

Il Mare a Torino



Notiziario della Sezione di Torino

Anno 9 - Numero 2 - aprile-giugno 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 26-07 -2006

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

torino@leganavale.it

www.lnitorino.it

**Ricordiamo che il 4 settembre riapre la sede di Torino con il seguente nuovo orario
dal Lunedì al Venerdì dalle 16.00 alle 19.30**

www.lnitorino.it

e-mail torino@leganavale.it



A Viverone il Bar Chez nous

**VIVERONE 29 ottobre 2006 -
Regata di chiusura per tutte le classi**



Viverone la scuola di vela

Foto di Elio Cappa

Cari soci, questo numero esce alla vigilia delle imminenti vacanze estive. A differenza di quelli più recenti, dove veniva pubblicata la convocazione di assemblee dei soci per approvazione di bilanci ed elezioni di organi collegiali (nel 2005 ne abbiamo convocate ben tre!), questo numero esce come resoconto di ciò che ha caratterizzato i mesi che sono trascorsi dall'insediamento del nuovo Consiglio Direttivo.

Il bilancio di questo primo anno è sotto gli occhi di tutti. Lo sforzo maggiore è stato dedicato alla sede nautica di Viverone. Impresa non facile in quanto, come tutti sanno, le scarse risorse economiche non ci consentono cospicui investimenti.

Chi mancava da oltre tre anni da Viverone ha trovato una grande trasformazione della sede. Riorganizzati i posti barca, separate le barche della scuola da quelle dei soci in rimessaggio, suddivise per tipologia e per peso. Sono state inoltre tinteggiate la cancellata lato strada e la sede. Il pontile è stato corredato di un piano inclinato dotato di mancorrente, per permettere un più agevole accesso alla parte galleggiante, che si trova almeno mezzo metro al di sotto della parte fissa.

Nella sede sono state aggiunte sedie e nuovi tavoli, nei

bagni sono stati posti in opera degli asciugamani ad aria calda, ed eseguiti lavori nella contro soffittatura. Il prato è ora curato con più assiduità e intorno alle barche non c'è più l'erba alta. Ma la cosa che ha entusiasmato di più i frequentatori della sede sportiva, è stata l'apertura del bar "Chez Nous", gestito dalla nostra benemerita socia, la professoressa Grazia Carando, con il saltuario contributo di un'altra socia e sua ex collega, Franca Perotti. Il gradimento espresso da tutti, va al di là dell'apprezzamento per bevande e brioches, ciò che incanta è lo spirito che Grazia riesce a trasmettere, da grande comunicatrice qual è. Con lei molti si intrattengono in conversazioni di ogni genere, incantati dal suo eloquio e lei, pur nell'assedio della confusione e del frastuono, mai che abbia dato segni di impazienza o di stanchezza: noi tutti l'adoriamo!

Tornando alle novità della sede di Viverone, l'ultima in ordine di tempo è rappresentata dall'arrivo di un container dotato di condizionatori d'aria, posizionato al posto della roulotte che fungeva da segreteria "volante".

Questo box climatizzato sarà attrezzato in parte come ufficio e in parte come magazzino per alloggiare gli attrezzi che ingombrano la veleria.

Un'anticipazione: per Viverone prevediamo a breve di convocare un'assem-

blea dei soci iscritti al GVT frequentatori della sede sportiva, al fine di analizzare esigenze e vagliare proposte per il futuro.

Per la sede di Torino abbiamo progetti ugualmente importanti, di grande trasformazione.

Alla nostra Sezione viene, dai più, attribuito carattere sportivo e agonistico, infatti oltre la metà dei soci sono tesserati FIV e frequentano i campi di regata. Altrettanti però sono croceristi, sia a vela, sia a motore. Per far convivere questo spirito sportivo, che punta ad ottimizzare le performance in campo velico, e le necessità dei soci di incontrarsi e scambiarsi le proprie esperienze, abbiamo deciso di trasformare la sede di Torino rendendola più accogliente e capace di rispondere alle richieste della stragrande maggioranza dei soci. Pertanto modificheremo l'attuale locale dove è ubicata la segreteria, spostandola nel più piccolo locale che attualmente ospita la Presidenza. Nel locale liberato dalla segreteria realizzeremo finalmente un piccolo BAR ad uso esclusivo dei soci, cui si potrà accedere direttamente dalla strada. In attesa di brindare all'apertura del nuovo bar non mi resta che invitarvi tutti ad un brindisi beneaugurato per l'estate imminente.

Buon vento e buone vacanze a tutti!
Elio Cappa

2

Ringraziamenti

Approfittiamo di questa occasione per ringraziare la ditta

U.C.I.F. Modelli snc di Forneris grazie alla quale il nostro socio istruttore modellatore Elio Superbi, ha potuto svolgere attività di riparazione e verniciatura di alcune imbarcazioni appartenenti alla Lega oppure di privati rendendole di nuovo



utilizzabili.

La U.C.I.F. è specializzata nella

costruzione di ogni tipo di modello inerente il settore automobilistico e l' industrial design, modelli di stile, interni ed esterni, con lavorazione manuale e in CNC, scansioni in CNC ed elaborazioni CAD - CAM, modelli master e di battitura, resine di battitura, prototipi in resina epossidica, poliestere e poliuretano, stampi in resina e alluminio per iniezione a bassa pressione e termoformatura. Costruzioni personalizzate e su misura.

Costituisce vanto della società, oltre alla competenza tecnica, la serietà e precisione nell'esecuzione del lavoro, nel rispetto dei tempi di consegna pattuiti.

Nelle fotografie si riportano alcuni esempi di creazioni.



Riferimenti:

Via Moncalieri, 99/34

Tetti Cagliari

10048 - VINOVO

Tel. 0119653894

Fax 0119653909

www.ucifmodelli.191.it

cadcam@ucifmodelli.191.it

amministrazione@ucifmodelli.191.it

GRADIENTE BARICO: Dati Qualitativi o Quantitativi ?

Sappiamo tutti che il "Gradiente Barico" è il rapporto tra la differenza di pressione tra due isobare e la distanza tra di esse.

Sotto forma di formula, la definizione risulta essere:

$$G = \frac{D p}{D d}$$

dove, $D p$ è la differenza di pressione e $D d$ è la distanza tra le isobare.

Risulta del tutto intuitivo immaginare che, a parità di differenza di pressione ($D p = \text{costante}$), se le due isobare sono vicine ($D d$ piccolo) il valore del gradiente barico sarà elevato mentre, e che se le due isobare sono più distanziate ($D d$ grande) il valore del rapporto sarà inferiore.

L' intensità del vento va di pari passo con il gradiente barico (G); G grande indica che, nella zona considerata, il vento sarà di grande intensità mentre a G piccolo corrisponde un vento moderato.

Per quanto riguarda la differenza di



pressione tra due isobare, generalmente si prendono in considerazione due isobare che hanno una differenza di pressione pari 4 hPa.

La lettura della distanza tra le due isobare può essere misurata in miglia oppure in chilometri. Esistono, a questo punto, due possibilità:

Ma come fare a sapere quale sarà la velocità del vento noto che sia il valore di G ?

Possiamo avere un' indicazione di massima della velocità del vento (in nodi) in due modi, di cui uno

mediante l' applicazione di una semplice formuletta ed uno grafico mediante l' utilizzo del cosiddetto "Abaco Nautico".

la carta meteorologica riporta le scale della latitudine e della longitudine ed allora la valutazione della distanza tra le isobare è immediatamente rilevabile tramite la scala delle latitudini

la carta meteo riporta i gradi di meridiano; in questo caso basta ricordare che 1° di meridiano corrisponde a 111 km

Formuletta.

E' sufficiente moltiplicare il valore del gradiente barico per opportuni coefficienti (valori medi) che variano con la latitudine della zona barica che stiamo considerando.

Per non incorrere in errori, occorre prestare attenzione alle unità di misura utilizzate per la valutazione della distanza tra le isobare.

Tali valori sono:

Distanza tra le isobare in miglia:

Latitudine	Coefficiente
35°	710
40°	630
45°	570
50°	520

Distanza tra le isobare in chilometri:

Latitudine	Coefficiente
35°	1320
40°	1170
45°	1060
50°	970

Facciamo un esempio:

Posizione: Isola d' Elba (latitudine media 42°)

Differenza di pressione: 4 hPa

Distanza tra le isobare: 400 km

Velocità del vento = 1115×4 (hPa) / 400 km = ca. 11 nodi (il valore 1115 risulta la media tra 1170 e 1060)

Utilizzo dell' Abaco Nautico

L' abaco nautico e' un grafico, solitamente riportato sulle carte meteorologiche, che riporta sull' asse delle ordinate (asse verticale) il valore delle latitudini ed una serie di curve corrispondenti alla velocità del vento.

La valutazione della velocità del vento si determina riportando la distanza tra le due isobare (due isobare la cui differenza di pressione e' di 4 hPa) - segmento rosso in figura - in corrispondenza della latitudine della zona che stiamo considerando avendo cura di posizionare un estremo del segmento in corrispondenza dell' asse verticale. Il secondo estremo si troverà in corrispondenza di una linea curva il cui valore numerico (riportato in corrispondenza di ciascuna linea) indica la velocità del vento in nodi. Nel caso in cui il secondo estremo si trovi tra due linee, il valore della velocità risulterà dall' interpolazione dei valori delle curve.

Nel caso dell' esempio in figura: latitudine 50°, velocità del vento = circa 14 nodi.

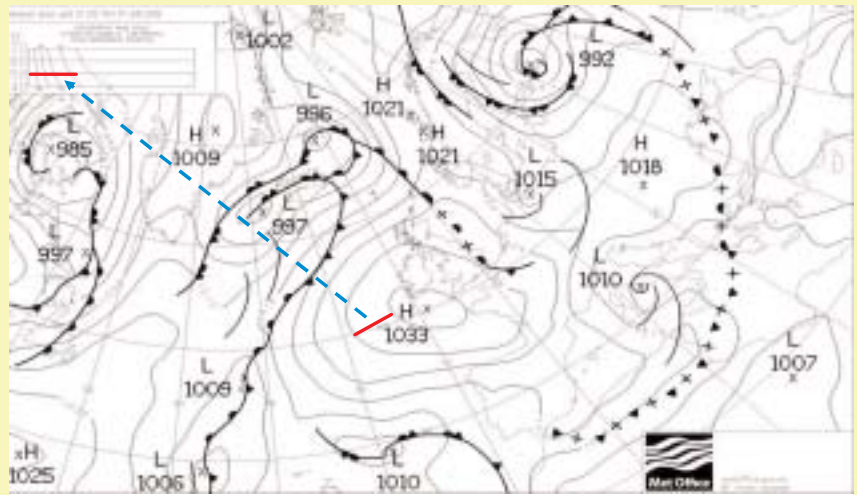
Vogliamo, a questo punto, ricordare ancora la regola empirica che permette di valutare la velocità del vento noto che sia il grado della scala Beaufort.

**Velocità del vento (in nodi) =
 (grado Beaufort - 1) x 5**

e, di conseguenza,

**Grado Beaufort = Velocità del
 vento (in nodi) / 5 + 1**

AB



Attività Sportive

Attività sportiva a Viverone (calendario delle regate)

Domenica 29 ottobre 2006 ore 11.00 **Regata di chiusura** 2 prove derive tutte cabinati tutti

Ricordiamo anche le regate organizzate dagli altri circoli velici che si affacciano sul lago

CNT domenica 22 ottobre 2006 ore 12.00 Regata chiusura Mem.Venè Tr. Bracchi 2 prove per tutte le classi

TROFEO "Dante Socco"

Il recente 11 giugno 2006, nelle acque del lago di Viverone, si è disputato il Trofeo "Dante Socco", compianto Presidente del Circolo Nautico Torino; grande giornata con vento discreto e variabile per i nostri fantastici ragazzi.

Nella categoria Juniores (oltre 12 anni) era presente

Luigi Demarchis il quale, reduce da una frattura ad un braccio e non ancora completamente ristabilito, si è difeso con onore e, stringendo i denti, ha terminando entrambe le prove, classificandosi quinto assoluto.

Nella categoria Cadetti (sotto i 12 anni), erano in gara Alice Tondella e Simone Cabrio, i quali si sono

distinti terminando rispettivamente al primo (1°) e al quarto posto assoluti, dopo due prove veramente fantastiche. In particolare Alice, nel corso di entrambe le prove, ha messo in evidenza la sua spiccata propensione agonistica terminando rispettivamente con un terzo e un primo posto. Concentrata, con grinta e sempre all'attacco, ha così vinto: la regata dei Cadetti, il Trofeo "Dante Socco", la coppa per la prima femmina classificata e la coppa della Comunità Collinare "Intorno al lago" per i nati nei comuni che si affacciano intorno al lago di Viverone, fantastica Alice! Altrettanto Simone quando si è trovato ingaggiato con altri timonieri che lo precedevano, sia per orgoglio sia per soddisfare il Presidente della nostra Sezione, ha concesso alcuni dei suoi numeri che gli hanno permesso di precedere il gruppetto,

dimostrando di essere veramente molto bravo a condurre l'Optimist.

Grande è stata la soddisfazione per chi ha seguito le due prove dei nostri ragazzi, in particolar modo "gongolavano" (insieme e forse più dei genitori), il Presidente e il Direttore Sportivo che è poi l'artefice della crescita dei tre ragazzi che, insieme ad altri, costituiscono la squadra degli Optimist.

Complimenti a tutti.



4

Corsi Subacquei



I corsi subacquei presso la scuola subacquea "Discovery Diving" di Torino riprenderanno a Settembre 2006 presso la Piscina Comunale di Grugliasco. Rimangono valide le offerte per i Soci della Lega Navale Italiana sezione di Torino.

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 (terza e ultima 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

3- Continua dal numero precedente.

(la terza e ultima parte)

Gli angeli del mare? Esistono.

Vi sono momenti in cui le forze ti abbandonano e ti sembra che la situazione sia talmente ingarbugliata che nulla e nessuno potrà venire in tuo aiuto. Questo abbiamo pensato, io e Elio, in quel momento. Finché non è arrivato in volo planato un angelo in nostro soccorso. Si chiamava Klaus e ci è apparso nelle sembianze di un ragazzo biondissimo, arrivato in gommoni insieme al nonno da una bella goletta in legno ancorata all'ingresso della rada. Ci hanno visti in serie difficoltà e hanno pensato opportunamente di



Klaus libera la randa

offrirci una mano. Vista l'inutilità dei nostri tentativi con il cutter d'ordinanza, Klaus ha un'idea, andrà alla sua barca a prendere un coltellaccio che usano per affettare il prosciutto, poi lo leggerà al mezzo marinaio e infine userà l'attrezzo per tagliare la maledetta cimetta.

Non oso chiedergli di salire lui sull'albero, questa volta, ma d'altro canto non me ne dà nemmeno il tempo perché si offre spontaneamente. In pochi minuti infila il banzigo, sale su in alto e.. missione compiuta. Gli regaliamo dei dolci, al nonno che collabora con i suoi consigli dal canotto una più consona bottiglia di nebbiolo, quello buono, che abbiamo portato da casa. Poi parliamo. Klaus ha 14 anni, biondo come può essere solo un tedesco, ed è praticamente nato in barca da un papà di Brema e da una mamma spagnola delle Canarie. Vive sulla goletta di famiglia gran parte dell'anno, dividendosi tra Baleari e Canarie, con qualche breve permanenza a Brema, dai nonni. Studia in barca e sostiene gli esami nelle scuole delle città costiere, con il metodo dell'insegnamento a distanza. E' curioso, ha occhi vivaci e intelligenti, ed è straordinariamente maturo per la sua età. Parla un ottimo inglese ed è un piacere ascoltarlo mentre racconta con entusiasmo del suo rapporto con il mare. Nelle sue parole mi sembra di ritrovare il me stesso di tanti anni fa e non posso fare a meno di riflettere su quanto l'amore per il mare possa avvicinare persone tanto lontane per età, ambiente, cultura, provenienza.

Restiamo a Porto Petro due giorni, aspettando pazientemente che il vento cali di intensità.

Prima di salpare vogliamo però essere certi delle condizioni meteo. E anche qui si manifesta l'ospitalità balearica di cui abbiamo già avuto qualche assaggio. Il bollettino meteo è affisso negli uffici porticciolo che si trova in fondo alla rada e per arrivarci dobbiamo usare il tender. Non c'era mai successo di vederci negato l'ingresso a un porto col tender. A porto

Petro sì, e il solerte addetto che ci viene incontro è categorico e irremovibile: dobbiamo ormeggiarci all'esterno, non se ne parla nemmeno di attraccare in un angolo della banchina, neanche per qualche minuto.

Il meteo lo sconsiglierebbe, ma dobbiamo salpare l'ancora. Sono gli ultimi giorni di luglio e ci aspettano a Mahon, dove staremo qualche giorno prima di affrontare la traversata verso la Sardegna e i due altri membri dell'equipaggio hanno in tasca un biglietto aereo chiuso Cagliari-Torino, datato 5 agosto. E allora mentre aspettiamo l'ultimo bollettino meteo telefoniamo ai nostri amici rimasti a Minorca. "Qui il tempo è buono, il mare una piattezza, potete venire". Confortati da queste rassicurazioni e pressati dal calendario ci decidiamo a partire. Dobbiamo percorrere quasi 70 miglia per raggiungere Mahon, speriamo solo che non siano come quelle che ci hanno visto arrancare fin qui. Non sappiamo che il peggio deve ancora venire. Poche ore di relativa tranquillità e poi, man mano che ci avviciniamo al centro del canale il vento aumenta di intensità, il mare si fa più duro, le onde più ripide e corte, alcune frangenti, tutte caotiche. Poi cala la notte e il buio più pesto s'impadronisce del mondo d'intorno. Le onde ci colpiscono come sberle di cui non riesci a capire la provenienza, la barca batte sonoramente sull'onda mentre si odono cigolii e rumori sospetti dappertutto.

Ci alterniamo al timone prendendoci gli spruzzi e soffrendo in empatia con la barca. La notte è nerissima, senza neanche

un minuscolo straccetto di luna. Di tanto in tanto si intravede o per meglio dire si intuisce che è saltato qualcosa, qualcos'altro si spezza, è il caso dei trefoli d'acciaio che controventano il supporto del generatore eolico, si trappa il bimini, e un'ondata più forte delle altre svelle il sedile di teak del pulpito di prua.

Come turaccioli

E' il momento peggiore, pensiamo, passerà. Ci sbagliamo. Sull'isola che si intravede lontano si moltiplicano i fulmini, sta per arrivare un groppo temporalesco. E dopo poco arriva. In men che non si dica è su di noi e ci scarica addosso tutta la sua debordante energia. Siamo completamente in balia degli elementi e altro non riusciamo a fare che cercare di tenere approssimativamente la rotta, mentre tutto quanto intorno a noi balla scompostamente. I fendenti che ci infligge ora il mare sono sempre più forti mentre aumenta esponenzialmente il numero delle onde frangenti che si infilano malignamente dentro le cerate inzuppandoci completamente. Insomma, sembra proprio di essere finiti in una di quelle vignette di Besana dove si vedono barche a vela che "saltano" letteralmente sui flutti.

17 ore dopo, sono circa le 9 del mattino, arriviamo a Mahon. L'incubo che si è impadronito della notte ci ha ridotti a due larve che si trascinano a fatica sulla coperta. Con le ultime forze ancoriamo al Lazzaretto e finalmente la tensione si scioglie. "Stefano, ce l'abbiamo fatta!" mi dice sorprendentemente Elio, regatante abituato a navigare nell'adrenalina, mentre mi abbraccia, prima di tuffarci in un sonno ristoratore. Sapremo poi che quella notte la guardia costiera ha dovuto compiere 26 missioni di soccorso verso imbarcazioni in difficoltà.



Nel rifugio del Lazzaretto di Mahon

Dopo qualche ora ci rimettiamo in viaggio verso il porto che si trova in fondo al fiordo. Ci aspettano a terra e perciò cerchiamo un approdo. Sui pontili molte barche letteralmente sommerse da sciami di ragazzine che lavano, spolverano, battono tappeti e cuscini, tirano a lucido i candelieri: uno

spettacolo niente male, con i loro shorts e le magliette aderenti e bagnate tirate su! Purtroppo ci scontriamo nuovamente con l'ospitalità spagnola. Nei porti di questo Paese pare che non vi siano banchine destinate al transito e tutto è privato, oppure monopolizzato dalle società di charter. Eppure di posti liberi se ne vedono molti. L'impressione è che i marinai preferiscano mantenere i posti vuoti, per poterli offrire ai mega yacht, piuttosto che assegnarli alle meno lucrative barche a vela. Accostiamo per ben due volte dove ci sembra vi sia un pezzetto di banchina libera. Per due volte ci cacciano via. A nulla serve spiegare che siamo reduci da una notte infernale, che abbiamo subito dei danni a bordo. "Dovete andarvene via, qui non c'è posto", la risposta è sempre la stessa.

L'incontro con i pescatori italiani

Per nostra fortuna nel porto è ormeggiato un peschereccio italiano, il Lorenzo Junior, che si trova a fianco di un altro peschereccio spagnolo posto, per ragioni a noi ignote, sotto sequestro. Ci avviciniamo e chiediamo al suo equipaggio il permesso di affiancarci. Ci rispondono sì, senza esitazioni. Prendono le cime che gli lanciamo e le fissano sulla loro coperta. Tiriamo un sospiro di sollievo: finalmente possiamo rilassarci.

Il Lorenzo Junior è una nave di circa 30 metri partita da Licata, un porticciolo della Sicilia meridionale, per pescare il pesce spada. Gli uomini dell'equipaggio sono stati costretti a diversi giorni di sosta forzata e così ingannano il tempo pulendo la coperta, sistemando gli attrezzi da pesca, impiombando le cime. Aspettano che passi la buriana, poi andranno al largo a svolgere quell'enorme rocchetto lungo 51 miglia e quasi 1000 ami che è il loro attrezzo principale di lavoro.

Sono in sei a bordo e hanno quel gran senso di ospitalità che è uno dei doni più belli della loro terra. Ci offrono il caffè, ci invitano a mangiare con loro, ci danno la manichetta con l'acqua per riempire i serbatoi "non fatevi vedere, però, se no quelli del porto vi fanno pagare", ci guidano alla scoperta del peschereccio e ci spiegano le loro tecniche di pesca. In altre parole ci "adottano". Ma non solo, un giorno, mostrandoci le celle frigorifere del peschereccio ci regalano un pesce spada di quasi 10 chili e un'enorme bottarga di tonno che a nostra volta regaleremo ai nostri amici che vivono sull'isola. Io ed Elio siamo quasi commossi da tanta, inconsueta generosità.

La sera ci fermiamo volentieri a parlare con loro, ad ascoltare i racconti delle battute di pesca, dei mari in burrasca, delle famiglie da cui li separa il lavoro, a volte anche per lunghi mesi. Ci parlano delle crescenti difficoltà che incontrano per via dell'aumento delle navi da pesca nel Mediterraneo, in particolare di quel-

le specie di fabbriche galleggianti che sono i pescherecci giapponesi, ma soprattutto della pesca sconsiderata che alcuni continuano a fare con le famigerate spadare. Al contrario della pesca all'amo, che è selettiva (gli ami sono tali che possono catturare solo esemplari di dimensioni medio-grandi e i delfini sono troppo furbi per farsi ingannare), le spadare non fanno distinzione tra pesci grandi, piccoli, tra testuggini marine, pesci luna, delfini e



Giorgione affiancato al Lorenzo Junior

perfino balene. Un metodo di pesca atroce e indiscriminato che, sebbene sia proibito dalla legge, viene ancora ampiamente praticato da pescatori avidi e senza scrupoli. "Il fatto è che per incassare i contributi che lo stato ha concesso perché si abbandonassero questi sistemi, molti le hanno messe da parte, salvo riprendere ad usarle dopo pochi mesi" dice sconsolato Ignazio, il comandante del Lorenzo Junior, un ragazzo gentile e allegro, che quando parla soppesa ogni parola. "Quel che è più grave è che in questo modo stanno spopolando i nostri mari, perché nelle reti finiscono tanti, troppi esemplari giovani o femmine gravide, disperdendo così milioni di uova".

E le spadare non sono solo uno strumento di pesca abominevole, sono anche un temibile pericolo per la navigazione. Si tratta infatti di reti derivanti, lunghe alcune miglia, che vagano nel mare, trasportate dalle correnti. E non sono in alcun modo segnalate. "In alcuni tratti di mare bisogna tenere gli occhi bene aperti" a g g i u n g e Ignazio, "soprattutto al largo della Sardegna meridionale, dalle parti dell'isola di San Pietro, lì spesso ce ne sono diverse. I pericoli maggiori si corrono di notte, perché sono a pelo d'acqua ed è praticamente impossibile scorgerele. Se ti imbatti in una di queste reti devi immediata-

mente spegnere il motore perché altrimenti rischi di far avvolgere inestricabilmente l'elica nelle robuste maglie della rete, che può essere profonda fino a 30-40 metri. Un pericolo serio, soprattutto se sei alle prese col maltempo o, peggio, vicino alla terraferma".

Il 6, all'alba, lasciamo Mahon e i nostri amici pescatori. Ci siamo scambiati gli indirizzi e riproposto prima o poi di rivederci, per terra o per mare che sia, chissà. Li chiameremo più tardi sul VHF per informarli sulle condizioni del mare che c'è fuori. Intanto, il mistral che ha soffiato fino a forza 8 sta mollando e il meteo suggerisce di sgattaiolare dal fiordo, approfittando della finestra di circa 48 ore che abbiamo davanti, poi il vento riprenderà a martellare come prima, forse ancora più forte. Elio è riuscito a rinviare il suo volo a sabato 7, alle 20,30. Non crede che arriveremo in tempo in Sardegna ed è ormai rassegnato a tomarsene a Torino in nave e poi in treno. Puntiamo su Oristano, stesso parallelo di Mahon e quindi rotta su un oriente pressoché perfetto. Proviamo a chiamare i nostri amici pescatori, ma il collegamento non funziona, forse sono già fuori della nostra portata, forse Mahon è troppo infossata tra le alture che la sovrastano, fatto sta che riusciamo a comunicare con loro.

Mare Nostrum

Davanti a noi più di 30 ore di navigazione prima dell'arrivo a Oristano. Raramente capita, nella vita di ogni giorno, di avere tanto tempo per pensare, lontani da telefonini, TV e altri strumenti di distrazione. Così ci lasciamo andare a qualche riflessione. Il pensiero corre a quaranta, cinquanta fa, quando a prendere il mare per il solo piacere di navigare erano in pochi, tutti gli altri essendo spinti a farlo dalla necessità, pescatori o marinai che fossero. Erano tempi in cui le poche barche a vela



Con l'equipaggio del Lorenzo Junior

che approdavano nei porti erano salutate e accolte con manifestazioni di sorpresa, amicizia e ospitalità, anche se i loro armatori erano giudicati per-

sonaggi stravaganti, oppure delle specie di eroi romantici. Col tempo la diffusione della vela e la conseguente proliferazione delle barche hanno finito per "banalizzare" questo modo di viaggiare per il mare, anche se poi a

navigare davvero sono pochi, limitandosi la maggioranza a tirar quattro bordi durante il week end, oppure a saltabeccare da una marina all'altra, purché non distante più di 30 miglia. In un mare che si è andato via via affollando di roulotte galleggianti, non c'è più posto per chi sente il bisogno interiore di esplorarlo, per chi ha imparato ad amare fin da bambino quello spicchio blu che già solo a vederlo da lontano, dai finestrini dell'auto di papà, ti faceva sognare orizzonti sconfinati di libertà. E così pensi al tempo in cui potevi approdare in molti porti senza rischiare di essere messo alla porta e senza doverti dissanguare. Oggi, paradossalmente, la diffusione della vela non ha prodotto benefici se non per l'industria turistica e il suo business miliardario. Per giunta, dato che i porti operano in condizioni pressoché di monopolio, si è assistito a un aumento selvaggio e incontrollato dei costi di stazionamento. Vi sono Paesi, come la Croazia, in cui molti degli ancoraggi migliori sono stati trasformati in marina, obbligando di fatto a una ricerca non agevole (anche per via dei divieti di ancoraggio molto frequenti) di un esiguo spazio nelle rade rimaste oppure, alle prime avvisaglie di maltempo, a stiparsi come sardine in banchine affollatissime; oppure la Grecia, dove negli ultimi dieci anni, sono spariti deliziosi porticcioli di pescatori e al loro posto sono stati costruiti, con i contributi della Comunità europea, moderni marina senz'anima, ma con tanto di shopping center; dove c'erano rade silenziose, discoteche da spiaggia e

piano bar.

In Italia la situazione è un po' diversa, in quanto i porti turistici sono meno numerosi che altrove nel Mediterraneo ma quello che colpisce negativamente è la totale mancanza di regolamentazione del settore. Qui da noi, ogni volta che decidi di entrare in un porto lo fai a tuo rischio e pericolo. Non sai mai cosa ti aspetta quando sarà il momento di passare alla cassa. Non esiste un criterio riconducibile a principi di razionalità, ciascuno fa come gli pare. Inoltre, come se non bastasse vedersi richiedere - in alcuni casi - cifre folli, può capitare, in particolare al sud, di non riuscire a capire, tra i numerosi individui che si avvicinano alla banchina per chiedere denaro, quali siano realmente legittimati a farlo. Succede anche, come in un Far West senza legge né sceriffi, di vedersi rifiutare l'ormeggio ad una banchina pubblica perché qualcuno ha deciso



Il sole dell'alba ci accoglie in Sardegna

di farne, a dispetto di qualsiasi norma di diritto, un uso privato. Il tutto tra il disinteresse di chi dovrebbe far rispettare le leggi, l'ambigui-

tà interpretativa di troppe norme e il "doppio metro" di certe capitanerie, spesso forti con i deboli e deboli con i forti.

Il tempo passa e il mare, che è sempre meno "Nostrum", continua ad essere mosso, anche se ora le onde si susseguono con maggiore regolarità. Le prendiamo al giardinetto ma la loro forza è tale da spezzare una delle due viti d'acciaio che fissano il supporto del pilota automatico alla barra del timone e da piegare l'altra, costringendoci a una riparazione di fortuna mentre la barca vola a 7-8 nodi. Poi arriva il tramonto, col sole che affonda sulla nostra poppa, e poco dopo la notte, che trascorrerà abbastanza tranquilla. Da quel piccolo puntolino bianco che siamo noi in mezzo al grande blu, le cose ci appaiono in una prospettiva del tutto diversa, mentre la visione della randa puntata nel cielo stellato, mentre questo ruota lentamente con la luna e i pianeti sopra di noi, ci aiuta a rimettere in ordine le cose, secondo una scala di valori più umani. Sono poco più delle 14 quando arriviamo a Oristano, porticciolo di Torre Grande, dopo aver percorso circa 200 miglia in poco più di 32 ore. Elio farà in tempo a fare una doccia e a prendere il suo aereo, io resterò in porto a rimettere ordine nel Gran Bazar che è diventato nel frattempo Giorgione e a pianificare la prossima navigazione. Ma questa è tutta un'altra storia.

Stefano D'Almo

7

Quote di iscrizione alla Lega Navale previste per il 2006

Nuova iscrizione	Euro 72 se con GVT (con FIV)	Euro 102
Rinnovo iscrizione	Euro 55 se con GVT (con FIV)	Euro 85
Nuova iscriz. con rimessaggio barca	Euro 192 (è obbligatoria l'iscrizione al GVT)	
Rinnovo iscrizione con rimessaggio barca	Euro 175 (è obbligatoria l'iscrizione al GVT)	
Nuova iscr. con solo rimessaggio carrello	Euro 272	
Rinnovo iscr. con solo rimessaggio carrello	Euro 255	

Dal 1° aprile le quote di rinnovo sono: soci ordinari €61,00 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)

Quote d'iscrizione alla Lega Navale per l'anno 2006

Il rinnovo dell'iscrizione alla Sezione di Torino della Lega Navale si può effettuare tramite bonifico bancario al seguente indirizzo:

Banca Regionale Europea
Codice banca 6906 - Codice sportello 1004 - Numero di conto 11099
Causali da segnalare e relativi costi:

Conto Corrente Postale num. 68395896
Per bonifici bancoposta: ABI 07601 CAB 01000

Si rammenta che l'iscrizione alla LNI scade il 31 dicembre si ogni anno!

Notizie... da quel di Viverone

... Così è nato "Chez nous", il nostro minibar interno... punto di ritrovo e di incontro per tutti coloro che frequentano la sede e che vorremmo sempre più numerosi...

... molti sono ancora i lavori che ci attendono, ma richiederebbero un'unione compatta di forze, una fattiva collaborazione tra soci

Il lago ha una sua bellezza, una particolarità, un suo fascino anche nei punti più disadorni, e là, dove è meno affollato, le atmosfere silenziose e intime offrono una più interiore godibilità.

Chi arriva per la prima volta alla sede di Viverone, non può che ricevere, tout court, l'impressione di trovarsi in un ambiente oltremodo sobrio, dove non c'è che l'indispensabile, l'essenziale: un ampio ed erboso spazio dove sono adagiate le barche ora dormienti; una costruzione dotata di auletta, cucina e servizi; un percorso che digrada lineare verso il lago. Tutto qui. Ma il clima spartano, del resto in perfetta sintonia con lo spirito del marinaio, avvezzo a essere in balia delle forze della natura e ai capricci dell'acqua e del vento, è mitigato dall'atmosfera che vi si respira da quando si è concertato un rilancio di questa sede, che è l'anima della Lega di Torino.

Ultimamente abbiamo profuso ogni forza per attrezzarla, abbellirla, renderla efficiente e funzionale, dare servizi in più e richiamare soci e amici. Ma non siamo che agli esordi, e i traguardi sono ancora miraggi.

Importante, tuttavia, è lo spirito che ci sostiene, l'entusiasmo che proviamo nel realizzare insieme tanti microprogetti e nell'idearne di più consistente entità per il futuro.

Per ora non siamo che uno sparuto gruppo. Non disponiamo di mezzi. Non abbiamo sostentamenti. Non operiamo a fini di lucro. Il nostro è puro e semplice volontariato, finalizzato alla creazione di una sede che risponda sempre più alle effettive esigenze dei soci. Ci diamo da fare con le nostre sole forze, nei limiti delle possibilità individuali, in base alle capacità di ognuno e agli spazi che riusciamo a ritagliarci e che consideriamo sempre più momenti ricreativi.

Animati di sola buona volontà e dal desiderio di lavorare insieme per poter "costruire", ci siamo già dati appuntamento qualche tempo addietro per mondare, risistemare, ripulire la sede, falciando il tappeto erboso, potando siepi e arbusti

cresciuti caoticamente a vista d'occhio, che impedivano ormai da tanto tempo una veduta ariosa del posto, sfrondando alberi con disordinati intrichi di rami... E il paesaggio sgombro ha ripreso respiro, restituendo al lago la sua dimensione.

Dalla fine dell'estate, si è proceduto al riordino anche della piccola cucina dell'abitacolo, che da tanto era pressoché inutilizzata, e gradualmente ci siamo attrezzati per conferirle una nuova impronta, un nuovo volto, una nuova e diversa funzionalità. Così è nato "Chez nous", il nostro minibar interno, che, attualmente, è per tutti noi motivo di orgoglio, perché, oltre a offrire un servizio che si rendeva ormai indispensabile ai soci, è un punto di ritrovo e di incontro per tutti coloro che frequentano la sede e che vorremmo sempre più numerosi.

Al momento disponiamo di una macchina da caffè espresso, abbiamo bibite di ogni genere, alcolici e non, dolcetti, panini e torte pasticciare. Il trattamento è, sotto tutti i punti di vista, da amici, e i piccoli guadagni sono stati e verranno utilizzati anche



in futuro esclusivamente per l'abbellimento e una sempre maggiore attrezzatura e funzionalità della sede.

Non dobbiamo dimenticare che dietro a tutto ciò incombe l'abile figura del nostro Presidente, che, preso atto delle risorse disponibili in campo, ha saputo coinvolgere e portare a un'interazione le diverse forze nell'ambito di un progetto mirato, responsabilizzando ognuno di noi col concedere la più ampia libertà di iniziativa e d'azione, e assegnando mansioni consone e rapportabili ad abilità, attitudini e interessi individuali.

Anche se i primi passi sono già stati fatti, e ciò è basilare, purché si perseveri, molti sono ancora i lavori che ci attendono, ma richiederebbero un'unione compatta di forze, una fattiva collaborazione tra soci. Ben si sa che ognuno ha impegni lavorativi che assorbono e che il tempo è sempre poco anche per chi, ad attività già cessata, ancora s'arrabatta per ingannare il giorno;

ma uno spazio, seppur minimo, se si vuole, se davvero si desidera dare una mano, si trova sempre e spesso, in opera una compagnia, si riesce a colorare la giornata e a vincere il grigiore di tanti momenti.

Ora urgono molti lavori. C'è bisogno di tinteggiare, rimodellare il soffitto dell'auletta, risistemare e verniciare tavoli e panche per l'esterno, livellare alcune aree per creare spazi di intrattenimento, rifare l'impianto idrico e altro ancora.

Per questo tra poco faremo nuovamente squillare le trombe per chiamarci a raccolta, impegnandoci in questo progetto di riordino che noi rubriciamo come un'attività ludico-ricreativa, che contribuisce a promuovere lo spirito di gruppo, favorisce la comunicazione e la socializzazione, nonché l'interazione di forze in una comunione di intenti e di interessi.

Il responsabile della sede provvederà prossimamente a esporre le regole di massima, alle quali ci si dovrà con senso civico attenere, seppur in modo non rigoroso, a tutela di un ambiente che rimane per la

maggior parte del tempo incustodito. Data l'opportunità di disporre di un luogo arioso e anche pittoresco, vorremmo, in un prossimo futuro, organizzare feste, incontri, momenti di intrattenimento, trasformando l'ambiente e la sede di Viverone in un punto di ritrovo sempre più accogliente per tutti gli amici appassionati di vela.

I rigori di questo lungo e interminabile inverno ora gradualmente si vanno mitigando e la terra, permeata dell'ultima neve e imbevuta delle recenti piogge, in un paesaggio ancora anonimo e silente, si prepara a gonfiarsi e a implodere di vita. Finiti l'incanto e la magia dell'inverno, anche il lago, al tocco della buona fata, si desta lentamente dal suo immobile torpore, per guardarsi intorno e ritrovarsi, tornando a rispecchiare il suo anfiteatro, disseminato di ville e casolari sonnolenti, che sembrano aprire pigramente gli occhi un poco stropicciati al primo sole.

Libero di prigionia, esercita già un richiamo... e noi abbiamo tante idee, tanti progetti, tanti sogni... Vorremmo attivarci, offrire di tutto e di più e attrarre qui tanta gente... Forse, un poco, con qualche nuovo ausilio volontario, già riusciremo a fare. Si vedrà... Volontà ed entusiasmo del resto non ci mancano e, con la fantasia che abbiamo, forse un giorno, in questa sede, riusciremo a vedere... anche folletti e gnomi.

Maria Grazia Carando