# ACQUA MARINA

Numero 4
Solstizio d'Inverno
21 dicembre 2016

www.leganavaleagropoli.it

## EISJACHTEN
### LA VELA SUL GHIACCIO

## L'ORIZZONTE DEL KAYAK
### DA MARE

## VASA MUSEUM
### STOCCOLMA

## NUVOLE
### VARIAZIONI NEL CAMPO DEL VENTO

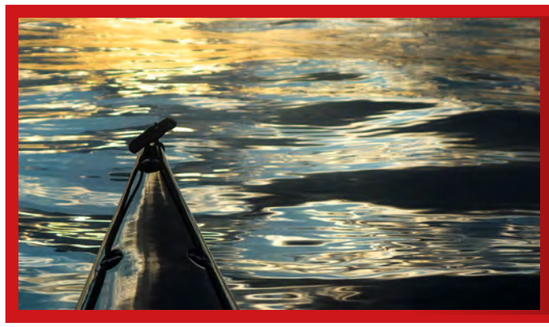
## VELISTI IN FACEBOOK
### INTERVISTA A GIANNI TESSARO

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

# INDICE

*PRIMA PAGINA*
*di Antonio Del Baglivo*
UN ANNO DI LEGA
PAG. 4

*IL REPORTAGE*
*di Andreas Ryll*
EISJACHTEN
PAG. 10




*BARCHE*
*di Ugo Pons Salabelle*
KAYAK
PAG. 20

*LA STORIA*
*di Vito Caputo*
MUSEO VASA
PAG. 30

*L'INTERVISTA*
*di Carla Lai Molé e Andreas Ryll*
GIANNI TESSARO
PAG. 46

*METEO*
*di Carmine Malito Rebecco*
NUVOLE
PAG. 50


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

Crediti fotografici:
Ugo Pons Salabelle: copertina, 2, 20-29
Massimo Vicinanza: 2, 4-9, 53-55
DN Nederland: 11-15, 18-19
Rijksmuseum Amsterdam: 10
Mikhail Medvedev: 14
IDNIYRA Europe: 16-17
Eize Hoekstra: 16
Vito Caputo: 31, 33, 35
Johan Israelsson: 32
Statens maritima museer: 32
Anneli Karlsson: 33, 36-37
Freddy Braun: 33, 34
Karolina Kristensson: 39
Åke E:son Lindman: 40-41
Alfonso Mignone: 56
Daniela Mirner Eberl: 54
Emilio Avallone: 59-61
Didac Costa; 62-63


Si ringrazia per la collaborazione:
WATERLUST
DN NEDERLAND
IDNIYRA - Europe
STATENS MARITIMA MUSEER



*RUBRICHE*

*LA SEZIONE LNI* 42
*LO STUDIO – ALFONSO MIGNONE* 56
*LA LETTERA – EMILIO AVALLONE* 58
*SCATTO D'AUTORE – DIDAC COSTA* 62


Foto di copertina: In kayak - © Ugo Pons Salabelle


Periodico di nautica, turismo e ambiente della Lega Navale Italiana - Sezione di Agropoli
Anno I Numero 4 - in attesa di registrazione presso il Tribunale di Vallo della Lucania
Direttore editoriale: Antonio Del Baglivo - Direttore Responsabile: Massimo Vicinanza
Contatti: segreteria 0974.82.83.25 - agropoli@leganavale.it
Redazione 348.331.58.82 - redazione@massimovicinanza.it
Grafica, impaginazione, ricerca iconografica e photo editing: Massimo Vicinanza


© I testi e le foto non possono essere riprodotti senza l'autorizzazione degli autori

MASSIMO VICINANZA


# EDITORIALE

Oggi Acqua Marina compie un anno di vita. In questi mesi abbiamo parlato di mare in tantissimi modi e dando spazio alla storia, all'archeologia, alla tecnica e alla scienza, allo sport, alla pesca, al diritto della navigazione, all'editoria tematica, alla meteorologia e al mondo subacqueo. Ma, soprattutto, abbiamo avuto un occhio molto attento alle disabilità e prestato una particolare attenzione alla salvaguardia dell'ambiente marino, pubblicando nei numeri scorsi alcuni servizi dal forte impatto emozionale. Il giornale è in continua crescita, siamo passati dalle 38 pagine del numero "zero" alle 64 attuali, con edizioni sempre varie, ricche di contenuti interessanti e di belle immagini. Un risultato reso possibile solo grazie al prezioso contributo di tutti gli amici, soci e non soci, che fino ad oggi hanno inviato in redazione i loro articoli e i loro reportage, del materiale sempre di elevata qualità e spesso di respiro internazionale. Si, "amici" e non "collaboratori", perché con la loro passione per il mare ci hanno permesso di realizzare questa bella rivista, ormai apprezzata in tutta Italia. Amici che, voglio ricordarlo, scrivono per noi a titolo completamente gratuito. Per la stessa ragione, un grazie va anche ai fotografi professionisti e agli uffici stampa, spesso esteri, delle istituzioni, dei musei e delle associazioni, che in questi mesi hanno messo a disposizione gratuitamente il materiale fotografico necessario ad illustrare i servizi pubblicati. Sono convinto che tutte queste persone hanno in comune la proverbiale solidarietà che lega i marinai di parte del mondo e dimostrano che il nostro mare, oltre ad essere generoso, è una grande e accogliente casa comune.

© Massimo Vicinanza

ANTONIO **DEL BAGLIVO**
Presidente LNI Agropoli

# Un anno di Lega

## *Tante attività e tanta passione*

È dicembre, lo dice il calendario, me lo mostra lo schermo del PC, si sente nell'aria l'avvicinarsi delle feste natalizie; eppure il sole che oggi mi ha scaldato la schiena farebbe propendere più per un aprile assolato. Ciò nonostante, è finito un anno ed è tempo di fare un bilancio delle cose fatte e di quelle incompiute; dei propositi realizzati e di quelli che si ripropongono per il futuro. Questo esercizio lo si fa nelle famiglie, nelle aziende e, quindi, anche nella nostra associazione è opportuno attivare delle riflessioni sull'efficacia ed efficienza di quanto fatto.
Tenuto conto del taglio socio-divulgativo e sportivo-culturale della "missione" del sodalizio, è il caso di partire considerando la riuscita delle nostre azioni, misurando empiricamente il livello di successo e gradimento dei singoli comparti.

***Attività sociali, divulgative e di solidarietà***

In queste attività possiamo aggregare le manifestazioni che, pur se non connotate da elementi agonistici, rappresentano un importante momento di visibilità e divulgazione.
E poi ci sono le attività spiccatamente solidali, e inquesto ambito possiamo ritenerci pienamente soddisfatti per aver realizzato efficacemente tre importanti iniziative.
*Giornata La vacanza del sorriso*: ancora una volta la Sezione ha dato prova di attenzione intrattenendo per una giornata bambini con problemi oncologici che il Cilento ospita per una settimana insieme alle loro famiglie. Questa ospitalità, offerta in maniera gratuita da varie entità (pubbliche e private) cilentane, nel nostro caso si estrinseca in una giornata di mare che ha visto l'uscita in barca a vela, pranzo presso la sede sociale e infine giochi nell'area portuale.
Come sempre è stata un'attività che ha arricchito di esperienza ed emozioni il sottoscritto e tutti quei soci sensibili che hanno dedicato la giornata e messo a disposizione i mezzi necessari alla riuscita del tutto. Gli sguardi felici di quei bambini e la gratitudine espressa dai loro genitori non hanno prezzo ed è per questo che, a mio avviso, si tratta dell'evento più significativo dell'anno e da ripetere assolutamente nel 2017.
*Trofeo Velico AIL - Pagaiando tra le vele:* un evento oramai classico della solidarietà sociale, in cui la sezione da 15 anni (da 9 in tandem con il Circolo canottieri Agropoli)dedica questa giornata alla divulgazione dell'attività svolta dall'AIL ed alla raccolta di fondi da devolvere agli scopi della stessa. Una giornata importante che coinvolge, oltre alle associazioni organizzanti, anche autorità civili e militari che non hanno fatto mai mancare la testimonianza del valore con cui i rispettivi ambiti considerano la manifestazione.
*Giornata per i bambini del Saharawi:* ecco un altro momento in cui il cuore dei soci della sezione mostra sensibilità ed affetto verso questi ragazzini, che vivono in un territorio in perenne conflitto. Figli di un popolo senza patria, osteggiati dai governi del Marocco e della Mauritania, vivono in un angolo sperduto del deserto, dove soddisfare pure il bisogno più elementare della sete costa fatica e pericolo. Questi bambini vengono accolti per un mese da associazioni italiane con l'intento di offrire loro un periodo di tranquillità, gioco e diversità. Noi li ospitiamo per un giorno, con uscita a mare e pranzo in sede. È meraviglioso leggere la gioia nei loro occhi e vedere come, nonostante la precarietà della loro situazione, siano capaci di sognare, cantare e giocare come dovrebbe essere ovvio per tutti i bambini del mondo.
A fine della giornata, pur felici di aver contribuito ad un momento di serenità, nel trarre le considerazioni finali si scopre che in generale si fa sempre troppo poco e ci si sente impotenti verso dinamiche ingovernabili di cui questi piccoli sono vittime, malgrado la tenera età e tutti i nostri buoni propositi.

LA GIORNATA PER I BAMBINI DEL SAHARAWI.

***Attivita' socio-sportive***

La vela. E' indubbio che le manifestazioni veliche svolte nell'anno rappresentano gli eventi più significativi nel panorama velico del Golfo di Salerno. Al "Campionato primaverile Costiera Cilentana" vi è stata la partecipazione di oltre 30 unità con equipaggi particolarmente agguerriti, in parte provenienti da altri circoli campani e tutti di ottimo livello. Un evento oramai che entusiasma i partecipanti, i soci che prestano assistenza e i numerosi spettatori che dalle alture ne seguono lo svolgimento. La "Regata delle due costiere" è una kermesse particolarissima per la difficoltà del percorso. L'idea di "regatare" tra la costa cilentana a quella amalfitana, nel solco degli antichi commerci via mare che si svolgevano tra le due zone, è di per se accattivante, ma lo svolgimento è condizionato dalle caratteristiche orografiche dei monti Lattari. Infatti, se durante la notte si può generalmente contare su una robusta brezza di terra che spira dalla piana del Sele (c.d. chiaialone), man mano che ci si approssima al punto di virata (Isolotti li Galli) la cortina dei monti tende ad annullare l'effetto delle termiche. Una regata in cui pochi iscritti riescono a tagliare il traguardo di Agropoli in tempo utile, ma che comunque proprio per questo affascina. La "Veleggiata dell'Amicizia" si è tenuta per la prima volta nel 2016, la domenica successiva al primo maggio. Vi ha partecipato buona parte delle unità iscritte al "primaverile" con la scopo di ribadire il concetto di amicizia tra la gente di mare e l'amore che si nutre per lo stesso. Infatti, esaurito l'agonismo insito nel campionato, ci si è rilassati con una veleggiata in cui la lotta viene gestita con l'unico fine di divertimento goliardico.

La "Velalonga Agropolese" è la riedizione annuale del primo evento velico tenuto ad Agropoli ventiquattro anni addietro. Dedicato ad un socio velista scomparso, si disputa solitamente con una regata costiera diretta verso la foce del Sele o verso Punta Licosa. Molto sentita a livello locale ha visto la partecipazione di oltre 30 unità. "Vela d'autunno – Trofeo Nino Rainis" è il nostro campionato autunnale oramai giunto alla VI edizione. Si è tenuto tra fine settembre ed inizio novembre, in cinque prove. Ha visto la partecipazione di 30 unità suddivise in quattro classi. E' dedicato al giudice FIV Nino Rainis, amico personale e della sezione, che fino all'ultimo giorno ha prestato la sua diligente opera al servizio della vela e della nostra sezione. Il campionato vuole essere la celebrazione della sua passione e un ossequio alla collaborazione che ci ha sempre assicurato. L'edizione di quest'anno è stata favorita da condizioni meteo per lo più ottimali, tanto che non è stato necessario disputare gare di recupero, e per tale ragione ci siamo "inventati"... la "Regata di San Martino"; in effetti questa regata è stata voluta dalla coralità degli iscritti al campionato autunnale, i quali ancora "assetati" di mare, hanno proposto di "usare" la giornata dedicata ad un eventuale recupero per disputare una gara a se stante. Ne è venuta fuori una bella regata che si è conclusa con un momento conviviale organizzato in sede.

LA FESTA DELLA CAMBUSA, 27 AGOSTO 2016.

LA GARA DI PESCA A SEPPIE E POLPI.

La pesca. Da tre anni anche il programma delle gare di pesca è divenuto più ampio ed organizzato in due campionati, un primaverile ed un autunnale; quantunque le definizioni non fotografano nel dettaglio l'arco temporale in cui le gare si svolgono, si tratta comunque di due campionati ben organizzati e strutturati con gare nelle varie discipline, generalmente praticate in zona a livello amatoriale. Non sono gare inserite in calendari federali, per questo le regole sono stabilite autonomamente dal gruppo sportivo e sottostanno unicamente alle norme generali sulle taglie minime e sulle specie non pescabili. In generale, i partecipanti sono uniti da uno spirito misto tra goliardia ed agonismo che arricchisce i momenti di simpatiche e a volte caustiche battute e "sfottò". Nel panorama di un generalizzato apprezzamento, non manca qualche sporadica nota dissonante, attinente più che altro al rigore nell'applicazione delle regole, viste a volte troppo stringenti. C'è stato pure qualche appunto riguardante l'orario di inizio delle gare, ritenuto troppo mattiniero, ma anche in questo caso si tratta di casi sporadici sollevati da soci che non hanno ancora pienamente interpretato lo spirito delle competizioni. Tuttavia si cercherà di conciliare tutte le esigenze senza svilire la valenza di alcune gare che di per sé prevedono uno svolgimento mattiniero. Si è partiti a febbraio con la gara di "Bolentino generico" che ha visto una nutrita partecipazione; in questa gara ha trionfato un equipaggio con una pescata eccezionale di ben 14 chili, staccando di molto il secondo che ha pescato 2,3 chili. Ad aprile si è disputata la gara di "Bolentino notturno a occhiate", una gara affascinante per la suggestione che solo il mare di notte riesce a profondere, tuttavia non molto seguita visto che vi hanno partecipato solo 17 equipaggi. Un numero di tutto rispetto ma non in linea con le partecipazioni a cui siamo abituati. Risaliamo nuovamente con i numeri a maggio per un'altra gara di "Bolentino generico": sicuramente favoriti dal clima oramai addolcitosi, vi hanno partecipato 30 equipaggi. Arriviamo a luglio per un'altra gara di "Bolentino notturno a mormore", con una buona partecipazione ma scarso pescato. È stata comunque un'occasione per godere della compagnia e di una serata di mare meravigliosa. Arriviamo a settembre, il tempo della "Traina costiera": si è registrata un'ampia partecipazione ma le condizioni meteo-marine non proprio ideali hanno costretto al rientro anticipato numerosi equipaggi. I più agguerriti hanno comunque portato a compimento la gara con risultati abbastanza lusinghieri. Ad ottobre si è svolta la classica delle classiche e la più attesa gara di pesca annuale a "Seppie e polpi": ben 45 equipaggi in gara, per una giornata caratterizzata dall'assoluta assenza di vento e quindi dello scarroccio necessario per un buon risultato. Il pescato, infatti, è stato modesto e molti equipaggi, scoraggiati forse dalla scarsità di prede, sono rientrati prima del limite. A novembre le difficili condizioni meteo non hanno consentito lo svolgimento della prevista gara "Seppie e Polpi - la vendetta", una sorta di rivincita sui primi piazzati nella gara precedente. Purtroppo le condizioni inclementi non hanno consentito la disputa neppure del

LA GIORNATA DELLA SICUREZZA, INCONTRO CON GLI STUDENTI DEL LICEO GATTO.

recupero previsto. Su questo aspetto si sono registrati pareri contrastanti in ordine alla praticabilità o meno del mare; la decisione finale di annullare le gare è stata presa dal sottoscritto verificando fino all'ultimo istante i bollettini e le possibili evoluzioni del tempo, tenendo particolarmente conto della sicurezza, del grado generale di competenza e della solidità delle barche. Per il futuro sarà il caso di decidere nella stessa mattina dello svolgimento, come già si fa per le regate veliche. Alla fine, novembre ha concesso una tregua e siamo riusciti a svolgere l'ultima gara prevista "Pesca che passione – tutto fa brodo": una gara che non pone limiti, se non quelli di legge, al pescabile e quindi lascia ampio spazio di espressione ai più ferrati nelle varie discipline. Una bella giornata, con una buona partecipazione ed un discreto pescato.

***La cambusa***

Come da tradizione, a fine agosto si tenuta la XV edizione della Sagra della cambusa, la kermesse culinaria che vede i soci impegnarsi nella preparazione di piatti a tema (quest'anno genericamente cucina di mare), a bordo delle proprie barche. L'impostazione agonistica è puramente goliardica ed è una mera scusa per incontrarsi, migliorare le preparazioni ma soprattutto divertirsi "gozzovigliando" insieme. E come da tradizione non è mancata qualche segnalazione riguardante la "più o meno correttezza" di qualche concorrente, che furbescamente ha portato qualcosa di già preparato a casa o cucinato da chissà quale professionista. La serata è stata comunque magnifica e il gradimento è stato pressoché generale, il tutto grazie ai soci che hanno interpretato il giusto spirito della serata e ai tanti che hanno dato il loro contributo attivo, lavorando per organizzare l'evento. A fine serata, quando forse in qualcuno il livello etilico si era innalzato, sono emerse considerazioni fuori luogo che sinceramente si sarebbero potute evitare. Resta la determinazione di continuare su questa strada perché, a prescindere da tutto, ci siamo divertiti tutti.

***Le scuole***

Al liceo A. Gatto, in accordo con la dirigenza e in ossequio alla missione della Sezione di divulgare la cultura e il sapere marinaresco, si è tenuto un interessante percorso di avvicinamento al mare ed alla vela in particolare, a cui hanno partecipato una ventina di ragazzi del locale liceo. Secondo un programma condiviso con il Dirigente dell'istituto si è parlato di teoria nautica, quindi la barca, il vento, la vela, attrezzature e manovre, le andature, la stabilità, il carteggio, la sicurezza in mare, i nodi; e si è parlato anche di educazione ambientale, del complesso ecosistema del mare, dell'impatto delle attività umane sulle risorse marine e delle particolarità ambientali del mare cilentano e delle sue coste.

C'è poi stata l'attività pratica con cinque uscite in mare di circa due ore ciascuna, una serie di lezioni su cabinati a vela durante le quali i ragazzi hanno imparato le manovre base per poter condurre un natante.

I corsi su Laser e Optmist: grande successo e gradimento per la scuola di derive, che soprattutto nel periodo post scolastico ha registrato un numero eccezionale di frequentatori. Infatti allo zoccolo duro degli irriducibili che escono in mare tutto l'anno a bordo di Laser o di 470 si sono avvicendati decine di ragazzi e bambini ansiosi e felici di apprendere i primi rudimenti della navigazione a vela. Nel solco degli scopi sociali, l'apprendere la vela è un modo

LA FESTA SOCIALE ALLA CASA BIANCA L'11 DICEMBRE 2016.

di socializzare, e non a caso si parla del "gioco della vela", un modo per imparare a stare insieme, rispettare il mare e l'ambiente.

Corsi di patente nautica: anche nel 2016 abbiamo tenuto i consueti corsi per il conseguimento della patente nautica vela-motore entro le 12 miglia. Grazie a una didattica ormai sperimentata e alla passione profusa dall'istruttore di vela, che gratuitamente mette a disposizione la sua barca, il suo tempo e la sua competenza, gli iscritti hanno fatto registrare una percentuale di conseguimento intorno al 90%. Abbiamo già prenotazioni per il 2017 e quindi continueremo su questa strada.

***La propaganda***

Grazie all'impegno profuso gratuitamente dal nostro Web Master Paolo Rocca, nel corso del 2016 il sito della sezione ha cambiato radicalmente aspetto e una volta che ci si sarà impratichiti sarà agevole attingere ai settori di proprio interesse. Il sito è uno dei migliori mezzi per far conoscere le attività e il valore della nostra associazione sul territorio. L'invito è di contribuirne al suo arricchimento inviando foto, considerazioni e suggerimenti.

C'è poi Acqua Marina, il nostro notiziario online curato da Massimo Vicinanza che è divenuto una pubblicazione apprezzata per la qualità degli articoli e grazie all'impostazione grafica scelta. Anche in questo caso, come per il sito, è importante che i soci mandino foto, articoli e suggerimenti. Il sistema di diffusione online è il futuro, permette un'agilità di redazione e una vasta fruizione, impensabile per le versione stampate; si attaglia, inoltre, alla vocazione ambientalistica della Lega Navale, evitando lo spreco di carta e di inchiostri nocivi.

Nel 2016, insieme alla crescita del notiziario Acqua Marina, per la prima volta abbiamo avuto un calendario di Sezione. E' molto piaciuto e pertanto è stato realizzato anche per il 2017. Si è deciso un formato che valorizzasse al massimo le foto scelte tra quelle che i soci hanno inviato e ne è venuto fuori un notevole strumento di propaganda e diffusione della nostra immagine. Per questo motivo lo rifaremo anche il prossimo anno, quindi armatevi di voglia e di macchina fotografica e incominciate a scattare fotografie per la prossima edizione.

La Festa Sociale: nell'attesa che a qualcuno venga l'idea adatta a modificarne l'impostazione, anche quest'anno l'appuntamento si è svolto come una giornata quasi esclusivamente conviviale, a cui sono intervenuti circa 200 soci e famigliari. Pur con l'impostazione tradizionale, è stata l'occasione per svolgere la premiazione della maggior parte degli eventi del 2016 e per fare qualche riflessione sullo stato del sodalizio. Il tutto ha riscontrato un generale gradimento, per cui ci possiamo ritenere soddisfatti.

In definitiva, posso affermare che il bilancio annuale è stato piuttosto positivo. Approfitto di questo numero "solstiziale" per ringraziare tutti coloro che hanno contribuito a questo risultato con la loro opera, spesso silenziosa, la loro pacata perseveranza e soprattutto per l'incoraggiamento dato a me e a tutti i componenti degli Organi di sezione. Sono queste persone, del tutto disinteressate, il vero cuore pulsante della sezione; di questo sono più che certo, per averlo personalmente riscontrato in sodalizi simili al nostro che, privi di tale impulso, arrancano per raggiungere anche minimi obbiettivi. Infine, un augurio a tutti i soci ed alle loro famiglie affinché il futuro sia sereno, ricco di emozioni e di crescita.

ANDREAS **RYLL**
www.bordreporter.com

# EISJACHTEN
## la vela sul ghiaccio

Quando ero ragazzo in Germania l'inverno era una certezza. Ma quello che ricordo con maggiore nitidezza fu l'inverno del 1978/79 che per la mia nazione fu durissimo. Eppure, mentre il paese sprofondava nella neve accadeva qualcosa di speciale. "*La Germania settentrionale affondata nella neve*", titolava il nostro quotidiano locale Neue Ruhr Zeitung il 30 dicembre 1978, e nei giorni successivi riportava le notizie del collasso del traffico sulle autostrade rese impraticabili da neve e ghiaccio, dei paesi intrappolati senza corrente elettrica, del caos nei trasporti delle ferrovie dello Stato, dei carri armati dell'esercito federale che trasportavano i malati negli ospedali. A Natale nessuno poteva immaginare l'arrivo del freddo polare e cosa sarebbe accaduto solo un paio di giorni dopo. Il clima, durante i giorni di festa era mite, quasi primaverile, e pioveva a dirotto. Ma più al nord, tuttavia, un fronte di ghiaccio si spostava dalla Svezia e si scontrava con il fronte di aria calda sulla regione lungo il Mar Baltico. In alcune località la temperatura calò in poche ore di più di venti gradi e la pioggia si trasformò in una bufera di neve, e così anche nel mio piccolo paese.
Per noi ragazzi il freddo rigido e tanta neve erano una cosa molto gradita. Le scuole restavano chiuse e così le nostre vacanze natalizie duravano più a lungo. Il lago dove l'estate andavamo a veleggiare con i nostri Optimist e Laser si congelava così tanto che finalmente - oltre al gioco del hockey sul ghiaccio - potevamo scivolare con le nostre slitte

PAESAGGIO CON UN CANALE GHIACCIATO, PATTINATORI E BARCHE DA GHIACCIO DIPINTO DA ADAM VAN BREEN NEL 1611 E CONSERVATO PRESSO IL RIJKSMUSEUM DI AMSTERDAM.

© DN Nederland

UNA REGATA SU LAGO GHIACCIATO NEGLI ANNI SESSANTA.

da neve o con i pattini. Ma quell'inverno la nostra voglia di divertirci non ebbe limiti e cominciammo a costruire le nostre imbarcazioni "fai da te": nascevano le nostre prime *Eisjachten*. Con po' di legno, un bastone, un manico della scopa, qualche lenzuolo per la randa. Ancora ricordo quando a casa sentivo: "Sai dove sono le nostre lenzuola? Qualcuno le ha prese!". Sotto una tavola di legno legavamo i nostri pattini, montavamo al meglio bastone e lenzuola ed eravamo così pronti per sfidare vento e velocità.
Oggi le *Eisjachten* moderne che si inseguono a più di 100 chilometri all'ora su laghi o acque costiere congelati sono uno spettacolo impressionante, come lo erano i viaggi dei "velieri di ghiaccio" nei secoli scorsi, quando queste imbarcazioni a vela assicuravano la fornitura di viveri ai residenti dei "*Bodden*", delle baie poco profonde delle acque costiere, attraverso il Mar Baltico ghiacciato.
A quell'epoca la vela su ghiaccio apparteneva al mondo dei pescatori e dei traghettatori. Questo mezzo di trasporto fu probabilmente inventato nel XVI secolo da pescatori olandesi che cercavano un modo di muoversi velocemente sui laghi e canali ghiacciati. Dal momento che le loro barche non potevano più veleggiare, montavano una piccola vela a prua e dei pattini in modo che il vento spostava l'imbarcazione. Già nella pittura del paesaggio olandese dei primi anni del XVII secolo si notano barche a vela sui pattini. Il costruttore di barche Federik Henrik af Chapman ha prodotto nel 1768 il più antico disegno conosciuto di una speciale barca a vela su ghiaccio. I primi riferimenti scritti sui principali incidenti si trovano, invece, nelle relazioni del 1830 di Wilhelm Beerbohm, l'ispettore superiore della pesca. Certamente non è solo la velocità e la superficie liscia che ha fatto della vela su ghiaccio, soprattutto in tempi passati, una pratica avventurosa e pericolosa. Crepacci nascosti, sbalzi di vento e la temerarietà hanno certamente contribuito ai gravi incidenti. Non è un caso che ci siano numerosi termini nella lingua tedesca per indicare le varie condizioni del ghiaccio, come *Blänke* (buchi), *Boste* (crepa) o *Schaumeis* (superficialmente congelato o zona impraticabile).
Fino ad oggi la vela sul ghiaccio vive di tradizione. Cominciamo con la tecnica di navigazione che differisce leggermente dalla vela sull'acqua. Come a mare, anche sul ghiaccio il vero segreto è il vento apparente, che permette al veicolo una velocità maggiore di quella che otterrebbe "solo" con il vento reale. Ma a differenza delle barche gli *Eisjachten* utilizzano il vento apparente in un modo particolarmente efficace e perciò riescono a raggiungere velocità da capogiro.
In che modo la vela su ghiaccio si sia diffusa subito in tutti i continenti è ancora poco chiaro, soprattutto negli Stati Uniti dove ebbe un vero e proprio boom, tanto che nel 1865 sul fiume Hudson nacque il primo club di vela

7 APRILE 2016, REGATA SUL LAGO BAJKAL IN RUSSIA.

© DN Nederland

IL LAGO BAJKAL, PATRIMONIO UNESCO DAL 1996.

su ghiaccio nel mondo. Ma per poter organizzare delle competizioni occorrevano barche uniformi, dei monotipo. Così, nel 1930 il "Detroit News" dette vita da un concorso di progettazione. Il risultato fu la DN-Class (da Detroit News), una barca One design per le competizioni internazionali con peso, lunghezza e larghezza standardizzati. Da allora l'imbarcazione non è cambiata e deve avere le seguenti dimensioni: lunghezza: 3,60 metri; albero: 4.70 metri; vela: 6,50 mq; plank: 2,40 metri; peso scafo minimo 21 chili.
In tutto il mondo oggi si contano circa 1.500 imbarcazioni della classe DN.
Questa disciplina viene praticata su appositi mezzi composti da una fusoliera, dove trova posto il pilota, due ali che hanno alla loro estremità due pattini, un terzo punto di appoggio a prua, ed una randa. Il mezzo, com'è facile immaginare, è superleggero. Il pericolo di cedimenti strutturali o di collisioni, chiaramente, è sempre dietro l'angolo, ma sembra che anche questo rischio generi divertimento, un po' come succede in Formula Uno. In Europa e Nord America esistono diverse classi ma la DN Class è l'unica valida a livello internazionale. Il prezzo per una barca, pattini compresi, parte da 1.500 euro fino al costo di un'auto di classe media. Chi è capace può anche costruirsi da solo una barca per il ghiaccio, e i piani esatti per la costruzione si possono trovare online. Veloce ed eccitante, è il nuovo sport di tendenza per chi ama l'adrenalina!

LAVORI DI MANUTENZIONE SU UN MONOTIPO DN.

LINEA DI PARTENZA DELLA REGATA SUL LAGO BAJKAL.

© IDNIYRA - Europe

© Eize Hoekstra

IL CAMPIONATO OLANDESE SUL LAGO TSJÛKEMAR.

Quando arriva il gelo, i velisti "duri" iniziano a giocare… è proprio il caso di dirlo! Si chiama *ice flying* ed è l'ultima frontiera degli sport invernali. La vela su ghiaccio è una disciplina sportiva sempre più praticata e a quanto pare anche molto divertente per chi ama le grandi sfide all'insegna dell'adrenalina! Le piccole imbarcazioni snelle con una randa e tre pattini possono raggiungere velocità di 100 chilometri l'ora grazie a fatto che l'energia eolica viene convertita quasi senza perdita di velocità. L'attuale record misurato è di 135 chilometri l'ora ed è stato raggiunto nel 2009. Le alte velocità durante la guida, tuttavia, non mettono sotto sforzo solo il materiale, ma anche il corpo del velista. Mantenere l'imbarcazione sotto controllo - anche da sdraiati - richiede forza, massima concentrazione e bisogna essere in grande forma. La vela su ghiaccio è possibile solo in regioni molto fredde perché bisogna avere la certezza che l'acqua del lago sia completamente ghiacciata. Oggi questo sport è diffuso in alcune parti del Nord Europa, nella regione del Baltico, in Russia ed in Europa Centrale, nel nord degli Stati Uniti e in Canada. In particolare la zona della Masuria, una regione nella Polonia nord-orientale, è diventata un importante punto di riferimento per chiunque pratichi questa disciplina.

© DN Nederland

LA WESTERN CHALLENGE 2011 SUL LAKE CHRISTINA NEL MINNESOTA (USA).

A causa delle elevate velocità raggiungibili per fare la vela sul ghiaccio è necessario possedere una patente specifica e per evitare collisioni è fondamentale il rispetto delle regole sul diritto di precedenza. In una regata i partecipanti sono divisi in gruppi con un massimo di 50 velisti. Un giro è lungo di circa 1,5 o 2,5 chilometri e deve essere fatto più volte fino ad arrivare a percorrere 6.44 km (4 miglia). La partenza è molto importante! Proprio come quando si guida un bob, la barca viene spinta per ottenere un'alta velocità sin dall'inizio. Dal 1972, ogni anno si svolgono in Europa o negli Stati Uniti la Coppa del Mondo ed il Gold Cup DN.

© DN Nederland

REGATA SUL LAGO BAJKAL IL 9 APRILE 2015.

In Italia, la zona dove questo sporto si pratica in modo più diffuso è l'Alta Val Venosta, e con la stagione invernale diventa uno dei migliori siti per l'*Ice Flying* attirando centinaia di appassionati. Qui, infatti, vengono allestite delle piste apposite che godono del vento costante che arriva proprio dalle vallate. Un altro sport che sta appassionando gli amanti della vela è senza dubbio lo *snowkite*, che abbina una vela, il *kite*, alla normale attrezzatura da sci o a uno snowboard. Le condizioni ideali per praticare questo sport sono un piano ghiacciato che consenta di prendere velocità e sollevarsi da terra con l'aiuto del vento che gonfia il *kite*. Anche in questo caso la meta obbligata è l'alta Val Venosta, ed in particolar modo il lago di Resia.

Oggi, trentotto anni dopo, mi domando come sarà quest'inverno. Forse gli appassionati di vela su ghiaccio potranno godere di un' annata da brividi con temperature basse, ghiaccio limpidissimo e sole tutto il giorno. Non potrei desiderare di più, come quando ero ragazzo e mi divertivo con gli amici a sperimentare le nostre piccole imbarcazioni fatte di una tavola di legno, due paia di pattini ed un lenzuolo.

UGO **PONS SALABELLE**
FOTOGRAFO E ISTRUTTORE FICK

# L'ORIZZONTE DEL KAYAK DA MARE

## *Alla scoperta di una diversa prospettiva*

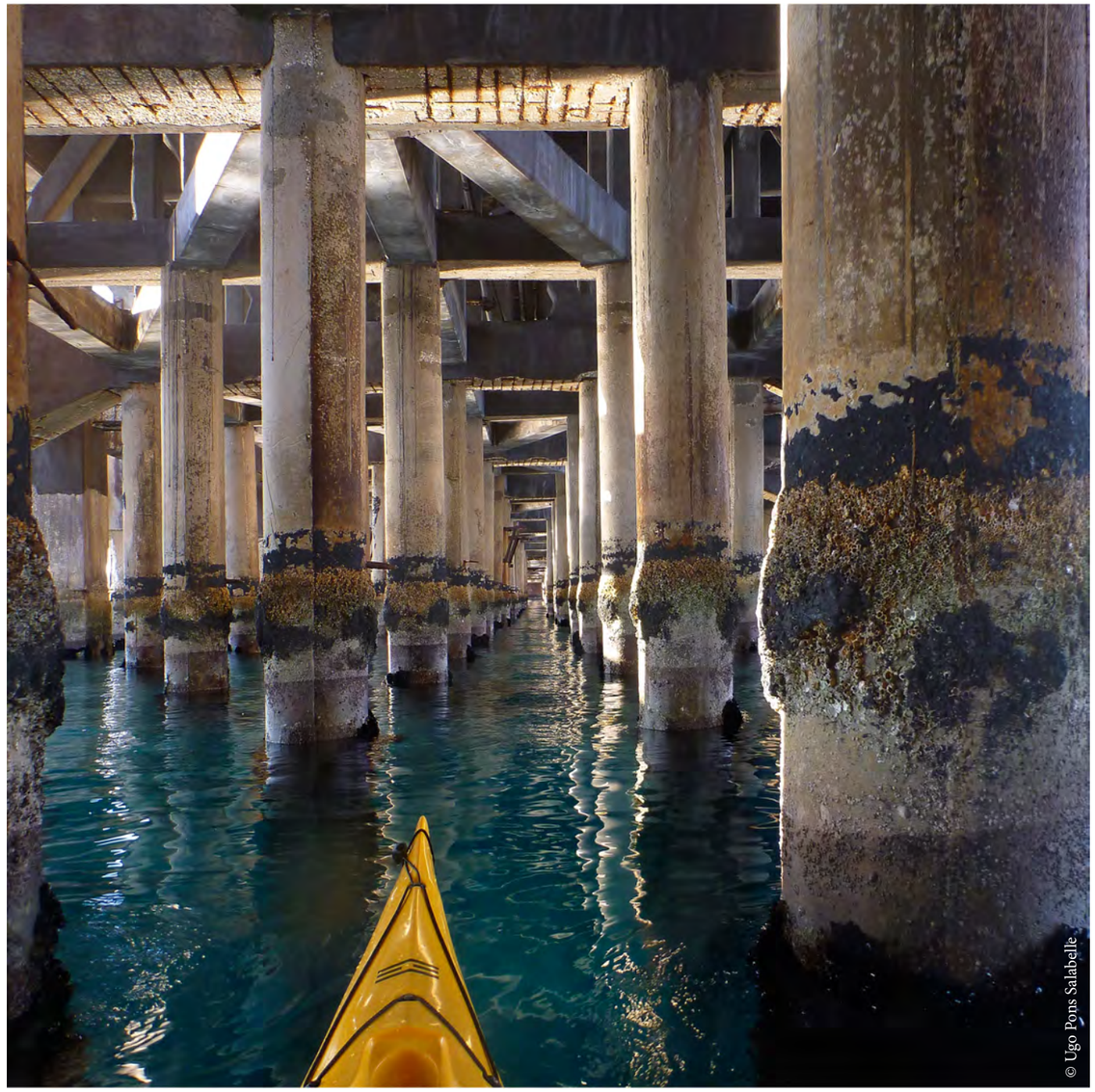
Sui nostri mari vediamo spesso queste piccole, sottili e agili barche che a volte chiamiamo impropriamente canoe e a volte più correttamente kayak.
Qualche volte ci soffermiamo anche a guardare le loro varie conformazioni, le linee d'acqua e forse notiamo che ci sono grandi differenze non solo nelle barche stesse ma anche nelle attrezzature e negli stessi kayakers.
Esistono di fatto tantissimi tipi di kayak con una varietà di caratteristiche estetiche e funzionali veramente ampia ma quello che veramente qualifica e distingue un kayak (e quindi il kayaker o kayakkista ) da un altro è fondamentalmente l'uso che se ne fa .
La barca da cui discende il moderno kayak è il *qajaq* groenlandese.*La popolazione cui si fa prevalentemente riferimento è dunque quella degli Inuit della Groenlandia dove *Qajaq* significa barca per uomo e si differenzia dall'*Umiaq*, barca per donne che, per capirci, è una sorte di baleniera a remi con il fondo piatto.
All'epoca della caccia tradizionale non era una questione sessista ma una questione di uso, funzionalità e divisione dei compiti: entrambe le barche erano costruite con materiali di risulta del mare (legno) e pelle di foca impermeabilizzata ma il *qajaq* era usato prevalentemente per la caccia e l'*umiaq* principalmente per i trasporti di materiali e persone. Ai remi quasi sempre le donne.
Ci si potrebbe domandare perché avendo la capacità tecnica di costruire barche così simili alle nostre da pesca e navigazione gli Inuit e gli Aleutini costruissero e utilizzassero invece *qajaq* e *baidarka*?

© Ugo Pons Salabelle

© Ugo Pons Salabelle

© Ugo Pons Salabelle

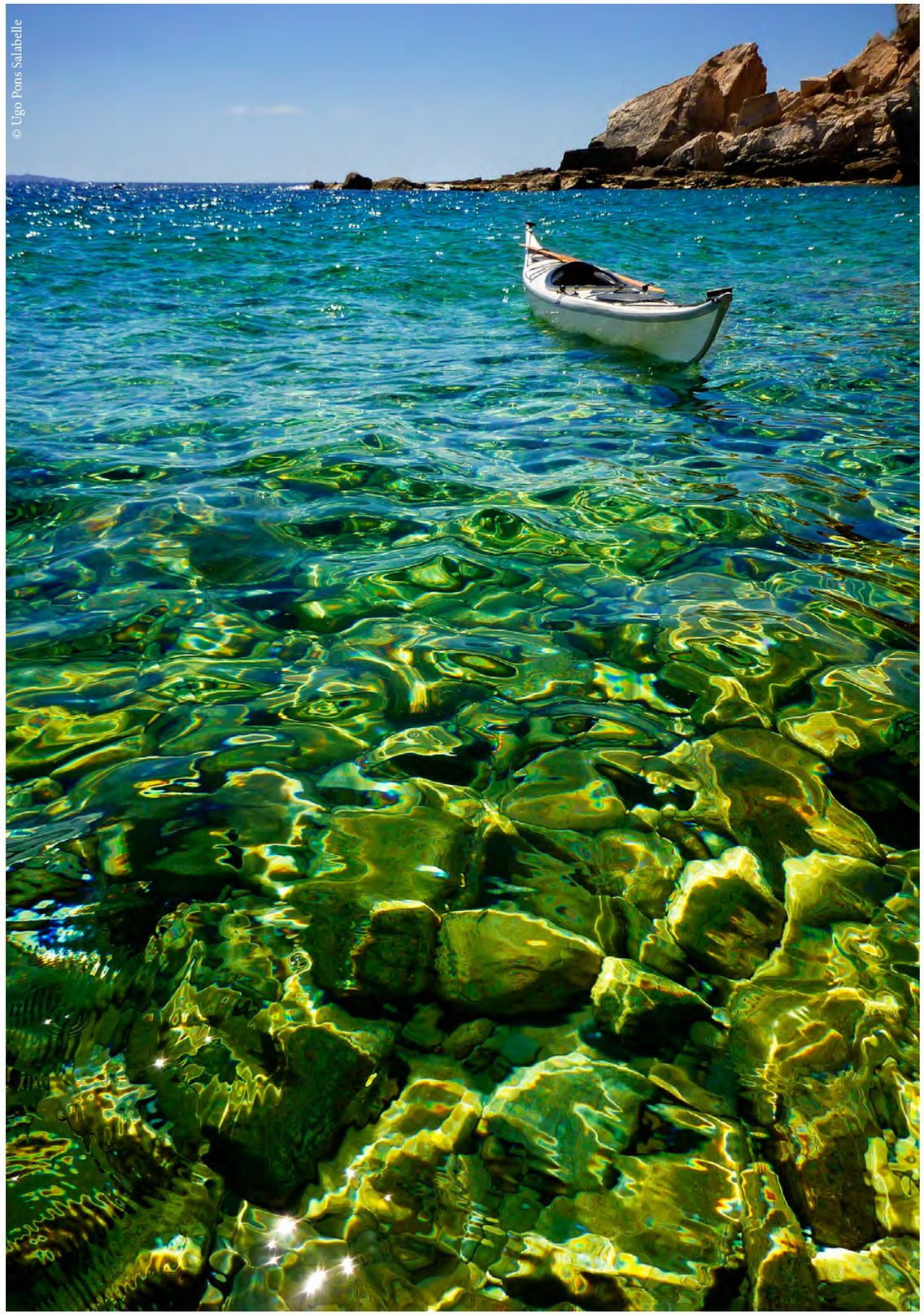
© Ugo Pons Salabelle



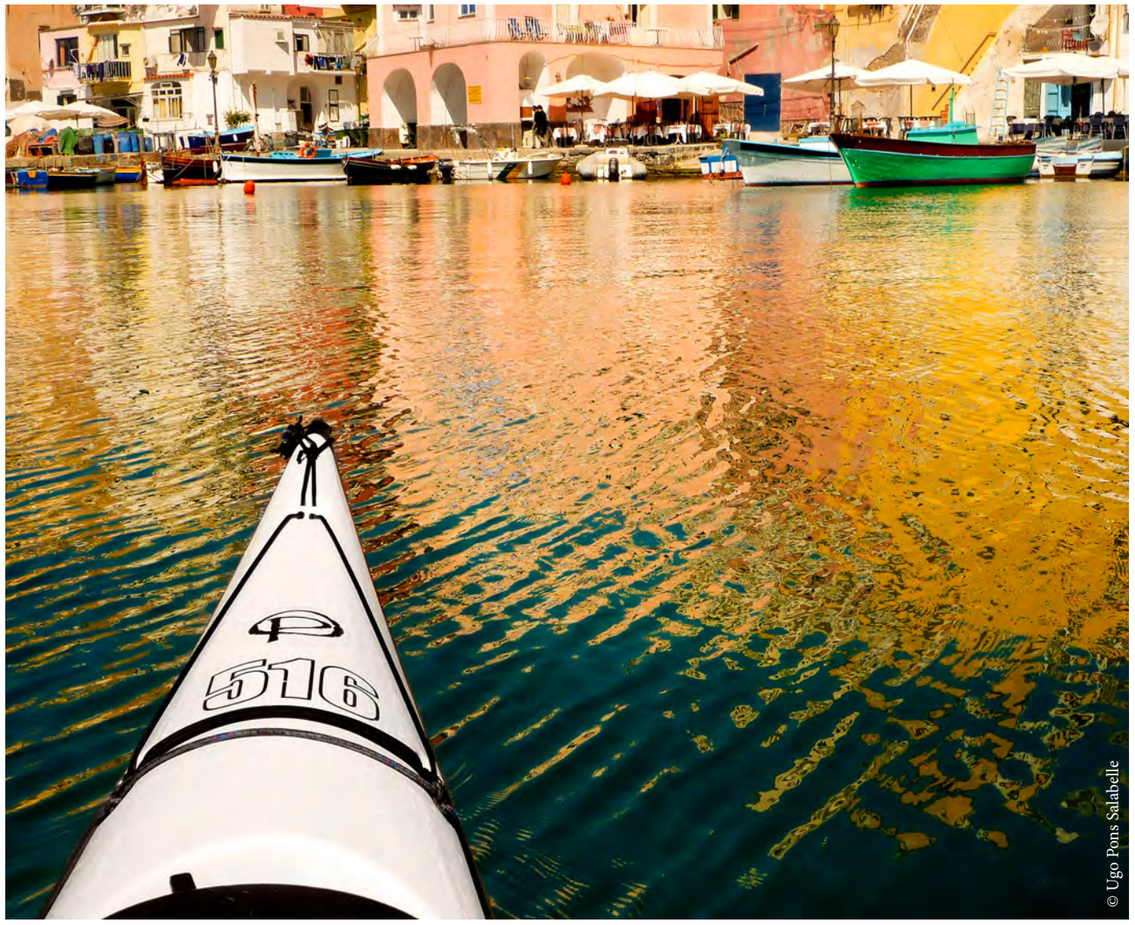

Oltre le ovvie proprietà venatorie, come la poca visibilità in acqua, le caratteristiche di queste barche sono la capacità di incassare venti e mari fortissimi.
Sono veloci con un dispendio fisico limitato, inaffondabili e auto raddrizzanti con una semplice manovra dopo il ribaltamento.
I *qajaq* erano le barche perfette nei mari e nei territori più inospitali della terra là dove la sopravvivenza era il problema di ogni giorno. L'Inuit usciva in mare a caccia e non sapeva per quanto tempo sarebbe durata la sua ricerca. Amministrare le forze era una priorità. Pagaiava poche ore o forse tutta la giornata. Una caduta in acqua da una barca aperta sarebbe stata letale.
Il kayaker groenlandese con il suo *tuiliq* (indumento di pelle di foca impermeabilizzato che faceva fuoriuscire solo il viso e si chiudeva sulla barca stessa) indossava il *qajaq* come un vestito, un tutt'uno per cavalcare le onde e sfidare il vento.
La leggenda scozzese del Selkie, una sirena che indossando una pelliccia di foca poteva vivere in mare ma se ne era privata non ci poteva più tornare, potrebbe derivare da un breve soggiorno di qualche Inuit su quelle coste.
Questo kayak originario era stato dunque progettato per essere la barca per le condizioni di mare più dure.
Arrivato ai giorni nostri con spesso molte variazioni (come ad esempio i cosiddetti *Sit on top,* barche non pontate su cui ci si siede sopra) il kayak si contraddistingue fondamentalmente per l'utilizzo che se ne fa.
Il primo uso che notiamo tutti in estate è quello da barchino, tipo pedalò o pattino di altri tempi, per spostarsi dalla spiaggia allo scoglio di fronte o per andare a fare il bagno

In tutto l'arco geografico artico e sub artico
che va da Est fino a Ovest del continente Nordamericano,
dalla Groenlandia fino all'Alaska allungandosi alle Isole
Aleutine ma anche più giù oltre il Canada
sono esistite ed hanno funzionato barche che potremmo
sempre comunque definire kayak.
La più famosa, oltre il *qajaq*, è il *baidarka* aleutino.

© Ugo Pons Salabelle




un poco più in là. Il bagnante che pagaia è in costume o poco più, sempre sprovvisto di una qualunque tecnica e di una qualche dotazione di sicurezza. Gli spazi e i tempi di percorrenza però sono minimi.
Il secondo uso è quello dello sport-fitness non agonistico. Si può pagaiare su qualunque kayak ma sono privilegiati quelli più performanti e veloci.
I percorsi, non sempre lunghissimi, sono spesso calcolati come tempo di allenamento, media, Vo2max etc. etc. Il kayaker è sempre minimamente vestito e poco equipaggiato perché considera l'uscita in mare come un allenamento all'aperto, una passeggiata a scopo salutare o una seduta in palestra. Il terzo uso è quello propriamente del kayak da mare.  La barca naviga per mare con un marinaio a bordo ed è attrezzata per affrontare tutti quei problemi che la navigazione può presentare. Il kayaker è il timoniere, il navigatore ed anche il motore.  Ha stabilito una rotta su di una carta nautica e sa perfettamente che mantenerla per mare sarà cosa diversa.  Sa che per le lunghe e medie distanze ogni scarroccio o deriva sarà uno spreco di forza o una fonte di pericolo anche nei percorsi più brevi, sa calcolare e dosare il motore e sa sfruttare a suo vantaggio ogni movimento del mare quando questo è favorevole al suo scopo.
Il kayaker da mare usa la bussola più di quanto questa non sia usata oggi sulle barche a motore da turismo. Conosce tutti i segnali che l'uomo e la natura hanno messo per mare ed ha acquisito una sensibilità all'onda che lo rende consapevole di ogni suo mutamento.
I seakayakers sono forti marinai ed hanno attraversato l'Atlantico, circumnavigato l'Australia, la Gran Bretagna, l'Italia e chissà quant'altro ancora che neanche sappiamo.
L'impresa eccezionale comunque non è l'orizzonte su cui fa prua il kayak da mare.
Il kayaker vive il mare come pochi altri. Vedendo molte più cose .
Nel kayak, seduti sull'acqua, la visione dell'orizzonte e dei riflessi è fortissima, intensa, emozionante.
Luoghi per altri inaccessibili divengono suoi.
Allora questo marinaio antico muovendosi molto lentamente guarda lo spettacolo di cui fa intimamente parte.
Vive il momento.
Una meta era stata prefissata ma il fine, per ora, non è arrivare.

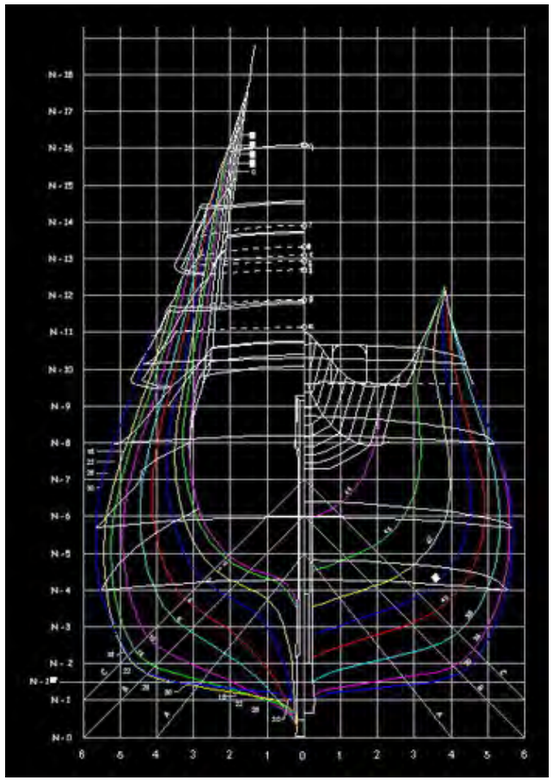


VITO **CAPUTO**

# NAVE REALE VASA

## *UN GALEONE DA GUERRA DEL XVII SECOLO NAUFRAGATO AL SUO PRIMO VIAGGIO*

Per chi va a Stoccolma, tra le cose importanti da visitare c'è un museo nautico, il Vasa Museum.
Se poi si è anche degli inguaribili appassionati di mare allora bisogna per forza visitarlo.
Il Vasa Museum si trova al centro di Stoccolma sulla piccola e bella isola di Djurgården, in passato riserva di caccia reale, ricca di verde e oggi sede di diversi musei e parchi giochi.
Il museo è stato costruito per ospitare la nave Vasa, l'unico vascello da guerra del XVII secolo esistente al mondo e in uno stato di conservazione pressoché perfetto.
Al suo interno il silenzio, i chiaroscuri e l'aria che si respira trasmettono un'atmosfera dal sapore antico, e avvicinandosi all'enorme sala che ospita il vascello si resta davvero senza parole. Sensazioni ed emozioni si susseguono rapidamente, passando dall'ammirazione all'incredulità, dallo stupore all'incanto; sentimenti che si accavallano e si susseguono ma che dicono tutti la stessa cosa: che meraviglia!
Sì che meraviglia! Davanti ai nostri occhi c'è lui, il vascello da guerra Vasa, orgoglioso, maestoso e solenne, splendente in tutta la sua bellezza. Uno spettacolo di potenza che dà i brividi. Guardandolo sembra quasi di vedere e sentire i suoi marinai, lo scroscio del mare e la carezza del vento su quell'antico e nobile vascello ferito ma che si espone, fiero, alla nostra ammirazione. Non si può fare a meno di dire grazie a tutti quelli che hanno lavorato per recuperarlo, restaurarlo e darci oggi la possibilità di vederlo.
Perché avere la possibilità, unica al mondo, di poter ammirare di persona un vascello da guerra di quasi quattro secoli fa, e in più l'unico esistente al mondo, è fonte di



emozioni ma anche di arricchimento culturale.
È stato fatto un ottimo lavoro di restauro, ed è possibile visitare la nave girandoci attorno su livelli diversi, così da poterla ammirare nella sua interezza: la parte bassa

IL MUSEO VASA, PROGETTATO DAGLI ARCHITETTI GÖRAN MÅNSSON E MARIANNE DAHLBÄCK, È STATO INAUGURATO IL 15 GIUGNO 1990 ED È IL MUSEO PIÙ VISITATO DI SVEZIA.

© Johan Israelsson

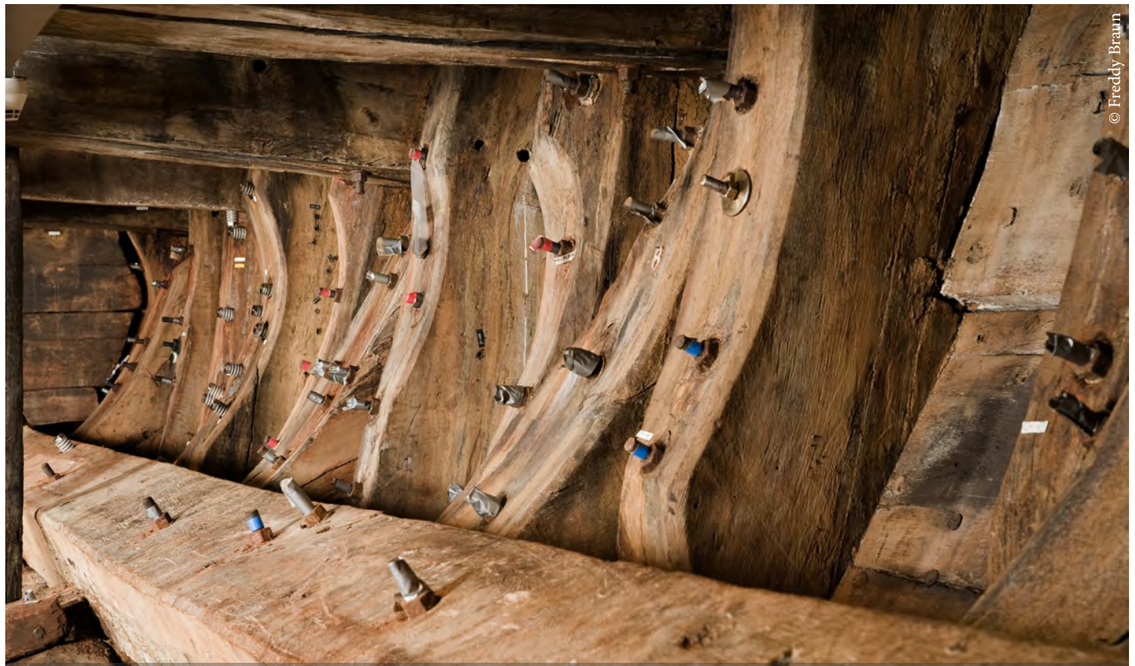
ALL'ESTERNO IL MUSEO VASA OSPITA ALTRE QUATTRO NAVI STORICHE:
IL BATTELLO FANALE FINNGRUNDET DEL 1903, IL ROMPIGHIACCIO SANKT ERIK DEL1915, LA NAVE DA SALVATAGGIO BERNHARD INGELSSON DEL 1944 E IL TORPEDINIERE SPICA DEL 1966.

© Anneli Karlsson, Statens maritima museer

ÅSA EGERQUIST, ESPERTA IN LAVORI DI CARPENTERIA, DURANTE IL LAVORO DI IMBULLONAGGIO.

© Statens maritima museer

IL "CACCIATORE DI RELITTI" ANDERS FRANZÉN E IL SOMMOZZATORE CAPO PER-EDVIN FÄLTING,
I DUE PRINCIPALI PROTAGONISTI DEL RECUPERO DI VASA, SOTT'ACQUA DA 333 ANNI.



© Freddy Braun

DURANTE IL RESTAURO DEL VASCELLO SONO STATI MONTATI BEN 5.000 BULLONI
AL POSTO DELLE ANTICHE VITI, ORMAI COMPLETAMENTE ARRUGGINITE.

VASA IN UN DIPINTO DI FRANCESCO SMITHEMAN. LA NAVE FU COSTRUITA A SKEPPSGÅRDEN E VARATA NEL 1627. AFFONDÒ IL 10 AGOSTO 1628 NEL PORTO DI STOCCOLMA.

dell'opera viva, l'opera morta, il ponte superiore, gli alberi con relativo sartiame. In alcune sale laterali sono poi esposti moltissimi oggetti di arredo, cucina, cannoni con relative palle, fucili, scafandri e cavi di acciaio usati per il recupero e tanto altro ancora. Inoltre, in alcune vetrine ci sono dei modellini che raccontano le fasi più importanti del recupero del relitto.

La storia del vascello Vasa è ricca di aneddoti e misteri.

Nel 1625 il re di Svezia Gustav II Adolf volle far costruire il vascello da guerra più grande e con la maggior potenza di fuoco del Mar de l Nord, e affidò l'incarico al Maestro d'ascia olandese Henrik Hybertsson.

Durante la costruzione del veliero il re Gustav II Adolf impose a Henrik Hybertsson diverse modifiche, e quando questo - durante i lavori - si ammalò e morì, le impose al suo allievo Hein Jakobsson, che nel frattempo gli era subentrato alla direzione dei lavori. Si trattava di diverse modifiche che i maestri d'ascia non approvavano e che, anzi, sconsigliavano. Ma gli ordini del re non potevano essere discussi e quindi il vascello fu costruito assecondando le sue richieste anche se andavano contro le nozioni dell'ingegneria navale dell'epoca. La nave fu allungata e aumentata in altezza, e fu aggiunto un ulteriore ponte ed altri cannoni. Ne risultò uno spostamento del baricentro verso l'alto che rese il vascello molto instabile. Per compensare la perdita di stabilità fu creato uno spazio sul fondo dell'imbarcazione in cui alloggiare una zavorra fatta di 120 tonnellate di grosse pietre.

Fu così costruito il Vasa, uno dei più grandi, potenti e bei velieri da guerra del Mare del Nord, lungo 69 metri, alto 52 metri con una stazza di 1200 tonnellate, con tre alberi di circa cinquanta metri, una superficie velica di 1200 mq distribuita su dieci vele e un'artiglieria composta da 64 cannoni distribuiti su tre ponti. Il re lo volle particolarmente ricco di decorazioni lignee esterne, di arredi, quadri e vasellame, tutto materiale che contribuì ad appesantire ulteriormente il vascello.

Terminati i lavori di costruzione, il Vasa venne collaudato sotto la supervisione del viceammiraglio Klas Fleming con un'operazione che a quell'epoca si effettuava facendo spostare rapidamente trenta marinai da un lato all'altro del ponte di coperta. Purtroppo i risultati confermarono la pericolosa instabilità della nave, ma nessuno ebbe il coraggio di dirlo al re.

Il 10 agosto 1628 il vascello fu varato nel porto di Stoccolma e il re Gustav II Adolf volle un'imponente cerimonia e oltre all'equipaggio previsto fece imbarcare anche molti ospiti e tonnellate di altri materiali fra arredi e vettovaglie. L'immersione dello scafo aumentò pericolosamente e la linea di galleggiamento arrivò vicino ai portelli della prima batteria di cannoni, ma nessuno intervenne per scongiurare l'immane tragedia.

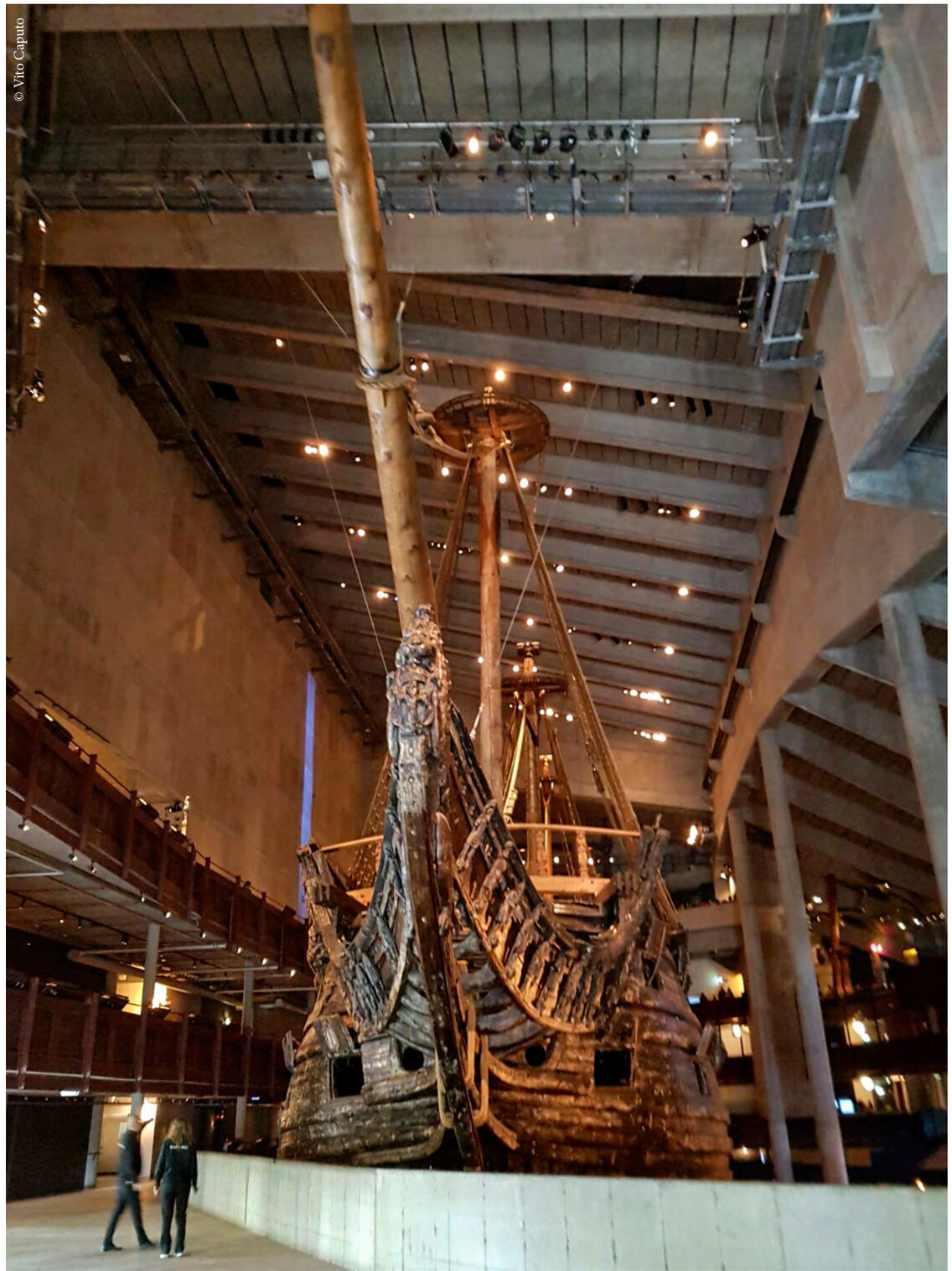
Tra i festeggiamenti e accompagnato dalle salve inaugurali dei cannoni il Vasa iniziò a muoversi maestoso e solenne verso l'imboccatura del porto. All'improvviso arrivò una raffica di vento, il vascello si inclinò pericolosamente su di un lato e solo la bravura del timoniere riuscì a raddrizzarlo. Poco dopo, però, un'altra raffica di vento lo sbandò di nuovo e l'acqua iniziò ad inondarlo. Vani furono i tentativi dell'equipaggio per raddrizzare la nave, che affondò tragicamente a circa centoventi metri dalla costa dopo aver percorso meno di un miglio marino. Il re nominò una commissione d'inchiesta che però non emise mai un verdetto.

Nell'autunno del 1663 furono recuperate le cose più preziose che si trovavano sul vascello, tra cui alcuni cannoni di bronzo. Il Vasa fu quindi dimenticato fino al 1956 quando il giovane archeologo e ricercatore Anders Franzén non ne localizzò il relitto adagiato a 32 metri di profondità. Con una serie di operazioni complesse, e utilizzando sei cavi d'acciaio inseriti in sei tunnel scavati sotto lo scafo e collegati a delle piattaforme galleggianti, il vascello fu lentamente portato

LA NAVE VASA ERA ARMATA CON SESSANTAQUATTRO CANNONI MA NE SONO STATI RITROVATI SOLO TRE PERCHÈ GLI ALTRI FURONO RECUPERATI E VENDUTI POCO DOPO L'AFFONDAMENTO.

LA PRUA DI VASA, DECORATA CON FIGURE BIBLICHE E UN GRANDE LEONE DEDICATO A RE GUSTAVO, IL "LEONE DEL NORD".

© Anneli Karlsson, Stiftens maritima museer



© Vito Caputo

LE CONDIZIONI AMBIENTALI DEL MUSEO SONO COSTANTEMENTE MONITORATE: UMIDITA' RELATIVA AL 57% IN INVERNO E AL 60% IN ESTATE, TEMPERATURA FRA I 17° E I 20° E UNA LUMINOSITA' MASSIMA DI 50 LUX. INOLTRE, L' ARCHITETTURA DEL TETTO IMPEDISCE AI RAGGI DEL SOLE DI CADERE DIRETTAMENTE SULLA NAVE.

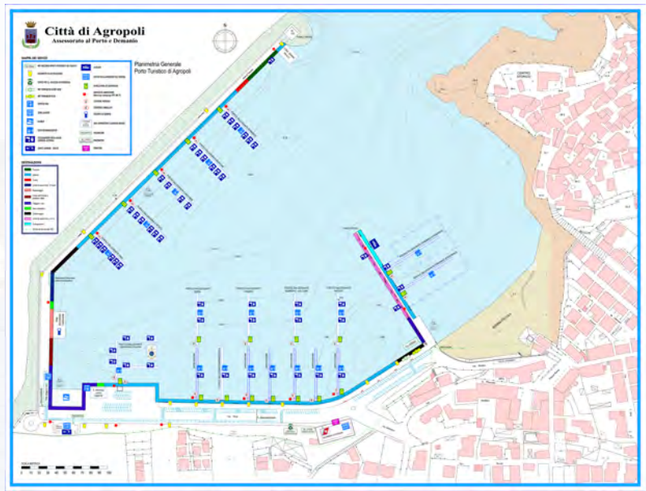
© Karolina Kristensson, Statens maritima museer

NEL MONDO, LA REGALSKEPPET VASA È L'UNICA NAVE DEL XVII SECOLO RIMASTA INTATTA.

in superficie e avvicinato alla riva, dov'era stato approntato un cantiere a misura dell'imbarcazione che divenne prima ambiente di restauro e poi museo. Era il 24 aprile 1961.
I lavori di recupero e di restauro furono lunghi e difficili. Nonostante l'età, il Vasa era ben conservato grazie alla buona qualità dei legnami usati e grazie soprattutto alla scarsità di ossigeno, alla bassa salinità e alla fredda temperatura dei fondali melmosi che avevano accolto il relitto. Il vascello fu sottoposto a complesse procedure di bonifica, tra cui bagni di acqua dolce e a trattamenti con glicole polietilenico che, impregnando il legno del vascello, estrometteva l'acqua facendo da conservante.
Furono anche recuperati raffinati oggetti d'arredo e di cucina, cristallerie, armi da guerra e statue lignee, tutti restaurati nel tempo e oggi esposti al pubblico.
Si tratta di oltre 26mila manufatti che lasciano facilmente immaginare l'opulenza della nave.
Perché Vasa era il reale vascello da guerra e doveva quindi esprimere, con la sua maestosità, la ricchezza e la potenza del sovrano.

© Åke Eson Lindman

# LA SEZIONE LNI




## *Informazioni ai soci*

La Segreteria è sita in Via Riviera - Porto di Agropoli - 84043 Agropoli
Telefono – fax: 0974.82.83.25 / email: agropoli@leganavale.it

La Sezione effettua servizio di Segreteria dal lunedì al sabato, esclusi i giorni festivi, dalle ore 9,00 alle ore 12,00 e il venerdì dalle ore 17,30 alle ore 20,30.
Il Presidente è a disposizione dei Soci il sabato dalle ore 10,00 alle ore 12,00.

I versamenti delle quote sociali e per il posto barca possono essere effettuati tramite il C/C postale nr. 16921843 intestato a L.N.I. Sezione di Agropoli, Via Riviera - Porto di Agropoli
oppure tramite bonifico bancario o postale alle seguenti coordinate:
- BCC dei Comuni Cilentani Ag. Agropoli
Coordinate IBAN IT 20 V 07066 76020 000000404547
- Poste Italiane
Coordinate IBAN IT 07 N 07601 15200 000016921843

*Il porto di Agropoli è ubicato nella zona ovest della città, ricavato all'interno di un'insenatura che si apre immediatamente a Sud di Punta del Fortino ed è costituito da un molo di sopraflutto a due bracci orientati rispettivamente per N e per NE e lungo 572 metri, da una banchina di riva lunga 327 metri, con ampio piazzale retrostante, e da un molo di sottoflutto orientato per NNW e lungo 160 metri. Anticamente era un piccolo approdo naturale, caratterizzato da un lungo riparo per le imbarcazioni, e un "Fortino", punto di ritrovo per i marinai del porto. Negli anni '60 è iniziato un graduale e costante sviluppo della struttura, che oggi rappresenta un punto di riferimento importante per lo sviluppo turistico e commerciale di tutto il Cilento.*

*INFORMAZIONI UTILI*
*Area riservata al diporto • Fari e Fanali: 2660 (E 1735) – faro a lampi bianchi, grp 2, periodo 6 sec. Portata 16 M, su Punta Fortino, a NW del paese; 2661 (E 1734.6) – fanale a lampi verdi, periodo 5 sec. Portata 5 M, sulla testata del molo di sopraflutto (mantenersi a non meno di 25 m dal fanale); 2661.2 (E 1734.8) – fanale a luce rossa, 2 vert. Portata 3 M . dalla testata del molo di sottoflutto • Venti: libeccio • Latitudine : 40°21',30 N • Longitudine : 14°59',00 E • Radio : Vhf canale 16 • Orario di accesso : continuo • Accesso : mantenere rigorosamente la propria dritta sia in entrata che in uscita dal porto e lasciare la rotta libera alle imbarcazioni in uscita dal porto; velocità massima 3 nodi. Giungendo da nord durante le ore notturne i fanali di entrata del porto vengono rilevati invertiti a causa del prolungamento del molo stesso l'accesso ai pontili collegati alla banchina di riva è consentito esclusivamente ad unità aventi pescaggio non superiore a 0,30 metri a causa dell'esistenza di numerose secche nel medesimo specchio acqueo.*

*PER CONTATTARE IL PORTO:*
*Ufficio Circondariale Marittimo di Agropoli*
*Via Porto n. 15 – 84043 Agropoli (SA)*
*Tel. 0974/825201 – Fax 0974/826810*
*E-mail: ucagropoli@mit.gov.it*
*Posta certificata; cp-agropoli@pec.mit.gov.it*
*Orari: dal lunedì al venerdì dalle 09:00 alle 12:00*
*Il martedì e giovedì dalle 15:00 alle 16:00*
*Numero di emergenza 1530*
*Fonte: Regione Campania / Demanio marittimo*





# *PROGRAMMA ATTIVITA' PER L'ANNO 2017*

*Il CdS nella seduta del 7 settembre 2016 ha discusso ed approvato il programma di massima delle manifestazioni e le attività da tenere nel prossimo anno.*

***Manifestazioni sportive***

- *Campionato Sociale Primaverile di Vela d'Altura "Costiera Cilentana"*
- *Veleggiata dell'amicizia*
- *Pagaiando tra le vele – Trofeo "A.I.L." unitamente al Circolo Canottieri Agropoli*
- *Veleggiata delle due costiere*
- *Velalonga Agropolese "Trofeo Mario D'Avella"*
- *Vela d'autunno "Trofeo Nino Rainis"*
- *Gare di pesca*
  *1) bolentino generico*
  *2) pesca a seppi e polpi*
  *3) traina costiera*
  *4) gara notturna*
  *5) bolentino tecnico*
  *6) bolentino ad occhiate*
  *7) bolentino a pagelli*
  *8) traina a calamari*
  *9) giornata divulgativa Sampei .*
- *Organizzazione regate F.I.V. eventualmente assegnate alla Sezione*
- *Gare di modellismo dinamico*

***Manifestazioni socio-culturali-ambientali***

- *Attività a carattere ambientale*
  *1) collaborazione al progetto "La vacanza del sorriso"*
  *2) iniziative di monitoraggio ambientale*
  *3) Collaborazione al progetto servizio Civile del Comune di Agropoli*
  *4) Campagna di informazione nelle scuole ed in ambito sociale su tematiche ambientali*
  *5) Eventuale collaborazione con l'Ente Parco per la regolamentazione dell'AMP di Castellabate*
  *6) Sezione sul sito di fotografie inerenti la biodiversità marina, a cura del gruppo subacqueo*
- *Giornata Nazionale della Sicurezza in Mare*
- *Festa della Cambusa*
- *Corsi per patenti nautiche*
- *Corsi di vela – iniziazione e perfezionamento – per ragazzi ed adulti*
- *Partecipazione alle attività promosse da Enti o Associazioni, di interesse ambientale,storico e culturale*
- *Gare (cucina, carte, ecc) e serate sociali a tema, da tenersi negli spazi sociali*
- *Corsi di avvicinamento alle tecniche della pesca sportiva*
- *Festa del Socio e convegno tematico da tenersi in concomitanza con premiazioni di eventi sportivi*

***Propaganda***

- *Divulgazione degli scopi associativi, in particolare rivolta ai giovani*
- *Distribuzione materiale propagandistico, ed inerente il mare e l'ambiente in genere*
- *Redazione del periodico online di Sezione "Acqua Marina*
- *Divulgazione delle attività svolte, in seno ai programmi di emittenti TV locali e sulla stampa del territorio*

# 2016

**Campionato primaverile Costiera Cilentana**
Si è registrata la partecipazione di 29 unità, con equipaggi particolarmente agguerriti, provenienti anche da altri circoli campani, tutti di ottimo livello che hanno entusiasmato i partecipanti, i soci in assistenza ed i numerosi spettatori.

**Campionato Autunnale**
Si è svolto con la solita ed ampia partecipazione, anche da Salerno, a conferma che le nostre manifestazioni sono ben organizzate e piacevoli.

**La vacanza del sorriso**
In collaborazione con un'associazione del settore abbiamo ospitato un gruppo di ragazzi che uscivano da terapie oncologiche. Unitamente alle loro famiglie sono stati nostri ospiti per una giornata di mare e di vela. Un momento di solidarietà al quale hanno concorso attivamente molti soci, ed ha rappresentato un significativo momento di crescita per ognuno di noi. Un'esperienza che senz'altro si ripeterà.

**Trofeo AIL- Pagaiando tra le Vele**
La manifestazione, estesa anche alle unità a motore, ha avuto un pieno successo e, senza pesare sulle finanze della Sezione, grazie alla generosità di soci e cittadini ha permesso di devolvere una congrua somma per gli scopi benefici dell'associazione.

**Scuola di Vela per ragazzini**
Ottima e in incremento, la partecipazione estiva della scuola di vela. Ci aspettiamo un nuovo slancio grazie a contatti già attivati presso le scuole di Agropoli.

**Avvicinamento alla vela per adulti**
Di fatto corsi per patenti nautiche che consentono di avvicinare nuovi soci alla disciplina della vela ed alle attività della Sezione. Su questo particolare comparto stanno sorgendo delle difficoltà di carattere burocratico legislativo; stiamo seguendo l'evoluzione della dialettica sviluppatasi tra le Sezioni e la Presidenza Nazionale.

**Serata della Cambusa**
Con la solita ampia partecipazione, ed un impegno organizzativo di tutto rispetto, è stata un'altra edizione qualificata ed agguerrita. Non sono mancati le consuete chiacchiere che alla fine diventano gossip ed aggiungono ulteriore "pepe" al sapore dell'evento.

**Gare di Pesca**
Sono state disputate numerose gare oltre alle classiche (polpi e seppie – bolentino – traina costiera- notturna a mormore – uscita a bolentino tecnico). Anche per queste importanti occasioni sociali si è registrata una ampia e "spontanea" partecipazione.

**Regate dei modellini**
Questa pratica è in pieno sviluppo e ha già visto numerosa gare in ambito agropolese oltre ad una manifestazione di livello regionale. Il comparto può crescere ed il contesto locale offre interessanti location per attrarre concorrenti ed eventi di rilievo.

CARLA **LAI MOLÉ**

ANDREAS **RYLL**

# SOCIAL MEDIA E VELA

## *I Velisti in Facebook di Gianni Tessaro*

Il connubio tra social network e il mondo degli sport nautici sta generando una nuova linfa vitale che alimenta le piattaforme dove si incontrano tutti coloro che condividono news, novità e curiosità riguardanti il mondo della vela. Abbiamo parlato con Gianni Tessaro, fondatore del gruppo "Velisti in Facebook" che conta oggi oltre 23.600 iscritti.

***Chi è Gianni Tessaro e che cosa lo ha spinto a fondare questo gruppo?***

Mi occupo di comunicazione e marketing e nel 2008 ho dato vita al primo gruppo italiano di vela su Facebook. All'epoca mi interessava innanzitutto capire come funzionasse un social network, la gestione dei gruppi e quale potesse essere il suo impatto nelle relazioni sociali. Inoltre, sono da sempre un appassionato di vela e questo mi ha portato a fondare un gruppo che si interessasse al tema. Questa è stata la genesi. Negli anni poi il gruppo è cresciuto, si sono aggiunti professionisti del mondo velico e oggi è popolato da una pletora di categorie che va dai semplici appassionati a chi veleggia ogni tanto, da quelli che vogliono avvicinarsi al mondo della vela agli armatori, e quindi ai proprietari di barche, regatanti, manutentori, progettisti e così via. La particolarità del gruppo è che al suo interno non ci sono post di tipo pubblicitario, se non raramente, e questo rende la lettura più interessante e scorrevole.

***Attualmente Velisti in Facebook conta oltre 23mila iscritti, un numero molto importante. In questi anni che riscontri hai avuto?***

***Sicuramente*** positivi. All'inizio era un gruppo composto solo dai miei amici, poi man mano è cresciuto perché i post pubblicati sono interessanti, pertinenti e soprattutto ci sono diverse persone molto attive nel rispondere, nel divulgare informazioni riguardanti la vela, sia da un punto di vista tecnico, nautico e geografico sia dando notizie su determinati porti segnalando i posti barca più comodi e convenienti ma anche i ristoranti, le attrazioni turistiche e così via. In genere, se si fa una domanda c'è sempre qualcuno che nel giro di un'ora posterà una risposta!

Il gruppo esiste da otto anni.

***Quali sono secondo te le potenzialità dei social media per la vela e per la nautica in generale, non solo per i contenuti ma anche per ciò che riguarda la condivisione delle informazioni e la comunicazione fra i diportisti?***

IL BENETEAU FIRST 40.7 MAGICA IN REGATA.

I cambiamenti che la rete ha apportato nel mondo della nautica sono tantissimi. Ricordo che nell'epoca pre-web tutte le relazioni erano demandate a poche associazioni proprio perché la condivisione dei contenuti e delle conoscenze avveniva solo "off line". Viceversa, nel momento in cui è stato possibile avere a disposizione degli strumenti in grado di mettere in comunicazione migliaia di persone, anche l'armatore che non aveva un giro di conoscenze molto vasto è riuscito a entrare in contatto con altri, e magari ha potuto condividere la propria barca o il proprio posto barca mentre lui era in viaggio altrove. Oggi è possibile condividere le informazioni sui social, attraverso i blog o i siti web e anche tramite l'enorme numero di applicazioni esistenti per gli smartphone. Come detto si può scambiare il proprio posto barca in tutt'Italia e in Europa ma c'è la possibilità di noleggiare posti barca; oppure, un po' come succede con *blabla car* è possibile usare *blabla sail,* per cui se qualcuno vuole fare un trasferimento inserisce sul sito la disponibilità della propria barca o della persona e si entra in contatto con le persone che cercano imbarchi o con chi vuole spostare la propria barca da un posto a un altro. C'è poi la possibilità di formare equipaggi per traversate oceaniche, infatti esistono dei siti che danno la possibilità a chi vuol fare una traversata atlantica di inserire il proprio nome e così come ci sono armatori che invece hanno bisogno di persone per poter attraversare l'oceano. E questa è una possibilità che prima, ovviamente, non c'era. Una volta era praticamente impossibile mettere in contatto persone così diverse e che non avevano l'opportunità di conoscersi. Ovviamente, a cascata, le opportunità sono infinite, basti pensare ai piccoli ristoranti, ai piccoli punti di socializzazione vicino ai marina che prima non potevano essere facilmente contattati mentre ora si può organizzare il proprio itinerario a priori, sapendo già dove andare a mangiare la sera nei quindici giorni di vacanza in mare.

Un altro vantaggio non ancora sfruttato, ma che sicuramente in futuro crescerà, è la possibilità di anticipare la prenotazione del proprio posto barca presso i marina; questo è un fattore molto sentito dai crocieristi perché, come si sa, specialmente nei periodi di punta estivi, avere la certezza di trovare un ormeggio per la notte è un aspetto fondamentale.

***"Velisti in Facebook" dopo l'iniziale fase di condivisione di un comune interesse si è trasformato in un vero e proprio punto di riferimento per i velisti internauti e anche per i professionisti del settore. C'è quindi la possibilità che il sistema della condivisione possa diventare anche uno strumento di lavoro?***

Il gruppo è diventato un potenziale veicolo di lavoro soprattutto per le opportunità che vengono date a siti e blog di settore quando decidono di condividere i loro post. Va detto, però, che gli iscritti sono selezionati e si entra

dopo averne fatto richiesta. Inoltre c'è un attento e continuo monitoraggio dei post. Poi non bisogna dimenticare che gli spazi pubblicitari sono quasi ad esclusivo appannaggio dei fornitori della piattaforma, come Facebook o Youtube, sono loro che gestiscono le pubblicità e quindi i ricavi.

***Secondo te il gruppo "Velisti in Facebook" contribuisce alla diffusione di una cultura marinaresca?***

Certamente, soprattutto perché il mare e la vela sono tra gli argomenti che meglio si prestano ad essere trattati nei social media e nella rete, rispondendo in pieno alla formula delle quattro "E". I posti devono essere emotional, emozionanti, e nel nostro caso è fra i principali motivi che la gente si avvicina a questo mondo, per sport o per semplice attività ludica. Un post poi deve essere educational, educativo, e quindi deve contenere delle informazioni utili e talvolta anche complesse: parlando di mare si affrontano discussioni sulla navigazione, su come utilizzare le vele, sulla costruzione degli scafi, su come riparare le più svariate parti di un'imbarcazione. Non deve mancare l'entertainment, l'intrattenimento, e quindi i post devono essere anche divertenti e piacevoli, magari accompagnati da foto che facciano sognare. L'ultimo aspetto è economic, quindi un post deve fornire informazioni anche di tipo valoriale e così accade di leggere discussioni sui prezzi delle barche, si assiste alla condivisione di opinioni su prodotti per capire qual è il più economico, il migliore o quello che meglio si adatta a certe determinate necessità che sono comuni un po' a tutto il popolo dei diportisti. Ecco, la teoria delle quattro "E" si adatta perfettamente al mondo nautico ed è per questa ragione che la vela può trarre un vantaggio dai social media.

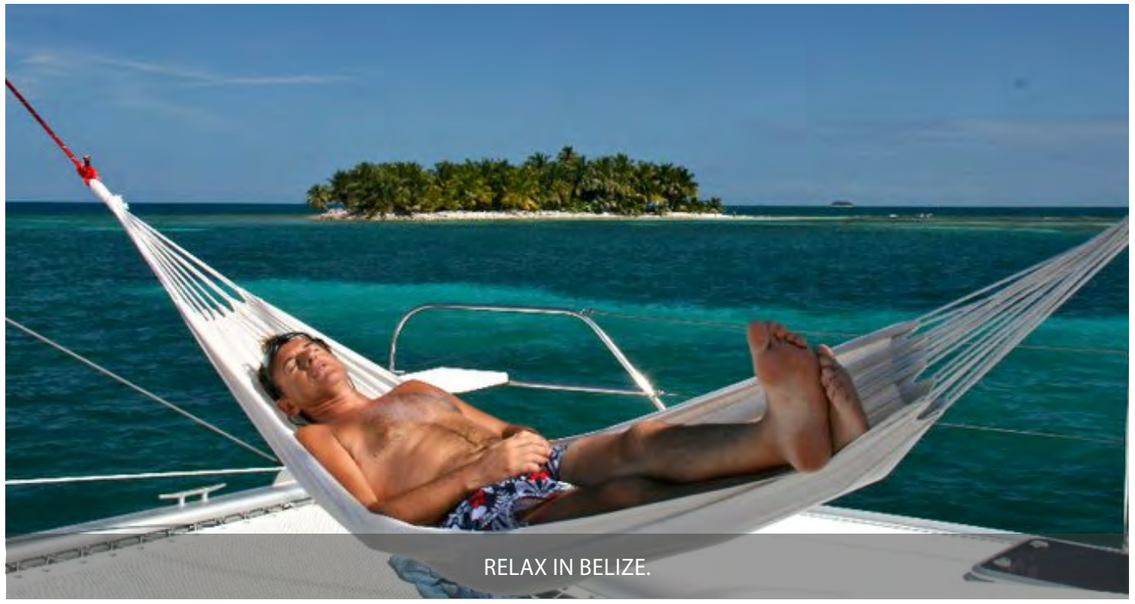
***Fai parecchio lavoro per selezionare i nuovi iscritti e verificare tutti i post che arrivano. Ti occupi anche un po' di content management?***

La mia prima preoccupazione è sicuramente legata delle richieste d'ingresso. Svolgendo un'altra attività posso dedicare alla gestione del gruppo solo qualche ora, la sera. Inizio dalla selezione delle nuove richieste d'iscrizione - in questo momento ci sono 294 persone in lista di attesa - cercando di verificare che i nuovi membri abbiano i requisiti giusti e che non si iscrivano solo per poter comunicare il loro business a un gruppo di 23mila persone. Per quanto riguarda i post, ovviamente il nostro è un gruppo aperto e cerco di non censurare alcun tipo di messaggio, a meno che non si tratti di un argomento davvero distante dalla vela e dalla linea editoriale descritta nelle info del gruppo, che deve essere rispettata.

***In generale le regole di comportamento sono seguite?***

Direi di si. Da amministratore, se mi accorgo di qualche post non è in linea con le regole invio subito agli interessati un breve messaggio di avvertenza. Se i post speculativi e inutili comunque proseguono allora applico le regole per la cancellazione sia dei contenuti che dei membri indesiderati.

TRAMONTO IN DODECANESO.



RELAX IN BELIZE.

***Ho notato che hai una particolare attenzione per le previsioni meteo. E' una tua passione,?***

La meteorologia più che una passione è una necessità. Credo che andare per mare sia molto piacevole, se si fa con attenzione e senso di responsabilità. Il fatto che oggi esistano degli strumenti elettronici di ausilio alla navigazione, e che tra l'altro l'hanno resa anche più semplice, fa sì che a volte ci si imbarchi, non dico superficialità, ma con meno preparazione di quella che si aveva un tempo. La conoscenza della meteorologia, abbinata all'utilizzo della strumentazione di bordo, contribuisce a non farsi trovare in mare in momenti non idonei alla navigazione. Un detto dice che quando c'è tempesta il buon marinaio è al bar a bere birra, cioè che un buon marinaio sa prevedere il cattivo tempo e se c'è mare grosso rimane in porto. Ma ce n'è anche un altro: il mare calmo non ha mai formato i veri marinai; quindi se per alcuni per diventare veri marinai bisogna navigare in mare grosso o in condizioni meteo difficili, per altri il bravo marinaio non andrà mai a mettersi in condizioni difficili. È chiaro quindi che in mare non esistono regole assolute.

***E non ci sono taverne. D'altro canto c'è chi fa regate, chi va in crociera, chi esce in barca per una semplice passeggiata domenicale, perciò bisogna fare delle previsioni meteo anche in base alle proprie esigenze, e anche qui internet ci viene in aiuto...***

Certo, online si trovano tantissimi siti meteo, alcuni molto attendibili e altri meno, perciò il suggerimento è di valutarne almeno due o tre prima di farsi un'idea di come potrà essere effettivamente il tempo, perché anche in questo caso la certezza non c'è.

***Ci dici qualcosa della tua barca e delle tue attività legate al mare.***

In realtà non ho una mia barca in esclusiva, sono comproprietario di un First 40.7 insieme ad altri otto amici e tutti insieme costituiamo un bell'equipaggio da regata. In sostanza ognuno di noi ha "comprato un ruolo" in barca, così da un lato c'è la certezza di essere sempre al completo, cosa per niente scontata quando si fanno regate, e d'altro condividiamo i costi di gestione e di armamento. Come "seconda attività" sono capobarca per alcuni centri velici e di tanto in tanto capita di dover accompagnare clienti che hanno noleggiato imbarcazioni all'estero, così in questi ultimi vent'anni ho avuto l'opportunità di conoscere vari posti in tutto il mondo e di fare tantissima esperienza in mare.

***Qual'è il viaggio che più ti è rimasto impresso?***

Il più bel viaggio è stato in Australia perché oltre ad aver fatto due settimane a vela sono anche stato per due settimane sulla terraferma visitando un paese ancora non del tutto esplorato, con spazi immensi e dove la natura ha ancora una forte presenza rispetto all'uomo.

***C'è qualcosa che vorresti ancora fare?***

Come per la maggior parte dei velisti il mio sogno è di fare il giro del mondo, e come per il 99% di loro probabilmente rimarrà solo un sogno. Ma se dovessi riuscirci mi piacerebbe farlo su un catamarano, un mezzo veramente molto piacevole, rilassante, spazioso, tranquillo e anche veloce. Vedremo, nella vita e per mare non si può mai sapere cosa accadrà.

CARMINE **MALITO REBECCO**

# NUVOLE

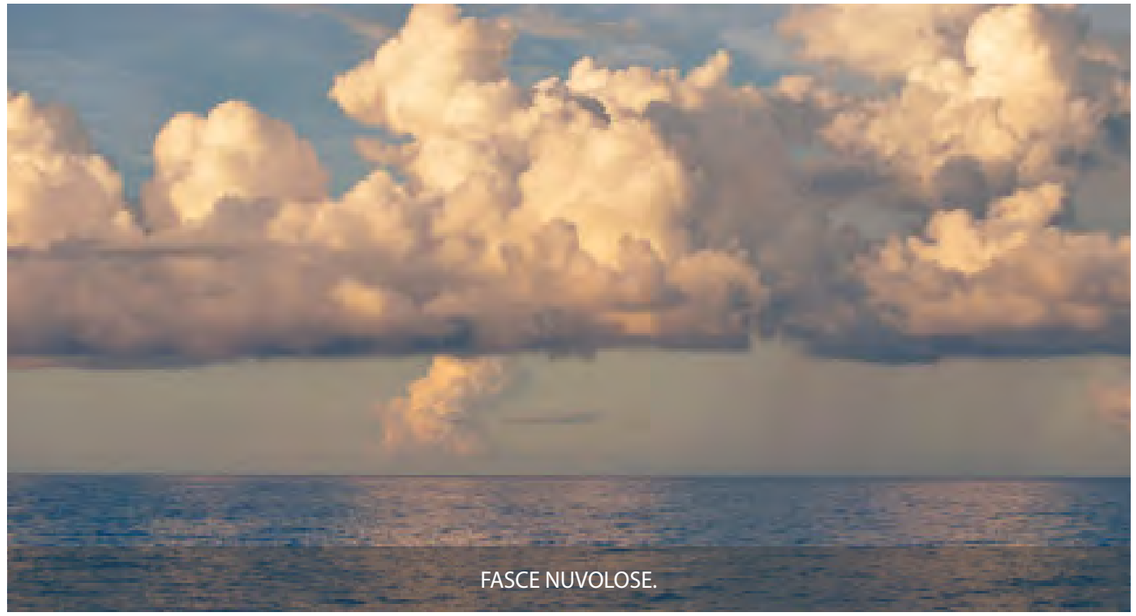
## *LE VARIAZIONI NEL CAMPO DEL VENTO*

L'esperienza comune ci suggerisce che non sempre il vento previsto per una data zona della superficie terrestre segue l'andamento e l'intensità indicati dalle previsioni. Il problema (prima di gettare a mare il meteorologo, il sito o l'app di turno) è che spesso non consideriamo gli effetti della meteorologia locale. Con essa ci riferiamo ad elementi che, presenti in una determinata posizione geografica e su scala ridotta, determinano un risultato diverso dalle nostre attese. Si pensi ad esempio ad una determinata conformazione costiera ed alle sue peculiarità orografiche che possono influenzare lo spostamento e la composizione delle masse d'aria in transito. Per rendere ancora più significativo il nostro esempio possiamo prendere in considerazione la particolarità delle nostre coste (ed il loro interno), nello specifico la pianura del Sele e le colline o montagne che caratterizzano la Costiera Cilentana o Amalfitana. Troveremo ad esempio che un vento di Grecale subisce un'accelerazione sul litorale capaccese mentre viene ridotto e caratterizzato da turbolenze nei pressi del litorale San Marco ad Agropoli (per la verità all'aumentare dell'intensità del suddetto vento le differenze tendono a livellarsi). Stessa cosa accade per un vento di scirocco o da sud, nel qual caso ben può succedere che nelle immediate vicinanze della costa agropolese vi sia vento debole mentre a largo di Salerno si solleva un mare piuttosto scomodo se si deve bolinare fino a casa. La conformazione costiera è un elemento fisso e i suoi effetti sul vento possono essere più o meno intuibili. Ma nella meteorologia locale c'è un altro fattore di più difficile analisi, ed è la variazione che il vento subisce a causa dalle formazioni nuvolose presenti nella zona in cui ci troviamo a navigare. Di ciò viene fatta

CUMULO NON PIOVOSO.

CUMULO PIOVOSO.

un'accurata e allo stesso tempo semplice descrizione nel manuale "Meteo e Strategia – Crociera e regata d'altura" di Jean-Yves Bernot, che per me è un costante testo di riferimento. Nel volume sono anche suggerite le strategie da adottare per trarre vantaggio o ridurre i danni dalle singole fattispecie di formazioni. Dei casi trattati si possono distinguere nove diverse configurazioni che si possono incontrare in navigazione. La prima è quella del cumulo non piovoso con vento sinottico trascurabile, dove per vento sinottico, o geostrofico, intendiamo quel vento generato dalle condizioni su larga scala non mediato dalle influenze della superficie, come ad esempio il vento in quota. Al centro di questa nuvola si formerà generalmente una corrente ascensionale con una zona di bonaccia o vento molto debole. Il raggio di azione dell'influenza di questa formazione è di circa un miglio ma, ovviamente, molto dipende dall'estensione concreta della nuvola. Ai suoi lati potremo trovare correnti discensionali più fresche e veloci, influenzate dall'accelerazione di gravità, che raramente superano gli 8-10 nodi. La seconda conformazione è quella del cumulo non piovoso con vento sinottico pari o superiore a 10 nodi. In questo caso, in prossimità del cumulo e in particolare davanti ed al centro, il vento sarà



FASCE NUVOLOSE.

più debole rispetto a quello in coda. Per distinguerne la direttrice del moto occorrerà osservare l'orientamento della sommità della nuvola rispetto alla base. Per effetto del maggiore vento in quota la sommità della nube sarà inclinata verso la direzione del suo spostamento. Tutt'altro comportamento si ha quando abbiamo a che fare con cumuli generatori di precipitazioni. Anche qui distingueremo innanzitutto il caso del cumulo piovoso in presenza di vento sinottico debole, il quale presenta delle influenze del campo di vento inverse rispetto i casi precedenti, essendo prevalente il fenomeno dell'espulsione dell'aria intorno al groppo causata dalle precipitazioni. In questo caso l'accelerazione delle raffiche sarà tanto più forte quanto maggiore sarà l'estensione verticale del cumulo. In tale situazione potremo avere velocità del vento che possono oscillare tra i 15 e i 25 nodi, con un'espansione dal centro della nube verso l'esterno, più o meno in maniera concentrica e con una zona di influenza intorno alle 3 miglia. Nel caso invece del cumulo piovoso ma con vento sinottico non trascurabile, in presenza quindi di uno spostamento nella direzione del vento in quota, avremo che l'aria fredda nella parte superiore, espulsa davanti al groppo, può causare delle raffiche violente mentre nella zona posteriore il vento cala completamente. Proseguendo la nostra analisi, è utile ricordare che in un precedente articolo su questo periodico abbiamo trattato

FASCIA STRATIFORME.

© Massimo Vicinanza

FASCIA STRATIFORME SULL'ISOLA DI ISCHIA.

quella che qui indicheremo come quinta tipologia di formazione nuvolosa causa dei disturbi nel campo del vento in superficie: i groppi temporaleschi. Essi sono caratterizzati da una notevole estensione e da una repentina variazione (anche di 180 gradi) della direzione del vento, con intensità che in alcuni casi può toccare i 40 o 50 nodi. La differente natura che queste formazioni possono avere conferisce un comportamento che può variare a seconda dei casi. Tuttavia, in linea generale noteremo che il vento a qualche miglio dal temporale può essere debole e di direzione convergente verso di esso. Avvicinandoci al groppo invece il vento viene espulso con violenza dalla nube e con una direzione quasi sempre opposta a quella in precedenza osservata. Inoltre se la formazione è preceduta da una nuvola a forma di rullo (roll cloud nella terminologia anglosassone, piuttosto rara nelle nostre zone) dovremo attenderci raffiche fino a 50 – 60 nodi. La successiva tipologia di nubi che può comportare mutamenti nel vento in superficie è rappresentata dalle fasce nuvolose a carattere cumuliforme. Quest'ultime si presentano come una fila di nuvole più o meno rigonfie con base scura (congesta) e notevole estensione verticale. Generalmente sono associate al passaggio di un fronte freddo. Per quanto riguarda le variazioni del vento, nel nostro emisfero osserveremo che prima della fascia nuvolosa il vento arriva sulla sinistra con un angolo di 10 – 20 gradi di scarto rispetto alle nubi stesse con un leggero rinforzo.

© Massimo Vicinanza

GROPPO TEMPORALESCO NEL GOLFO DI NAPOLI.

UNA "ROLL CLOUD" SULLA SPIAGGIA DI LAS HOLAS A MALDONADO IN URUGUAY, IL 12 GIUGNO 2016.

VIALI DI NUVOLE SU VILLA SAN GIOVANNI (RC).

VIALI DI NUVOLE SULL'ISOLA DI ISCHIA.

Tale rotazione dura alcuni minuti, arrestandosi subito con una netta diminuzione del vento. Dopo il passaggio della fascia nuvolosa ritroveremo un rinforzo del vento ed una variazione della direzione che questa volta sarà a dritta. Di carattere differente sono invece le fasce nuvolose a carattere stratiforme, che sono associate a configurazioni bariche degli anticicloni ed indicano la presenza di una dorsale (estensione di un anticiclone, di cui ha le stesse caratteristiche di pressione e vento). Queste formazioni provocano una breve rotazione a dritta durante il passaggio, seguita da una lenta rotazione a sinistra con un leggero rinforzo. Di solito nelle ore più calde della giornata tendono a svanire mentre sono ben visibili in mattinata e a fine giornata. Le variazioni associate alla presenza di tali formazioni seguono la stessa evoluzione. Un altro elemento di influenza del vento è rappresentato dalle linee di convergenza. Esse sono costituite generalmente (se la massa d'aria è abbastanza umida) da stratocumuli allineati. Possiamo definire una linea di convergenza come il punto o una zona in cui due flussi d'aria di natura e direzione differenti si incontrano. Queste formazioni, oltre ad essere generate dalla situazione meteorologica generale, possono essere favorite o create da effetti costieri (si pensi a differenze termiche accentuate da peculiarità orografiche). Il fattore discriminante nella struttura delle linee di convergenza è dato dall'angolo di incontro tra i flussi: angoli stretti produrranno nuvole poco marcate con incremento del vento; angoli più ampi produrranno nuvole più grandi che genereranno talvolta delle precipitazioni. In quest'ultimo caso avremo una zona di separazione tra i flussi e, come diretta conseguenza, assenza di vento. L'ultima configurazione in rivista è costituita dai viali di nuvole. Si tratta nello specifico di stratocumuli che si formano sul bordo di un anticiclone. La caratteristica principale risiede nel fatto che, ponendoci nella direzione del vento, troveremo che esso sarà più intenso sulla dritta (nell'emisfero boreale) delle singole nubi piuttosto che al di sotto di esse. Tale effetto si ha ancora una volta per i flussi ascensionali e discensionali presenti in ogni singola formazione. Come è intuibile, nel flusso ascensionale (posto proprio alla base della nuvola) il vento in superficie verrà ostacolato, se non annullato, mentre all'esterno del cumulo le correnti discensionali produrranno un momentaneo rinforzo.

In conclusione del nostro discorso ci piace terminare di nuovo con la sintesi dell'esperienza dei marinai bretoni, i quali riassumevano i concetti che oggi, con tanti tecnicismi e conoscenze, raramente riusciamo ad esprimere in maniera efficace. Un proverbio su tutti, anch'esso tratto dal manuale che ho citato, descrive l'osservazione e la previsione attesa nel caso dei groppi temporaleschi:

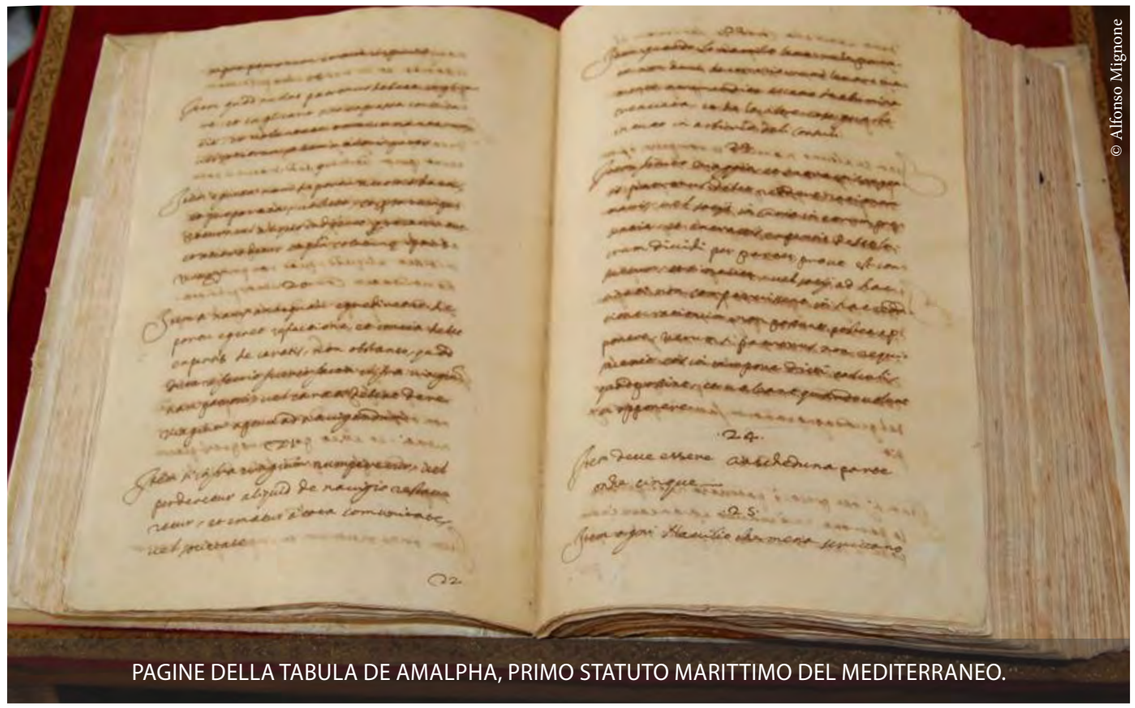
*"Quando sulle nuvole vedremo*
*Incudini e bicorni,*
*Gran vento soffierà*
*In quelle forme".*

ALFONSO **MIGNONE**
AVVOCATO

# TABULA DE AMALPHA

## *E SUA APPLICAZIONE NELLA COSTA CILENTANA DURANTE IL MEDIOEVO*

Da troppo tempo non venivano dedicati studi pprofonditi su un testo che ha sicuramente influenzato la regolamentazione internazionale dei traffici marittimi e diventato poi rilevante strumento per conoscere la storia del diritto della navigazione: la *Tabula de Amalpha*. L'ultimo contributo risale al 1965, quando dopo un lungo e accurato lavoro, una équipe di studiosi cura la riedizione della Tabula; tra questi insigni giuristi come Leopoldo Cassese e Antonio Guarino. Ma la *Tabula* aveva avuto due precedenti ed autorevoli commenti nel 1844: l'uno a cura di Carlo Troya, e Luigi Volpicella, l'altro di Tommaso Gar, scopritore del manoscritto ceduto dall'Austria all'Italia nel 1929. Si tratta di un testo composto di 66 capitoli, parte dei quali scritti in latino medievale e parte in volgare; la sezione in latino, molto più antica dell'altra, risale secondo lo storico amalfitano Matteo Camera al X secolo mentre per quella in volgare è possibile ipotizzare una datazione risalente al XIII secolo.
Nella Tabula vengono delineati i diritti e i doveri dell'equipaggio di una imbarcazione, dal capitano all'ultimo dei marinai e a volte le decisioni hanno carattere sorprendentemente collegiale ai fini della salvaguardia della spedizione e degli interessi della *societas maris*.




PAGINE DELLA TABULA DE AMALPHA, PRIMO STATUTO MARITTIMO DEL MEDITERRANEO.

Viene sancito il diritto all'assistenza dei marinai feriti o ammalati; descritto il comportamento da tenere in situazioni di emergenza come l'assalto dei pirati; definite le condizioni del nolo e le percentuali da corrispondere all'armatore, le modalità di partecipazione agli utili dell'attività marinara e la contribuzione comune in caso di getto in ipotesi di avaria. Nonostante l'astratta previsione di soluzioni che venivano prospettate per disciplinare ogni aspetto della vita marinaresca va considerata una raccolta di consuetudini locali con forza di legge per le Autorità del tempo e non un codice vero e proprio.

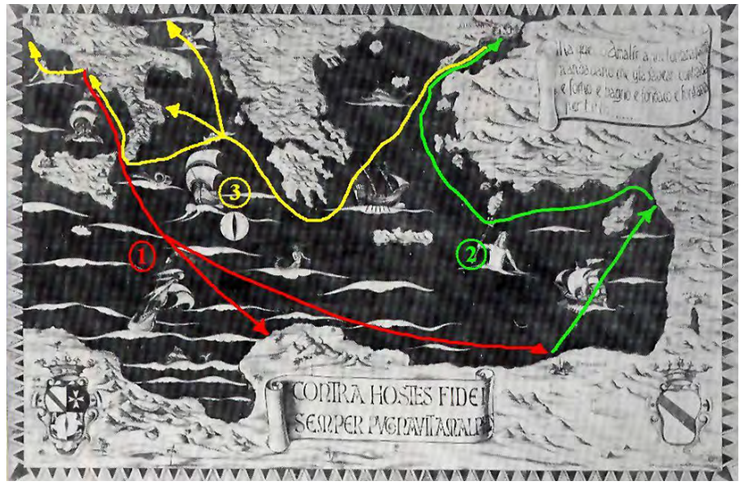
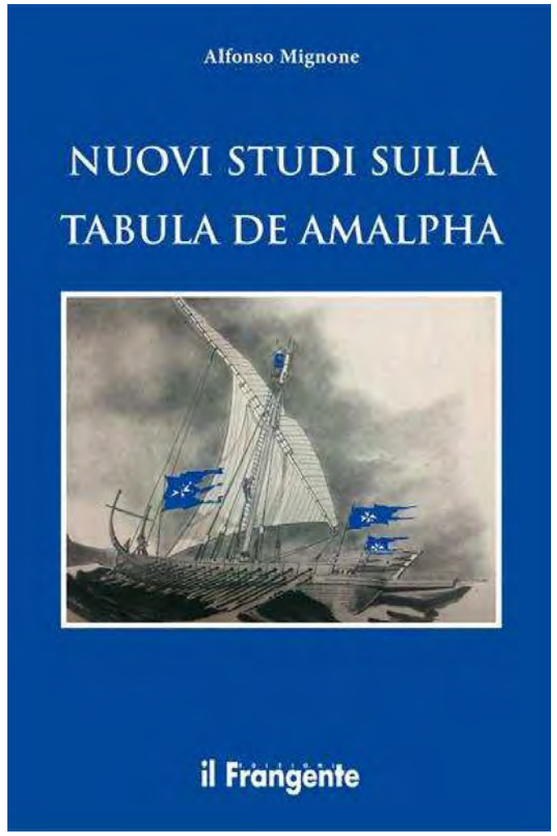



FIG. 1: IL SISTEMA TRIANGOLARE DEL COMMERCIO MARITTIMO AMALFITANO

Sarà poi il recepimento, nel XIV secolo, da parte del Consolato del Mare di Barcellona, ad elevarla a rango di diritto uniforme.
Stante la precipua caratteristica di precetti atti a risolvere concretamente problematiche diuturne è possibile tracciare un parallelismo con il diritto marittimo di *Common Law* di stampo britannico.
Non è assolutamente peregrina l'ipotesi secondo la quale tutte le controversie commerciali sorte nell'ambito della costa tirrenica, alle quali originariamente era applicato il diritto marittimo bizantino di tradizione greco – romana , venissero giudicate in base ai principi contenuti nella *Tabula* fino al XVI secolo. I documenti mercantili mostrano come tali principi venissero osservati nella pratica degli affari dei porti della costa salernitana. Quest'uso può anche cogliersi nei formulari, nei libri degli scrivani e principalmente nella giurisprudenza delle antiche curie marittime.
Quel che è sicuro e che anche nel Cilento l'attività marinara, fiorente nel Medioevo quando i piccoli porti come Poseidonia/Paestum e Acropolis/Agropoli erano presidio delle navi bizantine e costituivano empori per gli scambi con l'Oriente, si limitò al cabotaggio e fu esercitata da mercanti amalfitani e del Golfo di Napoli.
Difatti tantissime sono le testimonianze dei rapporti commerciali tra Amalfi e la costiera cilentana in quanto i navigatori amalfitani erano dediti al trasporto delle merci nei porti cilentani, scalo obbligato prima della Sicilia e dell'Oriente, e della presenza di fòndachi di mercanti dell'Antica Repubblica.
A sostegno di queste profonde influenze il frequente utilizzo tra i padroni di naviglio cilentano del contratto, tipicamente amalfitano, di colonna per le paghe dei marinai, i quali non percepivano un vero salario ma ricevevano dall'armatore un compenso quantificato in quote di partecipazione degli utili ricavati dall'impresa.
Proprio in virtù di ciò è innegabile l'influenza nelle regole consuetudinarie marinaresche cilentane della T*abula de Amalpha*.
D'altronde l'uso in tutto il Mar Tirreno si evince dal riferimento geografico che il compilatore ha fatto al capitolo 1, "*pro navigiis quae vadunt ad usum de Rivera*" (alle navi che viaggiano secondo l'uso della Riviera).

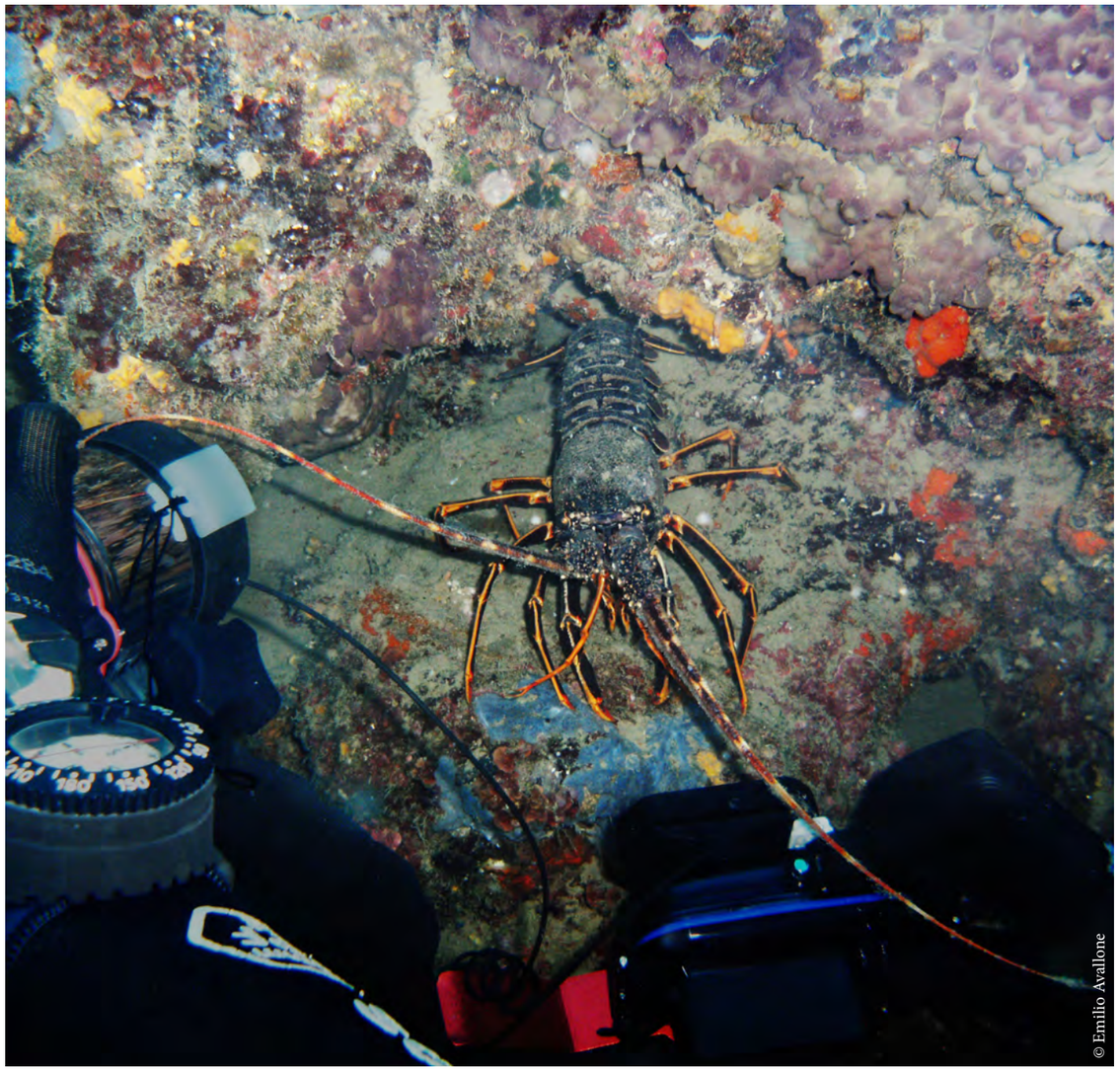


**EMILIO AVALLONE**

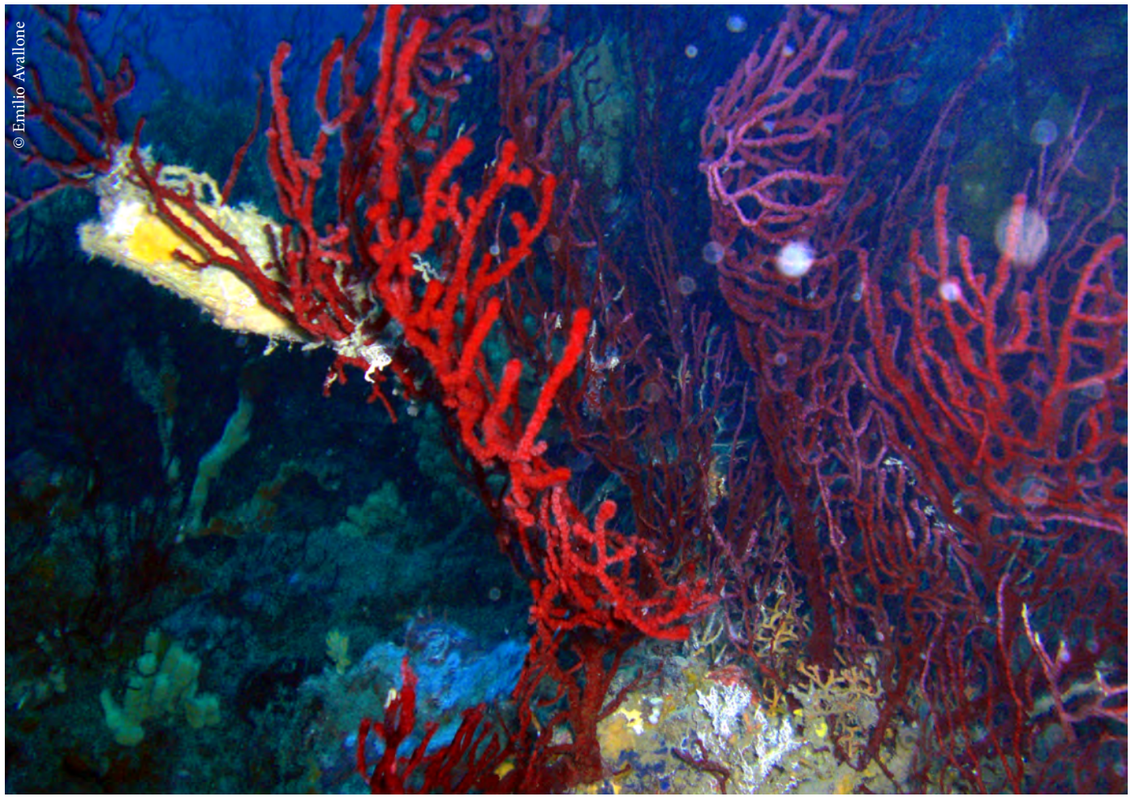
# RIFLESSIONI DI UN SUBACQUEO

## *Apprensioni, considerazioni ed emozioni*

Sino ad oggi ero fra quelli che non aveva mai guardato questa rivista. Ebbene, devo dire che farlo è stata una cosa più che interessante. Dandogli una spulciata veloce, nel comodo modo digitale, mi sono reso conto che non leggerla, ma anche soltanto non "sfogliarla", è stato un errore madornale. Non leggere gli argomenti trattati e non guardare le foto a corredo degli articoli fa pensare ad una scarsa attenzione per dei temi che, invece, dovrebbero essere interessanti per chiunque appartenga ad un sodalizio come la Lega Navale di Agropoli, soprattutto perché si tratta di una sezione che sta facendo sforzi abnormi per trasmettere la conoscenza e il rispetto del mare.
Tra le pagine dei numeri scorsi ci sono anche due foto scattate da me sott'acqua, in quella parte per lo più sconosciuta del mare che amo in modo sconsiderato perché riesce a darmi una serie di emozioni impossibili da descrivere con le parole. Prendendo spunto da alcuni interessanti articoli e anche dalle immagini pubblicate su Acqua Marina, fra cui quella che ritrae un meraviglioso polpo nella sua tana,apparsa nel numero "zero" della rivista, voglio condividere con voi alcune preoccupazioni che negli ultimi anni mi stanno assalendo sempre di più. Apprensioni generate proprio dal legame che nutro per quella parte del mare che, come ho detto più su, amo sconsideratamente e che ha avuto un ruolo essenziale nello sviluppo della mia esperienza di subacqueo "avanzato".
Prima di entrare nel merito delle mie preoccupazioni, ci tengo a precisare che mi immergo nelle nostre acque dal 1975 e che i primi anni li ho trascorsi facendo pesca apnea, una pratica sportiva che ho sempre svolto con estremo rigore, responsabilità e rispetto per il mare. Poi, dal 1998 ho iniziato a immergermi con l'A.R.A (autorespiratore ad aria, chiamato comunemente "bombola"), e da allora ho del tutto abbandonato i fucili subacquei.
Grazie alle bombole il mio approccio con il blu è totalmente cambiato: il tempo a disposizione è maggiore e perciò si ha la possibilità di osservare con più attenzione e oculatezza tutto ciò che ci circonda. Ciò mi ha permesso di rafforzare un pensiero ecologista che in me era già abbastanza radicato. Raggiunta la dovuta esperienza "lì sotto", in più di un'occasione sono riuscito ad interagire con polpi, aragoste e murene; cosa che poi ho deciso di non fare più per evitare che gli animali che si erano fidati di me potevano poi fidarsi anche di qualche altro sommozzatore con "le bombole", e che invece non meriterebbe nemmeno di mettere un piede in acqua.
Ma torniamo al perché delle mie inquietudini. Quando iniziai a mettere la testa "lì sotto" non si faceva un'immersione in cui non si avvistava almeno un polpo; poi, con il passare del tempo, gli avvistamenti sono diventati sempre più difficoltosi e rari, e quest'anno non ne ho visto nemmeno uno, sebbene abbia già fatto una trentina di immersioni, anche a quote non voglio dire difficoltose ma sicuramente impegnative.
Durante una delle ultime escursioni subacquee ho visto una tana, mi sono avvicinato e non riesco a descrivere la rabbia che ho provato quando ho scoperto che al suo interno vi erano tantissime uova di polpo, ma non c'era chi era deputato a curarle.
Per inciso, e lo dico unicamente per chi non ne fosse a




conoscenza, un polpo non lascia le proprie uova prima della loro totale schiusa, e durante l'intero periodo di covata continua a ossigenarle muovendo delicatamente i tentacoli. Durante questo periodo l'animale ha una notevole perdita di peso che lo porterà alla morte pertanto, per garantire l'aumento della specie da una schiusa devono nascere almeno due polpi, cosa che non è avvenuta per le uova viste da me.
A questo punto voglio porvi una domanda: se un polpo non lascia mai le proprie uova, come mai non era lì? Il bello è che chi ha provocato questa tragedia sarà sicuramente rimasto soddisfatto per la cattura di una preda. Io voglio fortemente sperare (anche se ne sono veramente poco convinto) che quando quel subacqueo ha portato via il polpo dalla tana non ha visto le uova, e pertanto non si è reso conto del problema che ha creato per la riproduzione della specie. Stessa cosa dicasi per le aragoste: l'avvistamento più numeroso è stato nel 201 quando insieme ad altri amici di immersione, e almeno in due occasioni, ne abbiamo fotografate più di un centinaio, alcune delle quali veramente di notevoli proporzioni. L'anno scorso ne ho avvistate parecchie in meno, mentre quest'anno, sino ad ora, solo tre e di piccolissime dimensioni.
Ora è tempo di fare una piccola considerazione, e voglio allacciarmi alle più esaustive e autorevoli parole dette dal Presidente Antonio Del Baglivo a proposito dell'Area Marina Protetta "Santa Maria di Castellabate", sicuramente lodevole negli intenti ma che si è dimostrata, invece, l'ennesima cosa partorita per essere allevata all'Italica maniera.
Paradossalmente, quando non vi erano le boe che delimitavano la zona "A" non si vedevano reti così vicine alla costa, e nelle mie immersioni avvistavo più pesci di quanti ne abbia scorti in questi ultimi due anni. Evidentemente c'è



qualche pescatore, e ovviamente non sto generalizzando, che invece di essere un paladino della difesa del mare cerca di "arraffare" a più non posso, andando a posizionare le sue reti nelle immediate vicinanze della predetta zona "A", non capendo, o non volendo capire che questa frenesia porterà ulteriori problemi ad un ecosistema già gravemente compromesso. Ma, a mio modesto avviso, più sconsiderato del pescatore incosciente è quel "sapientone" che ha decretato che si può pescare nelle immediate vicinanze della zona di massima protezione dell'Area protetta.
E sempre riallacciandomi alle parole del Presidente, questa volta in merito ai controlli effettuati in mare, voglio fare un'ultima breve considerazione: secondo me occorrerebbero molti più controlli e andrebbero fatti con rigore estremo, e con severità, soprattutto in caso di palese trasgressione delle norme e dei comportamenti. Perché nella maggior parte dei casi mancano proprio la cultura e la civiltà necessarie per la protezione dell'ambiente che ci circonda, e purtroppo "se non veniamo frustati" non impareremo mai a comportarci come si deve.
In queste pagine ci sono due foto che ho fato con la speranza di trasmettervi anche minimamente ciò che ho provato io laggiù. Sono due scatti da cui si può comprendere che con gli animali marini è possibile interagire. Per quanto riguarda il polpo, avrei voluto rimanere un altro po' con lui, ma le leggi della subacquea non me l'hanno consentito ed ho dovuto iniziare la risalita. Con mio sommo stupore il polpo è uscito dalla tana e ci ha seguito per un bel tratto, accompagnandoci durante un tratto di ascesa. È stata un'emozione impagabile.
Stessa cosa per l'aragosta: oltre alla bellezza del soggetto la cosa eccezionale erano le antenne dell'animale che cercavano il subacqueo, senza nessuna paura. E anche quella è stata un'emozione impagabile.

*SCATTO D'AUTORE*

Foto di Didac Costa

UN SELFIE INVIATO IL 12 DICEMBRE 2016 DALL'IMBARCAZIONE "ONE PLANET ONE OCEAN" DURANTE LA VENDÉE GLOBE.