

Sahara Dream

Libia... il vulcano

Programma e Itinerario

1° Giorno CABINA

- Gruppo "aviotrasportati". Consegna dei veicoli al porto tre ore prima della partenza, prevista per le ore 12
- Gruppo "croceristi". Appuntamento come sopra. Imbarco sul car-ferry Carthage e sistemazione in cabina 1° classe. Cena inclusa al ristorante.

2° Giorno HOTEL

- Gruppo "aviotrasportati Tunisi". Appuntamento all'aeroporto due ore prima della partenza, arrivo a Tunisi e trasferimento (escluso) in taxi verso il porto.
- Gruppo "croceristi". Colazione al ristorante. Durante la navigazione verrà tenuto un briefing con delucidazioni sugli ultimi dettagli del viaggio. Arrivo a Tunisi previsto per le 9:00.
Dopo le pratiche doganali trasferimento stradale a Gabes (400 Km) che verrà raggiunta nel pomeriggio e sistemazione in hotel. Pranzo e cena inclusi al ristorante.

3° Giorno CAMPO/OSTELLO

Sveglia all'alba. Partenza alle 6:00 per non trovare traffico nei 180 Km che ci separano dalla frontiera e per trovare meno gente in dogana. I nostri corrispondenti ci faranno trovare quasi tutto fatto, ma comunque qualche ora fermi bisogna metterla in preventivo. Percorreremo la strada costiera quasi fino a Tripoli, con estrema attenzione, in quanto i guidatori locali sono "terribili", poi usciremo dal traffico e raggiungeremo Ghariat, dove piazieremo il campo o, se disponibili (non è prenotabile, ma quasi sempre libero), dormiremo nelle stanze del locale "autogrill/ostello" (420 Km). Pranzo libero, cena inclusa.

4° Giorno BIVACCO

- Gruppo "aviotrasportati Tripoli". Appuntamento all'aeroporto due ore prima della partenza, arrivo a Tripoli e trasferimento (incluso) in minibus o taxi verso il campo di Zilla (760 Km).
- Gruppo "croceristi". Sveglia tardi per riprenderci dalla sfacchinata di ieri. Colazione all'autogrill". Trasferimento stradale fino a Zilla (460 km), rifornimento di carburante e acqua e piazieremo il campo appena fuori dall'asfalto. Pranzo libero o al sacco e cena inclusa.

5° Giorno BIVACCO

Sveglia di buon ora. Colazione al campo. Raggiungeremo il campo petrolifero di Sabah 74, da cui partiva la tappa della Parigi-Le Cap (nome della Dakar del '92, l'anno in cui l'arrivo fu a Città del Capo) e da qui direzione sud costeggiando la regione di Al Harouj al Aswad (una zona di vulcani molto pietrosa). Faremo il campo (circa 300 Km) non lontano da un aeroporto, sperduto nel deserto, dove vedremo il relitto di un aereo danneggiato in un atterraggio d'emergenza 5 anni fa. Pranzo al sacco e cena inclusi.

6° Giorno BIVACCO

Sveglia di buon ora. Colazione al campo. Lungo la pista, e qualche fuoripista stupendo, che si snoda in un paesaggio che cambia frequentemente, incontreremo una zona di alberi fossili da togliere il fiato e che ci farà pensare a come poteva essere questa zona milioni di anni fa. Purtroppo, subito dopo, una zona di fech fech (sabbia/polvere impalpabile dove qualcuno si pianterà sicuramente) ci riporterà alla dura realtà. Ancora pochi chilometri e raggiungeremo una zona dove si potranno trovare conchiglie con qualche milione di anni sul groppone, poi il vulcano di Waw en Namous (se sarà filato tutto particolarmente liscio, altrimenti arriveremo domani: la cosa è abbastanza normale, ma noi ci proveremo) e faremo campo (circa 300 km) a debita distanza per evitare le zanzare (Waw en Namous significa cratere delle zanzare!). Un luogo impossibile da spiegare, acqua, palme, sabbia nera, gazzelle, sciacalli, fennec, di bellezza incredibile. Pranzo al sacco e cena inclusi.

7° Giorno BIVACCO/HOTEL

Sveglia all'alba per chi vuole approfittare della luce migliore per fotografare il vulcano, e tempo per dormire più del normale per gli altri. Colazione al campo. 160 km di pista per Waw El Kebir, dove avremo la possibilità di fare una doccia

calda, mangiare al coperto e forse (non è prenotabile) di dormire in albergo (albergo è una parola grossa, nessuno si aspetti del lusso, si dormirebbe comunque nei sacchi a pelo). Pranzo al sacco e cena inclusi.

8° Giorno CAMPEGGIO

Colazione in hotel. In base al reperimento o meno di carburante a Waw el Kebir, dove in teoria c'è sempre, ma spesso manca, decideremo se raggiungere a Tmissa il benzinaio più vicino (160 Km) o se lasciare la pista principale per tagliare il massiccio del Djebel Ben Ghanima ed entrare nell'erg di Murzuq senza percorrere un chilometro di asfalto (200 km?). Pranzo al sacco e cena inclusi.

9° Giorno BIVACCO

Colazione al campo. Ci troveremo in mezzo a un mare di dune nell'erg di Murzuq, prima facili, poi sempre più alte (100 Km?).

Scopriremo resti di ceramica, punte di freccia, utensili di selce risalenti in buona parte al neolitico e se avremo fortuna anche delle asce paleolitiche con 200.000 e più anni.

10° Giorno BIVACCO

Colazione al campo. Passeremo per Murzuq (50 Km?) e potremo vedere il fortino Italiano, molto pittoresco, poi proseguiamo alla volta di Tekerkiba, (110 Km) dove ci sistemiamo in un campeggio con ottime docce calde ai piedi delle dune. Pranzo al sacco e cena inclusa.

11° Giorno BIVACCO/CAMPEGGIO

Colazione al campo. Giornata! Passando per Mafu, dove stazionano molti immigrati Nigerini e si possono comprare souvenir d'argento di buona fattura, raggiungeremo Gabr'Own (42 Km). Pranzo e via di nuovo in direzione Sebha (120 Km), nei pressi della quale piazieremo il campo (se saremo bravi la raggiungeremo e ci piazieremo in un ottimo campeggio). Pranzo al sacco e cena inclusa.

12° Giorno BIVACCO/OSTELLO

Colazione al campo.

- "Croceristi". Trasferimento stradale fino a Ghariat (470 Km) e magari anche oltre. Saremo tutti stanchi dopo quasi due settimane molto intense, quindi nessuna promessa, ma se il gruppo deciderà di fare sveglia all'alba, raggiungeremo Sebrata ed all'indomani potremo visitare le rovine Romane prima di una corta tappa che ci porterà in frontiera.

Sistemazione in campo o stanze di un ostello.

- "Aviotrasportati 2". Volo per Tripoli a orario da definirsi. Sistemazione in hotel.

13° Giorno HOTEL

- "Croceristi" e "Aviotrasportati 1". Colazione in campo/ostello. I chilometri che ci separano dalla Tunisia (420/100 Km) saranno bruciati in fretta, senza soste intermedie non indispensabili. In frontiera un po' di sana burocrazia (molta di meno che all'andata) ci ricorderà che il Deserto anche per questa volta è finito. Nella tarda serata saremo a Gabes all'hotel Oasis (180 Km) . Pranzo libero (al sacco). Cena inclusa.

- "Aviotrasportati 2". Colazione in hotel. Appuntamento in aeroporto due ore prima della partenza del volo per l'Italia.

14° Giorno OSTELLO

Colazione in hotel.

- Gruppo "croceristi". Partenza alle 06:00 per raggiungere Tunisi (400 Km) alle 12:00. Appuntamento al porto per le 13:00 ed imbarco. Partenza della nave alle 16:00. Sistemazione come all'andata.

- Gruppo "aviotrasportati Tunisi". Trasferimento (incluso) in minibus o taxi degli "aviotrasportati" dal porto all'aeroporto di Tunisi e partenza per Roma. Arrivo all'aeroporto Italiano e fine dei servizi.

15° Giorno

Arrivo della nave a Genova previsto per le ore 13

CONSIGLI UTILI

CLIMA

Nonostante l'ampia facciata marittima, la Libia beneficia in misura marginale delle condizioni climatiche proprie della regione mediterranea. Le temperature estive sono, all'interno del paese ovunque molto elevate mentre quelle invernali possono essere estremamente basse e risentono grandemente della perdita di calore per irradiazione. E' pertanto necessario un equipaggiamento personale adeguato alle variazioni di temperatura, che possono comportare notti fredde (in inverno anche molto inferiori allo 0°).

LINGUA

La lingua ufficiale è l'arabo. Alcune persone parlano l'Inglese o l'Italiano.

VARIE

La moneta corrente è il Dinaro Libico, vale circa 0.55 Euro. E' proibita l'importazione di bevande alcoliche e di armi, anche del genere "coltello di Rambo". Oltre ad essere inutile metterebbe, se scoperto dalla polizia, tutto il gruppo in serie difficoltà in un paese altrimenti molto ospitale.

E' proibito fotografare e filmare tutto quello che ha attinenza con aerei, militari, polizia e governo in genere.

ALBERGHI

Le strutture alberghiere che utilizziamo sono sempre le migliori o tra le migliori della zona o sono scelte per la loro comodità e/o vicinanza a servizi come ad esempio i porti e frontiere e/o sicurezza del parcheggio. Non bisogna dimenticare, però, che la Libia è nuova al turismo ed è normale incontrare disservizi anche nei migliori hotel e scarsa pulizia in genere. Utilizzeremo quindi spesso la regola "meglio nel mio sporco che in quello degli altri", approfittando di campeggi e ostelli dove dormiremo nei nostri sacchi a pelo. Nei campeggi l'acqua non manca mai, ma spesso per fare la doccia calda bisogna arrangiarsi a orari strani.

CAMPI

Nei nostri campi l'acqua non mancherà mai, ma non saranno tollerati gli sprechi.

EQUIPAGGIAMENTO

VESTIARIO

Jeans, calzoncini corti (le signore dovranno usarli con discrezione), costume da bagno (anche in inverno), calzini, slip, scarpe da ginnastica o trekking, ciabatte o scarpette per doccia, magliette.

In inverno, aggiungere un maglione pesante e pigiama o tuta da ginnastica.

Per gli automobilisti si consiglia un gilet di tela, imbottito o meno in base alla stagione, tipo fotografo, con un grande numero di tasche e giacca a vento (in inverno ed in primavera).

Ripeto, in inverno può essere molto, molto freddo.

TOILETTE

Spazzolino, dentifricio, sapone, shampoo, pettine o spazzola, rasoio, schiuma, lamette, deodorante, asciugamani grande e piccolo, carta igienica, fazzoletti, salviette detergenti (molto comode), assorbenti, collirio, burro di cacao, crema solare e idratante.

MEDICINALI

Una piccola farmacia per il pronto soccorso e per le necessità basilari è a disposizione durante il viaggio. Premunirsi comunque dei farmaci di uso abituale.

VACCINAZIONI

Nessuna obbligatoria, consigliabile quella antitifica con tre pastiglie di Vivotif 15 giorni prima della partenza.

CARTINE

Oltre alla famosa Michelin 741, che sostituisce la famosa 953 e la 153, Africa Nord ovest scala 1:4.000.000 di facile reperibilità, ma poco dettagliata, è disponibile una cartina Ungherese in scala 1:2.000.000, fino a poco tempo fa in ristampa. Per la cronaca, l'organizzazione userà cartine digitali in scala 1:500.000 appositamente studiate per l'uso degli strumenti di navigazione satellitare di cui è dotata.

VARIE

Chiavi di scorta per l'auto (attaccate con del nastro adesivo al veicolo), coltello milleusi, pinzette (per togliere eventuali spine, in genere incorporate nel milleusi), bussola e/o satellitare (non indispensabili, ma può essere interessante sapere dove ci si trova), cartina, borraccia in alluminio con gavetta, posate (comode quelle richiudibili), bicchiere, penne a sfera, pastiglie tipo Enervit o Polase, barrette energetiche tipo Mars, vivamente consigliata la torcia elettrica da fronte con pile di scorta, ago e filo, accendino o fiammiferi, occhiali da sole, sacco a pelo in piuma di ottima qualità (per viaggi invernali e primaverili) o normale, materassino, tenda (sufficiente una ogni 2-3 persone). Per i motociclisti sono molto comode le borracce soffici e piatte da fissare dietro la schiena ed i marsupi del tipo usato durante le competizioni enduro, o uno zainetto, dove tenere le cose di uso immediato come macchina fotografica, borraccia, posate, ecc.

MOTO

Sono indispensabili mezzi in perfetta efficienza anche se non preparati specificamente. Le sole operazioni indispensabili nella preparazione di una motocicletta sono il controllo dello stato di **catena**, **corona** (di ferro o in lega di ottima qualità, in alluminio NON DURANO) e **pignone** (catene esclusivamente del tipo O-Ring, nuove o quasi), controllo della catena di distribuzione, controllo dei cuscinetti ruote e sterzo, della tensione dei raggi ruota, montaggio di un filtro per la benzina, di camere d'aria rinforzate e di **pneumatici Michelin Desert** (molto costosi e di difficile reperibilità) oppure, ma solo per moto leggere, di altri **modelli specifici per entro-fuoristrada**, tipo **Pirelli MT 21 o Michelin T 63**, in ogni caso meno affidabili dei Desert. **Non montare assolutamente altri tipi di gomme se non dopo averle discusse con l'organizzazione** (esistono pneumatici eccellenti per impieghi "europei" che si sono dimostrati penosi in Africa). **Non montare mousse usate!** Le mousse, ottime nelle competizioni, richiedono per l'uso accorgimenti non conosciuti dai normali motociclisti. Ripeto, **chiedere consigli all'organizzazione** prima di scegliere le gomme, possono diventare un grande problema. Portare una maglia di congiunzione catena (se possessori di moto con la catena diversa dalla solita "520" o "135" portarne una intera vecchia, o nuova, di scorta), filtro aria di scorta, e se possibile, leve frizione e freno, leva del cambio se in alluminio, candele, cavi gas e frizione, raggi ruota. **L'autonomia minima deve essere di 150 km.** L'organizzazione sarà dotata di varie camere d'aria di scorta che potranno essere fornite al bisogno, a pagamento, coloro i quali desiderino utilizzare le proprie **dovranno** tenerle a portata di mano (fissate alla moto, nel marsupio... ecc.), **non sarà possibile accedere al bagaglio lungo le piste** per futili motivi quale una foratura.

Consigliamo il montaggio di paramani chiusi sui lati del manubrio, salvano sia le mani che le leve (in questo caso non servono quelle di scorta). **Informarsi sui difetti congeniti del proprio modello di moto** (esempio: centralina dei vecchi XT, tenditore della catena di distribuzione e statore delle XR, pompe della benzina delle Africa Twin, molle della forcella dei Supertenerè, cuscinetti ruote dei nuovi KTM, ecc.)

AUTO

Sono indispensabili mezzi in perfetta efficienza anche se non preparati specificamente. Le auto dovranno essere munite di pneumatici adatti alle piste desertiche (più due di scorta). Importante la misura: la gomma alta e larga galleggia meglio sulla sabbia e si taglia meno sulle pietre, ma rende l'auto meno stabile su strada. Si sconsigliano vivamente i portapacchi (se non abbondantemente collaudati), ne riportiamo a casa nel camion in media uno ogni due viaggi (per disincentivare l'utilizzo di portapacchi scadenti, per la riparazione o il recupero di portapacchi o tende da tetto verranno richiesti 200€). Portare filtri aria e gasolio di scorta, cinghie per pompa acqua e alternatore, 2 camere d'aria o kit per riparazione tubeless, cric (meglio se a binda), piastre da sabbia (se si hanno già a disposizione, altrimenti non serve acquistarle), pala, cinghia di traino, **serbatoi originali + supplementari o taniche (solo in ferro per la benzina) per una**

autonomia minima di 500km con consumi molto superiori al normale, tutta sabbia, (100-200 litri dipende dall'auto), con sovrapprezzo trasporto carburante, o 1400 Km per non avere supplementi di prezzo (se si potesse essere sicuri che tutti i benzinai avessero carburante, basterebbero 950, ma come esserne certi?)

Nota bene: non crediate che il fatto di non essere costretti a portare le piastre sottintenda un percorso "da incapaci". Vi accorgete che i consigli giusti e, se necessario, un aiuto da un'altra auto, sono molto più utili.

IMPORTANTE: Consigliamo molto caldamente il montaggio di un prefiltro, anche da due soldi, a monte della pompa di alimentazione del carburante (anche nei diesel che, ovviamente, già possiedono un filtro prima della pompa di iniezione) che si può bloccare con lo sporco.

RICETRASMITTENTE e GPS

Per le auto è assolutamente consigliato l'uso di una radio ricetrasmittente CB (possibilmente molto semplice con pochi tasti e pomelli, meno rischio di problemi per la sabbia, da accoppiare ad un'antenna più lunga possibile e piazzata in alto, sul tetto, ed un altoparlante esterno per le auto rumorose) e per le moto di una PMR. Il GPS non serve, ma può essere carino averlo per propria soddisfazione personale.

La situazione ad oggi è la seguente:

L'uso in Tunisia del GPS è permesso, ma fa perdere circa un'ora di tempo per l'autorizzazione, quello del CB, VHF, UHF, LPD, PMR e ricetrasmittenti di altro tipo no.

Questi apparati, però, però se visti o dichiarati alla dogana Tunisina ci porterebbero a perdere un sacco di tempo in dichiarazioni che poi all'uscita nessuno controlla, tanto vale nasconderli molto bene: per male che vada, se i GPS vengono trovati si perderà tempo a compilare le suddette dichiarazioni, inoltre le ricetrasmittenti potrebbero essere confiscate, con la necessità di perdere ulteriore di perdere ulteriore tempo per la consegna nell'apposito ufficio ed al rientro per la riconsegna (si parla di ore).

DOCUMENTI PERSONALI

Passaporto bollato e valido per almeno 6 mesi e visto consolare. Non devono apparire sul passaporto visti o timbri di Israele.

DOCUMENTI AUTO E MOTO

Carta di circolazione ed eventuale delega a condurre il veicolo qualora non fosse di proprietà del conducente, carta verde e libretto internazionale per coloro non ancora in possesso del libretto definitivo.

PASSAPORTO, LIBRETTO ED EVENTUALE DELEGA DEVONO ESSERE PORTATI CON SE AI PIANI SUPERIORI DELLA NAVE PER ESEGUIRE LE FORMALITA' DOGANALI DURANTE LA NAVIGAZIONE.

RIPETO: NON DEVONO ESSERE LASCIATI IN AUTO O IN CAMION, NEL GARAGE DELLA NAVE.

QUOTE DI PARTECIPAZIONE

Passeggero auto propria	€ 1390,00
Passeggero veicoli organizzazione	€ 1740,00
Conducente + moto / quad	€ 1840,00
Conducente + auto	€ 1940,00
Supplemento volo aereo Italia-Tripoli	su richiesta (circa 400€)
Supplemento partenza 23 dicembre (3 giorni e 3 hotel in più)	€ 150,00
Supplemento trasporto carburante (vedi consigli)	€ 0,5 al litro incluso costo carburante
Trasporto moto A** Italia-Jalu-Sebha-Italia	€ 180,00
Trasporto moto B** Italia-Jalu-Sebha-Italia	€ 210,00
Trasporto quad Italia-Jalu-Sebha-Italia	€ 290,00
Visto	€ 50,00 (+50 per i ritardatari)
Quota iscrizione	€ 40,00

* Il supplemento volo aereo comprende anche il trasporto della moto

** Moto A: larghezza, manubrio escluso, fino a cm 60 -
Moto B = larghezza, manubrio escluso, oltre cm 60 (il trasporto moto comprende anche il costo di trasferimento su strada del partecipante)

LA QUOTA COMPRENDE:

- Biglietto passaggio nave Genova - Tunisi - Genova, prima classe, pasti esclusi.
- Trasporto dei passeggeri su fuoristrada con autisti/guide, nei tratti desertici ed in minibus o taxi per i trasferimenti stradali.
- Trasporto dei veicoli dall'Europa ad inizio piste e ritorno per tutti i quad ed i motociclisti che acquisteranno questo servizio, fino ad esaurimento posti moto disponibili (i ritardatari può darsi che debbano guidare).
- Pernottamenti in hotel Tunisini 4 stelle e pernottamenti in hotel e campeggi Libici, mezza pensione, bevande escluse.
- Pasti caldi serali e pranzi al sacco sulle piste, quando le condizioni del percorso consentono la sosta di mezzogiorno.
- Assistenza tecnica (manutenzioni straordinarie e riparazioni impreviste) e logistica per tutto il corso del viaggio con insegnamento delle nozioni basilari di orientamento e navigazione con uso di bussola e satellitare.
- Acqua potabile (in genere acqua minerale) durante i percorsi desertici.
- Accompagnatore italiano al seguito.
- Guide e/o accompagnatori se e dove necessario.
- Utilizzo completamente gratuito del telefono satellitare in caso di emergenza.
- Recupero moto in avaria.
- **Traino delle auto guaste o incidentate fino all'asfalto, solo se possibile con i veicoli dell'organizzazione con l'aiuto degli altri clienti.**
- Trasporto carburante per moto e quad.
- Assicurazione assistenza medica e bagaglio.

LA QUOTA NON COMPRENDE:

- Tutto quanto non espressamente indicato nel precedente paragrafo ed in particolare:
- Ristoranti in traghetto.
- Eventuali ristoranti di cui si potrebbe fare uso per il pranzo di mezzogiorno.
- Eventuali cene speciali in ristoranti esclusivi che il gruppo potrebbe decidere di frequentare.
- Bevande varie, esclusa l'acqua durante i percorsi desertici.
- Biglietti di ingresso per zone archeologiche o musei.
- Carburante (in Libia circa 0,10 € al litro).
- Pratica di rilascio del visto consolare.
- Targa, assicurazione, carnet, nuova tassa non meglio identificata, circa 190 Euro ogni auto, 130 per le moto, solo per chi viaggia sul proprio veicolo.
- Assicurazione "Europe Assistance" o corrispondente per il rimpatrio delle auto guaste o incidentate.
- Trasporto carburante auto.
- Manutenzione ordinaria dei Vs. veicoli, anche se ci sarà sempre chi vi insegnerà come fare.
- Utilizzo del telefono satellitare per comunicazioni personali (10€ a chiamata ricevuta + 5 € al minuto sul Thuraya che è sempre acceso, 3 € al minuto o frazione di minuto per chiamare, disponibile tutte le sere al campo). Il costo decisamente alto delle chiamate in entrata è per disincentivare la brutta abitudine a farsi chiamare per cose futili, ricordando a tutti di essere collegati al mondo civile. (Il deserto è bello anche perché permette di staccare dalla vita di tutti i giorni)

Le quote sono valide per un minimo di 10 persone.

Organizzazione tecnica a cura di un affermato tour operator.

Informazioni tecniche: Tel. (+39) 335 8018383 - Fax (+39) 051 6645086

E-mail sahara@saharadream.com

Web

www.saharadream.com

SCHEDA ISCRIZIONE LIBIA

Da restituire compilata **IN TUTTI I SUOI PUNTI** almeno 20 giorni prima della partenza (dal 19° giorno in poi +€ 50 e non si assicurerà l'ottenimento del visto per i ritardatari)

Cognome	Nome
Codice Fiscale	Data di nascita
Luogo di nascita	Residente in via, n.ro
Cap	Città
Provincia	Stato Civile
Religione	Professione
Nazionalità	Passaporto
Data e luogo del rilascio (controllare anche il bollo)	Data di scadenza
Telefono (abitazione)	Telefono (lavoro)
Telefono (portatile)	E-mail/Fax
Nome e cognome madre	Nome del padre
Già stato in Libia ?	Se sì, quando ?
Motivo del precedente visto ?	Marca veicolo
Numero cilindri	Numero telaio
Modello	Potenza
	Colore
Numero targa	Numero posti
Numero ruote di scorta	Data immatricolazione
Valore del veicolo	Peso

Cancellare le opzioni che non interessano:

Non dispongo di tenda - Sono autosufficiente - Dispongo di tenda e metto a disposizione 1/2/3 posti

Condivido la tenda con _____

PASSAPORTO / VISTO

Consegnare almeno 20 giorni prima della partenza (dal 19° giorno in poi +50€ e non si assicurerà l'ottenimento del visto per i ritardatari): **SCHEDA PERSONALE + FOTOCOPIA A COLORI DI OTTIMA QUALITA' O SCANSIONE AD ALTA DEFINIZIONE DEL PASSAPORTO**

DOCUMENTI VEICOLO

Libretto del veicolo (fare anche una fotocopia da portare in viaggio) intestato al conducente (ALTRIMENTI SERVE UNA DELEGA), da consegnare il giorno dell'imbarco per chi si fa trasportare il veicolo. Ripeto, quando si entra in nave, portare con se in cabina documenti del veicolo per sbrigare le pratiche doganali durante la navigazione.