

Il Mare a Torino



Notiziario della Sezione di Torino

Anno 9 - Numero 1 - febbraio-marzo 2006 - Periodico della sezione di Torino della LNI Corso Unione Sovietica 316 - 10135 Torino - Tel 011.6197643
Sped. A.P.Art. 2 Comma 20/c legge 662/96 Trib. Torino n° 5022 del 16/4/97 - Tipografia Tipolito -ModernGraf - Via Aosta, 8 10099 - San Mauro T.se (To) 011.822.39.20
Direttore editoriale Elio Cappa - Direttore responsabile Stefano D'Almo - Redattore Capo Alessandro Bellomo - Chiuso in Tipografia il 6-03-2006

Lega Navale Italiana Corso Unione Sovietica 316 - 10135 - Torino Tel. 011.6197643 - fax 011.3036945

www.initorino.it

torino@leganavale.it

Ricordate di rinnovare l'iscrizione entro il 31 marzo

Una serata con Carlo Auriemma ed Elisabetta (Lizzi) Eordegh che girano il mondo con la loro "Barca Pulita" Giovedì 6 aprile alle 21.30 in sede



MONACO

partenza dei First 40.7 alla Primo Cup.



VIVERONE 9 aprile 2006

Regata di Apertura per tutte le classi.



Da martedì 28 marzo, ore 21.00, inizia un corso di Meteorologia in sede, riservato ai soci.

Corsi di vela su derive a Viverone da domenica 26 marzo

Giovedì 23 marzo 2006 ore 21.15

**Assemblea generale dei soci
per l'approvazione del Conto Consuntivo 2005**

Viverone la scuola di vela

Foto di Elio Cappa

Un 2006 partito a gonfie vele

Scrivo queste poche righe mentre sono in pieno svolgimento i giochi Olimpici invernali di Torino 2006. In questo periodo, la neve e la montagna sono incontrastati padroni degli spazi mediatici e non lasciano neanche uno spiraglio agli sport acquatici.

Non per questo ci siamo adagiati nell'attesa di tempi migliori, perché per gli appassionati della vela la stagione non finisce mai; infatti, sono ben tre le barche appartenenti a soci della Lega Navale, iscritte al Campionato Invernale West Liguria, che imbarcano soci della nostra Sezione. Si tratta di "FILO DA TORCE-RE" un Bavaria 35 Match di Marco Campra, di "LISOLACHENONCE"



Monaco, 12 febbraio 2006 - Beneteau First 40.7 sulla linea di partenza alla Primo Cup

un Beneteau First 31.7 di Antonio Venturello, che già l'anno passato aveva vinto nella sua classe, e infine di "HEAVEN CAN WAIT" un Beneteau First 40.7 di Albino Picco, quest'ultimo reduce dal trofeo "Primo Cup" per monotipi, disputato a Monaco dal 10 al 12 febbraio, che ha visto la partecipazione di ben 15 imbarcazioni molto agguerrite.

Albino ha ben figurato, classificandosi al terzo posto finale e primo degli italiani nella classe Beneteau First 40.7. Dopo aver dominato le prime due giornate di regata con due primi posti un terzo ed un quinto,

solo nell'ultima giornata a causa di venti inferiori ai quattro nodi ha dovuto cedere le prime posizioni ad imbarcazioni dotate di vele adeguate per quelle condizioni, regatando abitualmente in IMS non dispone di un Genoa superleggero come quello consentito a chi regata in monotipo. Un risultato comunque di grande prestigio e, se consideriamo che l'equipaggio era composto al 90% di soci LNI della nostra Sezione, non possiamo che essere orgogliosi del-

l'ottima prestazione e per questo diciamo un sentito "grazie Albino". Altra barca che regata con i nostri colori nel Campionato di S.Tropez è il Beneteau First 31.7 di Dante Bertello e Luigi Carpinello anch'essa con equipaggio totalmente LNI Torino. Altri sono imbarcati su barche di altri circoli come Mauro Gallo che partecipa al campionato di Cannes sulla Barca di Antonio Viretti, Segretario della Prima Zona FIV. I soci sopra citati, sono solo una parte di quelli che competono nei vari campionati, non citiamo altri risultati per il solo fatto che non ne abbiamo notizia.

Ma non solo su cabinati si svolge l'attività sportiva. Le nostre congratulazioni vanno a Michele Malandra

che con la sua deriva, insieme al prodiere Caratu, ha vinto un campionato invernale di 470 organizzato a Padenghe sul lago di Garda. Questi risultati, testimoniano il crescente interesse dei nostri soci per lo sport della vela, cosa che ci fa augurare di veder crescere in futuro il numero di coloro che praticano questo sport.

Alla fine di marzo, riprenderemo l'attività nella base nautica di Viverone. Ricominceranno così i corsi su deriva, per adulti e bambini. Il calendario delle nostre manifestazioni sportive a Viverone prevede tre eventi principali: la "Regata di Apertura" il 9 aprile, il "Trofeo Ferrari" il 4 giugno e la "Regata di Chiusura" il 29 ottobre. Naturalmente le manifestazioni sono aperte a tutte le derive e ai cabinati.

L'attività di Sezione prevede per il 23 marzo l'assemblea dei soci, per l'approvazione del Conto Consuntivo dell'anno 2005. Il 6 aprile è in programma un appuntamento da non perdere: una serata in sede con Carlo Auriemma, un navigante che gira il mondo da molti anni con la sua "Barca Pulita". Carlo presenterà il suo ultimo libro e proporrà la visione delle immagini che illustrano il suo girovagare per i mari del mondo.

Per altre attività in programma, contiamo in futuro di darne avviso per tempo sul nostro sito web. www.lni-torino.it

Come annunciato, nell'assemblea Generale dei Soci, il 23 marzo, presenteremo il Conto Consuntivo del 2005.

Elio Cappa

2

Attività sportiva a Viverone (calendario delle regate)



- Domenica 9 aprile 2006** ore 11.00 **Regata di apertura** 2 prove derive tutte cabinati tutti
- Domenica 4 giugno 2006** ore 11.00 **Trofeo Ennio Ferrari** 2 prove derive tutte cabinati tutti
- Domenica 29 ottobre 2006** ore 11.00 **Regata di chiusura** 2 prove derive tutte cabinati tutti

Cari Soci, ad iniziare da questo numero il Notiziario riporterà una nuova sezione chiamata "Rubriche".

In questa sezione si tratteranno, volta per volta, argomenti di varia natura (ovviamente inerenti alla nautica) che, ci auguriamo, possano essere di Vostro interesse.

I temi affrontati verteranno su eventuali aggiornamenti (per esempio modifiche alle Normative vigenti), su approfondimenti di alcuni argomenti e, perchè no, sul ripasso di alcune nozioni basiche affrontate magari solamente quando abbiamo studiato per sostenere l' esame e che, causa il

non frequente utilizzo, sono state in parte dimenticate.

Quest' ultimo aspetto ci e' stato anche richiesto da alcuni di Voi e lo abbiamo immediatamente sposato.

Alcuni degli argomenti potranno essere noti, altri forse un pò meno ma se soltanto riusciamo a stuzzicare la curiosità di alcuni di Voi avremo raggiunto il nostro obiettivo che e' quello di non abbandonare mai i nostri amici soci non soltanto durante i corsi ma anche dopo aver preso il famoso "pezzo di carta".

Come ogni nuova iniziativa, anche questa potrà essere utile se e solo se

soddisferà il Vostro interesse.

E quindi Vi preghiamo di inviarci tutti i Vostri commenti e / o suggerimenti di cui faremo certamente tesoro nella preparazione delle prossime uscite.

Se poi esistono argomenti di possibile comune interesse che volete approfondire, siete assolutamente liberi di proporli e sarà nostra cura affrontarli. Sperando di aver fatto cosa gradita, non Vi tediamo oltre con ulteriori chiacchiere e Vi auguriamo una buona lettura.

Un cordiale saluto

Alessandro Bellomo - AB

GALILEO: il sistema di localizzazione e navigazione satellitare europeo

Siamo solo all' inizio ma è fatta !

"Giove - A", il primo satellite del sistema Galileo, il sistema di localizzazione e navigazione satellitare europeo, è stato lanciato il 28 Dicembre 2005 dalla base di Baikonur (Kazakistan) a bordo di un lanciatore russo "Soyuz".

Quale buona occasione, quindi, per ripassare come funziona il sistema di localizzazione e navigazione satellitare, indipendentemente che si chiami NAVSTAR GPS (o, più semplicemente, GPS), GLONASS oppure GALILEO.

Tutti i sistemi di localizzazione e navigazione satellitare (Global Navigation Satellite System - GNSS) sfruttano la disponibilità di un certo numero di satelliti che emettono segnali sotto forma di onde elettromagnetiche che si propagano nello spazio lungo sfere aventi come centro il satellite emittente.

Nello spazio le onde elettromagnetiche si propagano alla velocità della luce pari a circa 300.000 chilometri al secondo.

Avendo la possibilità di sapere in quale istante il segnale e' stato inviato ed in quale istante il medesimo segnale viene da noi ricevuto, si può valutare, come differenza tra i due tempi, per quanto tempo il segnale ha viaggiato prima di raggiungerci. Noto questo tempo "t", usando la semplice formula che mette in relazione distanza, tempo e velocità, ovvero:

$$\text{distanza} = \text{tempo} \times \text{velocità}$$

siamo in grado di calcolare la distanza che ci separa dal satellite che ha emesso il segnale che abbiamo ricevuto.

A questo punto, però, abbiamo un piccolo problema.

Se noi riceviamo il segnale da un singolo satellite (si veda la figura 1), siamo in grado di determinare la nostra distanza dal satellite, ma non sappiamo definire la nostra direzione rispetto alla sorgente del segnale; il segnale da un singolo satellite ci pone sulla superficie di una sfera ad una certa distanza dal satellite, ma la posizione potrebbe essere sulla terra oppure nello spazio.



Figura 1: Segnale da un singolo satellite

Se abbiamo a disposizione un secondo satellite, possiamo allora essere sicuri di trovarci nell' intersezione tra le due sfere ovvero su un cerchio ben definito (si veda figura 2). Ancora, però, non abbiamo sufficienti infor-

mazioni che ci identifichino in quale punto del cerchio ci troviamo.



Figura 2: Segnali da due satelliti

Proviamo ad aggiungere un terzo satellite e vediamo cosa succede. L' intersezione delle tre sfere identifica due punti (figura 3). Uno di questi punti rappresenta la nostra posizione reale, mentre il secondo risulta essere assolutamente sbagliato ed e' automaticamente cancellato dal sistema.

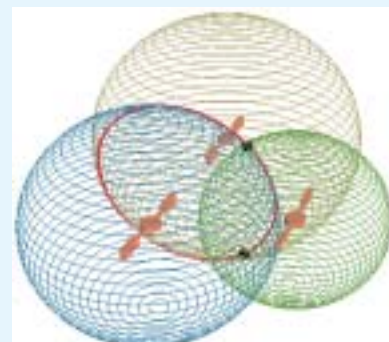


Figura 3: Segnali da tre satelliti

La figura 4 riporta un'altra visualizzazione della posizione.



Figura 4

Tutto quanto sopra descritto prende il nome di "triangolazione".

Abbiamo dunque visto che il metodo di posizionamento si fonda essenzialmente su osservazioni cosiddette "distanziometriche" tra satelliti di cui si conosce la posizione. Tale posizione risulta nota a fronte della conoscenza delle effemeridi orbitali dei satelliti, ovvero le sue coordinate (X, Y e Z) ed il tempo di riferimento. Ciascun satellite trasmette a terra, sotto forma di dati, alcuni parametri tra cui: il proprio numero di identificazione, un segnale di tempo (il suo tempo) insieme alle sue coordinate X, Y e Z (le proprie effemeridi) ed informazioni riguardanti il suo "stato di salute".

Le coordinate X, Y e Z sono riferite ad un particolare sistema cartesiano geocentrico (Datum) avente come origine il centro della Terra, asse Z diretto

lungo l'asse di rotazione terrestre ed assi X e Y giacenti sul piano equatoriale terrestre ed, in particolare, l'asse X e' orientato nella direzione a longitudine 0° (Greenwich).

Le orbite dei satelliti sono definite dalle leggi fisiche e calcolabili con opportuni algoritmi. Così come la luna gira intorno alla Terra da milioni di anni senza cambiamenti significativi, i nostri satelliti di localizzazione e navigazione satellitare orbitano in modo molto prevedibile. I satelliti vengono posti in orbita con elevatissima precisione e poiché non c'è nessun attrito atmosferico alle quote orbitali, i satelliti resteranno esattamente lungo la loro orbita. Le orbite sono note in anticipo e, in genere, i ricevitori sulla terra hanno un "alma-

nacco" programmato nella memoria del loro computer, il quale dice loro dove ogni satellite sarà in ogni momento.

I modelli matematici che definiscono le orbite sono piuttosto attendibili, ma per rendere il sistema ancora più preciso, i satelliti sono continuamente controllati da stazioni di terra.

Le eventuali variazioni rilevate (dette errori di "effemeridi") sono, solitamente, di minuscola entità e vengono causati da attriti dovuti ai campi gravitazionali della Luna e del Sole. Una volta misurata la posizione del satellite, la stazione di controllo trasmette un segnale di correzione al satellite che accende i suoi motori di assetto e si riporta sull'orbita corretta.

Tutti i sistemi di navigazione e localizzazione satellitari funzionano grazie ad un certo numero di satelliti (costellazioni o "cluster" di satelliti) i quali, date le loro orbite in termini sia di inclinazione rispetto all'equatore terrestre sia di distanza dalla terra, assicurano la completa copertura e la presenza di un numero variabile da 5 a 8 satelliti sempre in vista in ciascun punto della superficie del pianeta.

Nella tabella di pagina seguente si riporta la comparazione di alcuni dati fondamentali tra tre diversi sistemi satellitari di cui il GPS americano ed il GLONASS russo attualmente esistenti e GALILEO il sistema europeo che e' in fase di realizzazione

I sistemi nati per scopi militari e messi a disposizione per utilizzi civili presentano alcuni evidenti inconvenienti:

- # in occasione di eventi bellici il sistema può venire spento o se ne può limitare l'uso (si ricordi il black-out del GPS in occasione della Guerra nel Golfo del 1991)
- # l'accuratezza della localizzazione volutamente imprecisa e ridotta copertura delle regioni situate a latitudini estreme (queste ultime, per ovvie ragioni, di scarso interesse militare) e ridotta penetrazione del segnale nelle aree urbane.

I vantaggi derivanti dall'avere un sistema di navigazione e localizza-

zione satellitare completamente europeo (GALILEO) sono di diversa natura:

Vogliamo ricordare a questo punto

- # il primo, di natura prettamente politica, fa leva sulla necessità di ottenere l'indipendenza nei confronti degli Stati Uniti in merito alla radionavigazione satellitare avendo a disposizione un sistema controllato da un'autorità europea che ne garantisce il servizio.
- # il secondo riguarda le industrie europee ad alta tecnologia le quali da un lato incrementeranno il loro livello tecnologico sviluppando il sistema e dall'altro ricercano un vantaggio competitivo nel mercato mondiale degli usi civili della radionavigazione satellitare
- # il terzo e' di natura applicativa infatti un sistema europeo potrà diventare uno strumento indispensabile per la gestione delle politiche comunitarie (trasporti, agricoltura, ambiente, pesca, energia, dogane, ricerca, etc.)

che benché l'elettronica ci sia di grande aiuto, e' comunque buona norma, se non fondamentale, effettuare, durante la navigazione, la valutazione del punto nave anche con i metodi tradizionali (bussola da rilevamento, orologio, etc.) con buona frequenza (almeno ogni due ore) e riportarlo sulla carta nautica. Questa "buona abitudine" ci permette innanzitutto di verificare la congruità delle informazioni ricevute dai sistemi elettronici e, in caso di guasto dell'apparecchio di ricezione e/o di oscuramento dell'intero sistema, essere sempre in grado di tornare a casa oppure, mediante le regole della navigazione stimata, poter, in ogni momento e per ogni eventualità, essere in grado di fornire i dati della nostra posizione.

	GPS	GLONASS	GALILEO
Esigenze	Militari e Civili	Militari e Civili	Prevalentemente Civili
Numero di Satelliti	32 (24 attivi , 8 di scorta)	24 attivi	30 (27 attivi, 3 di scorta) (dal 2008)
Orbita	20200 km	19000 km	24000 km
Precisione	Precise Positioning Service (PPS) - Per utilizzo militare: 10 cm Standard Positioning Service (SPS) - Per utilizzo civile: 3 m	60 m (valore riferito agli anni 1995 - 1996 e, quindi, non contempla eventuali successivi aggiornamenti)	4 m
Qualità del Segnale	Non sempre garantita e soggetta a forte attenuazione	Non completamente operativo	Sempre garantita
Datum Geodetico	WGS - 84	PZ - 90	ITRF



In barca a vela alla ricerca di natura ed antiche tradizioni umane negli atolli più esterni delle isole Fiji e Tuvalu.

Carlo e Lizzi, appena rientrati dal Pacifico, proietteremo una selezione di filmati estratti dagli ultimi reportage realizzati per la televisione

Una serata con Carlo Auriemma che gira il mondo con "Barca Pulita"

Giovedì 6 aprile alle 21.30 in sede

L'equipaggio della Barca Pulita è composto per la maggior parte da noi due: Elisabetta (Lizzi) Eordeghe e Carlo Auriemma.

Dal 1988 navighiamo intorno al mondo.

Abbiamo cominciato, per caso, decidendo di prenderci un periodo di sabbatico dal lavoro normale che facevamo. Volevamo solo andare a fare il giro del mondo in barca a vela, pensando di impiegare due anni e poi di tornare a fare il lavoro di prima.

La Barca Pulita è una goletta di 15.5 metri in ferro, interamente realizzata e attrezzata in Italia.

A bordo di Barca Pulita si sperimentano nuove attrezzature per la conversione pulita dell'energia, come i moduli fotovoltaici realizzati per la prima volta in strisce lunghe e flessibili in modo da poter essere posizionati direttamente sull'albero di una barca. Nel corso del viaggio è stato sperimentato il prototipo di un generatore eolico e sono state testate le più recenti formulazioni di pitture antivegetative ecologiche del tutto prive di veleni, e la barca, in generale, è stata rivestita con vernici speciali non tossiche.

-- Corso di Meteorologia -- in 5 lezioni - da martedì 28 marzo ore 21.00
 riservato ai soci - Prenotazioni in segreteria - costo Euro 50,00 (testo compreso)

5

Corsi Subacquei



Alcuni di voi hanno chiesto se esiste la possibilità di svolgere un corso subacqueo che permetta di imparare i rudimenti della subacqua per poter, con calma quando ancorati in rada, ripulire la chiglia o l'elica o, ancora, essere in grado di poter disincagliare l'ancora quando questa proprio non vuole venire salpata.

Nessuna didattica attualmente riconosciuta a livello mondiale prevede corsi subacquei che permettano di immergersi in condizioni di totale sicurezza di livello, diciamo così, limitato (p.e. a bassissime profondità). Il primo livello riconosciuto che permette l'immersione in totale indipendenza dall'istruttore è il cosiddetto "Open Water Diver - OWD" o equipollente. Tale brevetto abilita all'immersione fino ai 18 metri di profondità.

La scuola subacquea "Discovery Diving" di Torino svolge corsi per conto della Scuba School

International (SSI) da livello base (OWD) fino a "DiveCon Specialist" (Assistente Istruttore).

I corsi (teoria e pratica) si tengono tutti i venerdì sera presso la piscina comunale di Grugliasco (To) a partire dalle ore 20:00 con termine alle ore 22:30.

Per i Soci della Lega Navale Italiana Sezione di Torino si praticano prezzi agevolati.

Per informazioni rivolgersi ad **Alessandro Bellomo** (Istruttore SSI DCSI 19483 - I / CPR - I 850) tel. 011 - 56 11 277 / Cell: 335 - 65 77 557



Estate in barca

ALLE BALEARI E RI-TONNO (seconda parte)

Di come una crociera può trasformarsi in una pesca miracolosa, ma anche ispirare riflessioni amare sul diporto nautico d'oggi. Di Stefano D'Almo

2- Continua dal numero precedente.

Breve sosta in paese, dove siamo ospiti a cena di Pepe, un simpatico spagnolo amico e vicino di casa di Mario, papà di Willy e fratello di Elio. Mario è un ex operatore Rai che si è trasferito a Minorca anni fa, per trovarvi un po' di tranquillità. Vive in una bella villetta con la sua compagna, Valnea, ma progetta di traslocare nuovamente verso la terraferma, sulla costa spagnola: "quando venni qui l'isola mi affascinò, c'erano poche case e tra le famiglie che le abitavano si era instaurato un rapporto splendido. Ora si fa fatica a trovare un parcheggio, i rapporti sono più impersonali, non vale più la pena restare". Il Barbaoco di Pepe è quasi più spettacolare del fantastico tuffo in piscina col quale ci scolliamo di dosso i chili di sale e la patina di stanchezza accumulati durante la navigazione. Un giorno ancora con Mario e poi alla via per Maiorca, senza Willy, che decide di restare col padre: lo riprenderemo a bordo al nostro ritorno, prima di affrontare la traversata per la Sardegna.

25 luglio. Costeggiamo la costa settentrionale di Minorca: ha inizio così il nostro personale "festi-



L'abominevole uomo dei tonni

dove passare la notte, visto che di restare in porto non se ne parla nemmeno, con la gran folla di barche che c'è. Ci ancoriamo nella Cala del Decollador, appena fuori del fiordo, in una stretta insenatura dove è necessario portare le cime a terra. Operazione che si offrono gentilmente di fare per noi i nostri vicini di una barca francese, che hanno appena assicurata la loro imbarcazione alla scoscesa parete rocciosa. Per ringraziarli gli regaliamo, indovinate cosa? Un bel pesce, uno sgombrino di circa un chiletto pescato quel mattino.

26 luglio. Incontriamo gli amici della lega navale di Torino. Sono arrivati a Minorca in sei, direttamente da Genova, navigando su Edvig, un Beneteau 423. Un bagno ristoratore a Cala Son Saura, sul versante sud dell'isola, e poi pranzo con Pino e sua moglie, Ezio, Aldo, Antonio e Claudio. Nel menù campeggia il tonno che hanno pescato rotta facendo, l'esemplare da 15 chili di cui si è già detto all'inizio. Mentre mangiamo, ascoltiamo la mirabolante descrizione della sua cattura - e qui la vicenda prende una piega decisamente epica - con la strenua lotta dell'equipaggio per issarlo a bordo, la furia selvaggia del pesce che non ci sta a finire in padella ecc., in un crescendo da far impallidire Melville.

Pomeriggio dello stesso giorno. Attraversiamo il canale di Minorca, fino ad Alcudia, porto rintanato al fondo del grande golfo omonimo che si apre dirimpetto a Minorca. La giornata è soleggiata e calda, il vento da sud ovest ci spinge a buona andatura verso la nostra meta. Alla fine della serata siamo stanchi e così ceniamo



Giorgione ed Edvig nel porto di Alcudia

in barca, sempre in compagnia degli amici di Edvig, facendo fuori gli ultimi avanzi di tonno. 27 luglio. Edvig salpa, facendo rotta verso Palma. Noi decidiamo di fermarci tutta la mattinata per un'escursione alla città vecchia di Alcudia. Molliamo gli ormeggi il pomeriggio, non senza qualche difficoltà. Questa la sequenza dei fatti: forte vento laterale che ci schiaccia a sinistra mentre stiamo per lasciare il pontile, l

"pallone" del barbecue montato a poppa che s'impiglia nella battagliola e s'apre, facendo precipitare in acqua l'indispensabile griglia, motore che s'arresta per via della trappa del corpo morto che, ovviamente, pensa bene d'avvolgersi sull'elica. Mi tuffo in acqua, coltello in bocca, per liberare l'elica dalla cima e a questo punto Elio si produce in un exploit che lascia stupiti gli addetti del porto, sopraggiunti nel frattempo. Si immerge e resta in apnea per quasi un minuto, scandaglia il fondo melmoso con le mani (la visibilità nell'acqua torbida è prossima allo zero), finché non risale a galla con aria trionfante e in mano la preziosa griglia. Meritato applauso dalla banchina e sollievo a bordo.

Finalmente si riparte, prua sull'estremità nord est di Maiorca, doppiata la quale ci dirigeremo ad ovest, verso Palma. Lungo il percorso troviamo vento di direzione variabile: evidentemente il Mistral sta raccogliendo le forze, prima di riprendere a sferrare i suoi colpi di maglio.

Non si può fare a meno di citare la costa nord dell'isola, che è stupenda. Ad accoglierci sono scogliere altissime cui l'erosione eolica e l'azione incessante delle onde hanno conferito un aspetto bellissimo, anche se per qualche verso inquietante. Grandi crepe, scavate come cicatrici, si alternano a grotte e a pareti scoscese sulle quali la vegetazione non riesce proprio ad attecchire. Mentre costeggiamo, a pochi metri di distanza dalle rocce e su fondali profondi, il mare è calmo e sinuoso, come un manto di velluto. Chissà che spettacolo deve offrire l'incontro tra queste rocce e i marosi quando c'è tempesta!

E per cielo un tetto di stelle

Decidiamo di passare la notte a Baia Vicente, un'insenatura sufficientemente protetta dal nord ovest, incastonata tra falesie di granito. E' un ancoraggio delizioso: fondale di sabbia bianca che digrada dolcemente, acqua verde che vira al cobalto e un entroterra che si apre piacevolmente allo sguardo con le sue quinte di monti che si susseguono a formare una cornice naturale di notevole suggestione. In una baia ampia alcune centinaia di metri, solo due barche alla fonda, oltre alla nostra: una piccola vela con bandiera italiana e un grosso motor yacht.

Peccato solo per quell'enorme albergo bianco che sembra una diga in cemento che occlude il fondo della baia deturpandolo ignobilmente. Il quale albergo (che si rivelerà un villaggio turi-

sico), per essere certo di non passare inosservato, con l'arrivo della sera comincia a riversare verso il mare musica da discoteca a tutta birra, tra le urla d'incitamento dei soliti animatori che invitano i clienti a unirsi alle danze. Fortunatamente il fracasso non durerà a lungo: gli ospiti, evidentemente non più giovanissimi, crollano prima della nostra capacità di resistenza. Poi arriva la notte, come una coperta di stelle che lentamente si distende sopra la baia, mentre tutti i rumori si attenuano e non s'ode che lo sciabordio leggero dell'acqua sulle fiancate.

Sveglia all'alba, sottolineata da un tuffo tonificante, mentre tutto intorno ancora tace. Si salpa nuovamente, destinazione Palma. La navigazione costiera ravvicinata - il fondale a 50 metri dalla scogliera è mediamente di 30-35 metri - ci permette di esplorare con cura tutti gli anfratti e le più piccole insenature che si aprono inaspettatamente lungo la costa. Per ingannare il tempo peschiamo i soliti e affezionati tonnetti sui due chili, tutti uguali, al punto che ci viene il dubbio che siano frutto di un esperimento di clonazione.

I quali pescetti molto spesso abboccano facendosi trascinare dalla barca, senza opporre alcuna resistenza. A volte invece capita che si slaminano al momento di issarli a bordo. E' ormai sera quando arriviamo nel golfo di Palma. Dirigiamo verso una baia alla sinistra del porto che per il portolano è un buon ancoraggio. Evidentemente il nostro portolano ha molti lettori, fatto sta che prima di noi si sono ancorate moltissime barche. Intanto il vento che ci ha accompagnato nelle ultime ore, consentendoci una piacevole e spedita andatura al lasco, ha rinforzato ponendo qualche problema alla manovra di ancoraggio che, per ovvie ragioni, dovremo fare con poca catena.

Palma, oh Palma!

Dato finalmente fondo ci dedichiamo ad attività più piacevoli, come preparare la griglia per il pesce pescato al mattino. Sapete cosa c'è di meglio che cenare al barbecue con pesce freschissimo, contorno di pomodori tagliati a metà e l'accompagnamento di un buon vino bianco secco freddissimo? Niente! (O quasi).

Il mattino dopo entriamo nel porto di Palma. L'obiettivo è fare una veloce escursione nella città vecchia e richiedere alle autorità il permesso di visitare Cabrera, l'isolotto-gioiello che si trova giusto a sud di Maiorca e di cui abbiamo sentito dire mirabile. Ci appare subito evidente che attraccare a Palma non sarà facile. Le banchine sono gremite anzi-che-no e giriamo a vuoto per ore. Non appena facciamo di dirigerci verso lo yacht club ci viene incontro un extracomunitario in gommone che in una specie di nemesi migratoria ci respinge senza molti complimenti. "Qui è tutto pieno, per voi

non c'è posto, se volete potete dare ancora fuori della diga foranea". Molte grazie!



In navigazione a nord di Maiorca

Non ci perdiamo d'animo e dopo numerosi tentativi troviamo un pontile dove finalmente ci danno un minimo di retta consentendoci di ormeggiarci. Non più di 5 ore, però, perché poi arriverà il legittimo titolare del posto. Arrivati alle 11 del mattino, l'accordo è che ripartiremo non dopo le 16. Al modico costo di 20 euro, senza elettricità né acqua, altrimenti il prezzo lievita, e di molto.

D'altra parte il porto è in fibrillazione per la Coppa del Rey, la serie di regata che inizierà l'indomani. Da lontano si intravede lo yacht club impavesato a festa e sembra di vederli gli equipaggi tiratissimi a lucido mentre controllano le attrezzature, si pavoneggiano tra le banchine del club o passano dal salone d'onore alla piscina tra long drinks e stuoli di giovani fanciulle adoranti.

Inutile dire che di andare a Cabrera non se ne parla, bisognava prenotare mesi fa e in lista d'attesa ci sono già 186 barche. Anche la visita alla vecchia Palma non suscita in noi particolare entusiasmo. I vecchi quartieri sono stati ristrutturati per ricavarne abitazioni e negozi alla moda e una miriade di bar e ristoranti. Sloggiati i vecchi abitanti si è insediata la macchina del turismo rendendo tutto finto, impersonale, uguale a migliaia di altri posti.

Ma non c'è il tempo di approfondire la conoscenza: tra un'ora dobbiamo levare il disturbo. Chissà perché, ma ci sentiamo una specie di zingari del mare, sorta di boat people in versione casereccia.

Con questo stato d'animo riprendiamo il viaggio verso sud. E' notte fonda, una notte dove una striminzita falce di luna fa quello che può contro lo strapotere delle tenebre. Dopo aver scapolato la punta sud ovest dell'isola proseguiamo verso punta Salinas, nel passaggio tra Maiorca e Cabrera, per poi attraversare il canale di Minorca, direzione Mahon. Il vento è al traverso su di un mare tormentato da un vecchio scirocco. Ma è quando doppiamo capo Salinas che lo scenario cambia radicalmente. Il vento proviene da nord est ed è forte, il mare duro e incrociato, le onde ripide e molto ravvicinate. E perfettamente di prua. Dopo un po' di

sbatti e risbatti la randa dà forfait e si lacera, irrimediabilmente. Come non bastasse il suo meolo si avvolge alla parte alta del paterazzo, inspiegabilmente. Soprattutto inestricabilmente. E così non possiamo ammainarla: un bel cocktail di accidenti, non c'è che dire! Oltretutto nel nostro faticoso avanzare la randa a brandelli ci frena ulteriormente. Col motore al massimo non si fanno più di due nodi. Di andare avanti così per 70 miglia non se ne parla nemmeno, e allora decidiamo di rifugiarsi a Porto Petro, una rada con relativo porticciolo che si apre qualche miglio più a nord. Riusciamo non si sa come ad individuare in mezzo al bailamme l'apertura tra le rocce, ad entrare e ad ancorarci, tutte azioni che dopo una notte insonne, varie ore di lotta con le onde e una randa ridotta a brandelli ma ancora capace di prendere il vento, non risultano poi così scontate.



La randa del Giorgione strappata dal vento

Siamo a pezzi e alcuni goffi tentativi di salire in testa d'albero per recidere la cimetta che tiene avvinghiata la vela allo strallo di poppa risultano vani. Intanto la nostra barca pendola paurosamente tra le altre barche alla ruota. Oscilla e scarroccia, anche perché il vento continua a rinforzare. Che fare? La domanda, che galleggia nel mare del nostro sfinimento, per qualche lungo attimo rimane desolatamente senza risposta.

7



Barche alla fonda nella rada di Porto Petro
 La terza e ultima parte nel prossimo numero della rivista

Il rinnovo dell'iscrizione alla Lega Navale si può effettuare tramite bonifico bancario o C/C Postale al seguente indirizzo:

Banca Regionale Europea - Codice banca 6906 - Codice sportello 1004 - Numero di conto 11099

Causali da segnalare e relativi costi:

Nuova iscrizione (sup a 25 anni)	Euro 72	se con GVT (con FIV) Euro 102
Rinnovo iscrizione (sup a 25 anni)	Euro 55	se con GVT (con FIV) Euro 85
Nuova iscrizione (tra 18 e 25 anni)	Euro 40	se con GVT (con FIV) Euro 70
Rinnovo iscrizione (tra 18 e 25 anni)	Euro 30	se con GVT (con FIV) Euro 60
Iscrizione o rinnovo per ragazzi inf. a 18 anni	Euro 20	se con GVT (con FIV) Euro 50

Dal 1° aprile maggiorazione del 10% e dal 1° giugno al 30 settembre 20% sul rinnovo

Conto Corrente Postale

n. 68395896

Bonifici bancoposta:

ABI 07601 CAB 01000

Per ulteriori informazioni telefonare in segreteria al 011-6197643

ORARIO DI SEGRETERIA: dal Lunedì al Venerdì dalle 15.30 alle 19.00

www.lnitorino.it

e-mail torino@leganavale.it

Dal 1° aprile le quote di rinnovo sono: soci ordinari € 60,00 Soci tra 18 e 25 anni € 33,00

Dal 1° aprile maggiorazione del 10% e dal 1° giugno al 30 settembre 20% sul rinnovo LNI

Rammentiamo che la tessera FIV è compresa nella quota d'iscrizione al Gruppo Vela Torino (non può essere rilasciata senza iscrizione al GVT)

LEGA NAVALE ITALIANA

Sezione di Torino

Bilancio Consuntivo per l'anno 2005

LEGA NAVALE ITALIANA			
Sezione di TORINO		Allegato B	
BILANCIO PREVENTIVO per l'anno		da presentare entro il 30 settembre	
BILANCIO CONSUNTIVO per l'anno 2005		da presentare entro il 1 marzo (dati contabili alla chiusura dell'esercizio)	
INTROITI (vedi note)	Entrate	SPESE (vedi note)	Uscite
Disponibilità di cassa esercizio precedenti		Disavanzo esercizio precedente	
1° Quote associative		1° Importo aliquote inviate alla P.N.:	
a) tesseramento, tassa di ingresso (nuove iscrizioni)	24.984,00	a) tesseramento tassa d'ingresso (quota associative Nazionali)(*)	14.052,60
b) Iscrizione Registro Naviglio (circolare n 140 del 9/9/94)	70,00	b) Iscrizione Registro Naviglio (circolare n 140 del 9/9/94)	42,00
c) indennità di mora (circolare del 2/6/1996)	305,00	c) indennità di mora (circolare del 2/6/1996)	45,00
d) associazione triennale (art. n. 8, del Regolamento)		d) associazione triennale (art. n. 6, del Regolamento)	
e) soci aggregati (art. n. 4, lettera g, del Regolamento)		e) soci aggregati (art. n. 4, lettera g, del Regolamento)	
f) supplementi di frequenza, basi nautiche ecc.	6.461,00	f) supplementi di frequenza, basi nautiche ecc.	
TOTALE PARZIALE	31.820,00	TOTALE PARZIALE	14.139,60
2° Contributi:		2° Spese per il funzionamento delle SS.PP.	
a) dalla P.N.	0,00	a) indennità e rimborsi al personale (Stipendi)	36.794,69
b) da altri enti	550,00	b) acquisti di beni e servizi	29.226,11
3° Organizzazione corsi Scuole Nautiche		3° Spese in conto capitale	320,00
a) corsi di navigazione per patenti n° 9 partecipanti n°	80 47.516,00	4° Spese Istituzionali	
b) corsi vari n° 6 partecipanti n°	73 13.955,06	a) corsi di navigazione per patenti	8.577,14
TOTALE PARZIALE	61.471,06	b) corsi vari	484,95
4° Varie	10.618,69	c) attività promozionale cultura e a tutela dell'ambiente	7.559,50
		d) attività sociale per fini statutari	884,18
		TOTALE PARZIALE	17.505,77
Totale entrate	105.007,15	5° Spese per attività sportive federali	5.299,67
Disavanzo (solo per il bilancio consuntivo: Spese - Introiti)		6° Varie	1.020,62
Totale a pareggio (eventualmente solo per il bilancio consuntivo)	105.007,15	Totale spese	104.306,46
		Avanzo (Introiti - Spese)	700,69
		Totale a pareggio	105.007,15

(*) di cui € 769,00 inviate alla P.N. successivamente al 31/12

Lega Navale Italiana Sezione di Torino

Assemblea Ordinaria del 23 marzo 2006

DELEGA

Il sottoscritto socio LNI Sezione di Torino: tessera n°

delega il socio tessera n°
a rappresentarlo con diritto di voto all'assemblea dei soci del 23 marzo 2006

firma Torino li/...../.....

(ogni socio può avere una sola delega)