZIONE LNI



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 bonifico bancario intestato a L.N.I. Sezione di Agropoli, Via Riviera - Porto di Agropoli
Presso la BCC dei Comuni Cilentani Ag. Agropoli
IBAN IT20V0706676020000000404547

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 lunedì al venerdì dalle 09:00 alle 12:00
Il martedì e giovedì dalle 15:00 alle 16:00
Numero di emergenza 1530
Fonte: Regione Campania / Demanio marittimo

PROGRAMMA ATTIVITÀ' DELLA SEZIONE

Data	Denominazione	Categoria	Località
25/02/2024	Assemblea dei Soci		
17/03/2024	Bolentino generico	Gara di pesca	Agropoli
07/04/2024	Bolentino a pagelli	Gara di pesca	Agropoli
12-13-14/04/2024	Trofeo Optimist Kinder	Regata	Agropoli
21/04/2024	Campionato Primavera Costiera Cilentana	Regata altura	Agropoli
28/04/2024	Campionato Primavera Costiera Cilentana	Regata altura	Agropoli
01/05/2024	Campionato Primavera Costiera Cilentana	Regata altura	S. Maria di Castellabate Trofeo Dott. F. Piccirillo - Trezene
05/05/2024	Campionato Primavera Costiera Cilentana	Regata altura	Agropoli
12/05/2024	Campionato Primavera Costiera Cilentana (recupero)	Regata altura	Agropoli
19/05/2024	Bolentino generico	Gara di pesca	Agropoli
26/05/2023	Bolentino generico (recupero)	Gara di pesca	Agropoli
8-9/06/2024	Regata delle due costiere	Regata altura	Agropoli-Li Galli-Agropoli
15-16/06/2024	Regata delle due costiere (recupero)	Regata altura	Agropoli-Li Galli-Agropoli
23/06/2024	Bolentino generico	Gara di pesca	Agropoli
30/06/2024	Bolentino generico (recupero)	Gara di pesca	Agropoli
14/07/2024	Traina	Gara di pesca	Agropoli
8/09/2024	Velalonga Agropolese	Regata altura	Agropoli
15/09/2024	Traina	Gara di pesca	Agropoli
22/09/2024	Traina	Gara di pesca	Agropoli
29/09/2024	Trofeo Vela d'autunno "Nino Rainis"	Regata altura	Agropoli
06/10/2024	Trofeo Vela d'autunno "Nino Rainis"	Regata altura	Agropoli
13/10/2024	Traina	Gara di pesca	Agropoli
20/10/2024	Trofeo Vela d'autunno "Nino Rainis"	Regata altura	Agropoli
27/10/2024	Trofeo Vela d'autunno "Nino Rainis"	Regata altura	Agropoli
3/11/2024	Trofeo Vela d'autunno "Nino Rainis" (recupero)	Regata altura	Agropoli
10/11/2024	Seppie e polpi	Gara di pesca	Agropoli
17/11/2024	Seppie e polpi	Gara di pesca	Agropoli
24/11/2024	Seppie e polpi (recupero)	Gara di pesca	Agropoli

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
- Corsi di patente nautica

Propaganda

- Distribuzione materiale propagandistico ed inerente il mare e l'ambiente in genere
- Redazione del periodico 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



