

OCEANI 3000

CROCIERA NELLA CHESAPEAKE BAY - USA

Periodo 3 - 13 Giugno 2010

Skipper Giancarlo + 4 membri d'equipaggio

La Chesapeake bay

La Chesapeake bay e' una profonda insenatura della costa orientale americana con asse approssimativamente N - S, di massima parallela alla costa atlantica, che si può considerare un estuario nel quale convergono oltre 150 fiumi di varie portate dei quali il maggiore è il Potomac, il fiume che lambisce Washington .

La baia si estende da Chesapeake City a N in posizione 39°31' N e 75°48' W fino a Cape Henry allo sbocco nell'Atlantico a S in pos. 36°55' N e 76°00' W.

La sua lunghezza è quindi di circa 140 miglia mentre la larghezza è molto variabile con media di 15 miglia ca. Le acque sono generalmente torbide con salinità minima a N che cresce verso S via via che ci si avvicina all'oceano. Non invitano al bagno.

La profondità nell'asse centrale della baia raggiunge 10/12 metri mentre si riduce notevolmente presso le foci dei vari fiumi. Le coste sono estremamente frastagliate. Le escursioni di marea non sono particolarmente significative (max 1/1.2 metri) ma occorre valutarle quando si naviga con il bulbo a 20-30 cm dal fondo.

Di seguito una mappa della zona della Chesapeake Bay dove abbiamo navigato con la traccia della nostra rotta.

Diario della crociera

3/6 Volo da Milano a Washington via Amsterdam

4/6 Visita di Washington

5/6 Trasferimento con pulmino da Washington ad Annapolis distante 60 km ca.

Arrivo alle 10.30 alla Annapolis Bay Charter dove avevamo prenotato lo sloop CLUB CARP. Jeanneau 54.DS del 2005 con 4 cabine doppie.

Inventario e briefing sulle caratteristiche e peculiarità dell'imbarcazione e della zona di navigazione.

Pomeriggio cambusa e programmazione della crociera.

6/6 Salpiano da Annapolis diretti a Solomon Island distante 50 nm (miglia nautiche) ca.

Vela e motore. Uso continuo della mappa elettronica collegata al GPS.

Tempo incerto. A metà percorso appare sul display una finestra con " Warning Tornado" e successivamente arrivano informazioni sugli spostamenti della perturbazione , prima a latitudini maggiori, poi scende nella zona di Filadelfia, poi ancora a Baltimore ed infine e' dato nella Chesapeake Bay. Nulla ci viene comunicato sulla sua intensità e direzione dei venti.

Non individuiamo ridossi sicuri nelle vicinanze - costa W della baia - e proseguiamo velocemente verso Solomon.

Alle 17 ca. arriviamo a Solomon ed ormeggiamo senza indugi ad un pontile in legno che ci appare affidabile. Subito ci viene segnalato che è privato, ma, dato l'imminente tornado, ci lasciano all'ormeggio.

Effettivamente nel giro di pochi minuti pioggia torrenziale e vento anche se non particolarmente forte. Il tutto si esaurisce in mezz'ora e godiamo poi di un magnifico tramonto. Il villaggio cui il pontile appartiene è abitato da ufficiali di marina in pensione che ci diventano amici. Una coppia è stata al comando Nato di Napoli ed è orgogliosa di qualche parola in italiano. Cena in un buon ristorante segnalatoci dai locali.

7/6 Nonostante gli ex ufficiali della US Navy avessero espresso molti dubbi in proposito. decidiamo di attuare il programma predisposto e salpiano per Smith Island- la sola isola del Maryland non raggiungibile via terra e descritta come un'oasi dei bei tempi antichi con usi e costumi dell'epoca vittoriana.

Uno scambio di mails da Milano con le autorità locali ci avevano rassicurato sui fondali sufficienti per la ns barca (draft 6.4 feet) e sull'ottima accoglienza che l'isola ci avrebbe riservato.

Di tarda mattina lasciamo Solomon e proseguiamo con randa e genoa a 5/6 nodi spinti da una leggera brezza al traverso. Distanza 34 nm per 160° ca.

Tempo bello e panorama idilliaco.

Nel tardo pomeriggio giungiamo all'imboccatura del canale che ci condurrà all'attracco a Ewell il principale villaggio dell'isola. A motore con cautela percorriamo le 2 miglia del canale ben segnalato da briccole ben piantate nei bassi fondali laterali ed infine raggiungiamo la meta: un pontile in disfacimento con grande cartello che lascia alla ns esclusiva responsabilità l'uso di tale manufatto. Scendiamo a terra ed Ewell ci appare come abitata solo da fantasmi. Non un negozio, ristorante, bar, bettola aperto, pochi sparuti abitanti che rispondono con animaleschi suoni gutturali. Rarissime ansimanti vecchie automobili o pick-up. Ci rassegniamo a cenare a bordo con quanto abbiamo.

Ciononostante durante la cena si materializza uno pseudo guardiano del porto che ci estorce 20 dollari per l'ormeggio.

8/6 Di mattina il canale si anima un poco e qualche barca a motore entra ed esce con le attrezzature per la pesca dei granchi del Maryland che godono di immeritata fama in tutta la costa E degli USA quale prelibatezza gastronomica. Riusciamo a prendere contatto con un operatore di un piccolo capannone attrezzato per la cottura a vapore dei granchi, ma non riusciamo ad ottenerne il prodotto.

Il programma prevede l'uscita da Smith.I. attraverso un altro canale ad oriente per giungere a Crisfield "la regina dei granchi del Maryland" distante non più di 15 nm. Imbocchiamo il canale, ma i segnalamenti che nel canale a W ben delimitavano da ambo i lati la zona dragata, ora sono presenti, ed assai distanti fra loro, solo da un lato. Quale ? Il GPS non ci soccorre in quanto sulla carta il canale è tracciato in modo assai approssimativo e dopo mezzo miglio siamo già insabbiati o, meglio, infangati. Col motore non riusciamo a svincolarci dal fango ed, allora, mettiamo in atto tutte le tecniche l'arte marinaresca suggerisce.

Tender con ancora di rispetto e lunga cima ci permette di far penetrare il ns bulbo ancor maggiormente nella melma e contemporaneamente cementa l'ancora nel fondo in modo irreversibile per noi dal gommone.. Una barca a motore, impietositasi, riesce a spedare l'ancora e a restituircela a bordo del tender. Ma la barca è sempre immobile. Le ore intanto passano e Crisfield appare sempre più lontana. Una leggera brezza ci suggerisce di dar tutta tela, sbandare al massimo il ns Club Carp con equipaggio tutto al "trapezio" e motore ruggente. Nulla da fare. Nel frattempo miriadi di tafani, come annunziatoci dagli ufficiali di Solomon, prendono possesso dell'imbarcazione inerte.

Organizziamo una spedizione con il tender verso la vicina Ewell con la missione di reperire un grosso mezzo che riesca a liberarci. Viene stipulato un contratto per 100 dollari. Appuntamento alle 5 pm. Il tempo trascorre invano. Alle 7 pm si avvicina un bel motoscafo della Guardia Forestale del Maryland che si informa della ns salute, esclude la possibilità di ricupero con la sua barca, ma consultando i suoi strumenti, il nostro pescaggio, il fondale emette un verdetto di possibile - non sicura - ns autoliberazione verso le 11 pm quando l'alta marea renderà meno vincolante il rapporto del ns bulbo col fondo.

In caso contrario telefonare alla Guardia Costiera di Crisfield che studierà una soluzione. Calano le tenebre, mangiamo qualcosa mentre Giancarlo B assume

l'incarico di sterminare con apposito strumento le torme di tafani. Si contano almeno 500 cadaveri tra pozzetto e tuga.

Impazienti, alle 10.30 pm, buio pesto, tentiamo l'operazione. Motore imballato, barca sbandata. Ci muoviamo e superiamo di botto il segnale del canale arenandoci sull'altro lato. Fortunatamente questa volta lavorando di motore e timone, sfruttando il flusso d'acqua causato dall'elica che investe il timone anche a barca ferma, riusciamo a rientrare nella zona dragata e rientriamo lentamente ad Ewell ormeggiandoci nella stessa posizione della sera precedente. Addio Crisfield. E' mezzanotte. Nessun guardiano osa chiederci l'obolo.

9/6 Mattina ad Ewell uguale alla precedente. Decidiamo, ovviamente, di abbandonare l'isola dei fantasmi per la stessa via percorsa all'entrata ed iniziare il rientro verso N.

Ripercorriamo il canale W e giunti in *mare aperto* troviamo una vivace brezza da S che ci permette una bella veleggiata a compenso dell'ignobile giornata precedente.

La ns meta e' Oxford (Maryland) distante 59 miglia.

Randa ridotta e genoa. (la ns randa e' avvolgibile come il genoa). Vento aumenta e le onde di poppa iniziano a formarsi. Velocità 8-10 nodi. Ancora aumento di vento ed onde. Avvolgiamo tutta la randa e riduciamo il genoa. Voliamo sull'acqua e raggiungiamo 14 nodi reali misurati dal GPS ! E' un'andatura entusiasmante anche se faticosa per il timoniere che deve continuamente contrastare la tendenza della barca a strapuggiare o strarizzare sotto la spinta delle onde che incalzano di poppa.

Bruciamo il percorso ed ancora in piena luce giungiamo all'imboccatura del Tred Avon River entro il quale, a poche miglia, giace Oxford. Il vento cala fino a leggera brezza ed a motore percorriamo il tratto fino alla meta con estrema attenzione all'altezza dei fondali per non incorrere nelle disavventure del giorno precedente.

Ci accoglie una ridente cittadina dell'*USA country* sulla costa orientale del Maryland nella penisola fra la baia e l'oceano

Vediamo un pontile per rifornimento carburante e subito accostiamo con tre intenzioni.

- fare rifornimento gasolio ed acqua
- informarci dove conveniente attraccare per la notte
- e, last but not least, risolvere il problema del *pump-out* che non poco ci preoccupava.

In effetti nella Chesapeake bay per ovvi motivi ecologici e' severamente vietato scaricare direttamente in acqua i prodotti dei WC di bordo. Tutto si accumula in appositi serbatoi il cui livello va costantemente monitorato e, periodicamente, accostare ad un pontile attrezzato per il pump-out che consiste nel posizionare una tubazione alla bocca esterna del serbatoio e risucchiarne il contenuto che viene immesso nelle fognature a terra. Un apposita spia in vetro permette di accertare che il flusso avvenga regolarmente.

L'addetta ai rifornimenti, carina, si informa sulla nostra nazionalità, sfodera un buon francese ed effettua le operazioni velocemente. Ci indirizza poi ad un pontile gestito

da quello che poi capiremo essere il suo compagno, il quale ci accoglie amichevolmente anch'egli con ottimo francese.

Cena in un ristorante segnalatoci dalla coppia. Buona ad esclusione delle polpette di granchi del Maryland da evitare.

Deliziose le casette viste durante la nostra passeggiata a terra. Basamento in mattoni e parte elevata in legno dipinto di chiaro con portichetto e colonne.. Scenari da *Via col vento*.

10/6 Notte tranquilla. Ci svegliamo di ottimo umore. La nostra successiva tappa è St. Michaels distante 31 nm a N sempre sulla costa E della baia.

Navigazione prevalentemente a motore con molta attenzione ai segnalamenti raffrontando quelli in vista con i corrispondenti sulla carta elettronica. Si naviga in acque basse con andamento a zig zag e non si può divertere dal percorso indicato.

Preannunziamo il nostro arrivo con il vhf. L'ingresso al porto è molto suggestivo con un vecchio faro che fa bella mostra di se anche in tutte le cartoline e prospetti illustrativi di S. Michael.

E' una vera marina con tocchi di eleganza e lusso (anche nelle tariffe d'ormeggio). Diversi yachts sono all'ormeggio intorno a noi.

Una attrezzata piscina ci permette di fare un bel bagno: l'unico in tutta la crociera.

Tempo buono con temperatura gradevole.

Alla sera shopping nelle ricche boutiques del posto.

11/6 E' l'ultimo giorno e dobbiamo tornare ad Annapolis. posto a NW di S. Michaels a circa 30 nm. Occorre doppiare la punta meridionale di Kent Island oppure utilizzare il pittoresco canale con ponte girevole chiamato Knapps Narrows che tagliando alla base la parte meridionale di Kent Island accorcia sensibilmente il percorso.

Ci eravamo ben documentati prima della partenza sulle caratteristiche e profondità del canale. Alcuni resoconti davano facile il passaggio, altri raccontano di insabbiamenti e rimorchi. Naturalmente le escursioni di marea giocano in proposito un ruolo fondamentale

Prudenzialmente, seppure a malincuore, decidiamo per il passaggio a S più tranquillo date le nostre passate esperienze.

Navigazione senza storia con leggera brezza, bel tempo e condizioni piacevoli in una zona della baia piuttosto animata da barche a vela e navi commerciali per il vicino porto di Baltimore.

Giungiamo ad Annapolis alla foce del Severn River.

Prima di rientrare al nostro pontile in Back Creek, facciamo rifornimento e l'ultimo pump-out.

Infine attracciamo ed eseguiamo le consuete operazioni di restituzione dell'imbarcazione. Negoziamo però una nostra permanenza in barca per ancora 2 notti. E' venerdì ed il nostro aereo parte domenica pomeriggio.

Back Creek è posto nella parte orientale di Annapolis ed il trasferimento in centro viene svolto da pittoresche barche a motore con tendalino che accolgono fino a 10/12 persone. Ne usufruiamo alla sera per un ottima cena in un ristorante locale. con

eccitante navigazione fra luci, altre imbarcazioni ed in vista dell'Accademia navale USA che lì ha sede. Le sensazioni richiamano Venezia.

12/6 Giornata dedicata alla visita di Annapolis. Accademia Navale con shopping center, Maryland State House con le aule per i 2 rami del parlamento dello Stato e molti ricordi della guerra d'indipendenza americana del 1776/82.

Annapolis si gloria di essere stata per qualche mese la capitale degli USA.

Città piacevolissima, assai animata con belle costruzioni, negozi e luoghi di ritrovo.

Ancora rientro con taxi boat.

13/6 Trasferimento in pulmino all'aeroporto Dulles di Washington e da qui, via Parigi Charles De Gaulle a Milano.

Fine del viaggio.