

Diario di Bordo news

ANNO II - N° 14

30 novembre 2007

SOMMARIO

- **EDITORIALE** *La parola al Presidente Nazionale*.....pag. 1
- **AVVENIMENTI**.....pag. 1
- **I SOCI RACCONTANO**.....pag. 3/4
- **CURIOSANDO NEL PASSATO**.....pag. 5/6

EDITORIALE. La parola al Presidente Nazionale

FINANZIARIA 2008

COMUNICATO DEL PRESIDENTE NAZIONALE A TUTTI I SOCI

A seguito dell'interessamento della Presidenza Nazionale nei confronti degli Organi Istituzionali interessati, l'art. 82 (Soppressione e razionalizzazione degli enti pubblici statali) della Legge Finanziaria 2008, che prevedeva, tra gli altri enti pubblici, la soppressione e la trasformazione anche della Lega Navale Italiana è stato licenziato dall'Assemblea del Senato emendato per quanto attiene la menzione della nostra Associazione.

Trattasi di un risultato di indubbia valenza che, nel rispondere pienamente alle aspettative di tutti, conferma alla Lega Navale Italiana l'attestazione della utilità pubblica della propria opera.

Sicuro di fare cosa particolarmente lieta, comunico quanto sopra inviando a tutti il più caloroso augurio di buon vento in poppa.

Il Presidente Nazionale
Amm. Marcello DE DONNO

AVVENIMENTI...

Sabato 17 novembre si è inaugurato nel Salone della nostra Sezione l'apposito spazio riservato all'intrattenimento dei Soci. Un traguardo da sempre invocato e sospirato che finalmente si è realizzato. L'arredamento, semplice ed essenziale, si è dimostrato immediatamente confortevole ed accogliente e la circostanza della partita Italia-Scozia è stata un'occasione che ha creato un'atmosfera davvero piacevole. Numerosi i Soci intervenuti, ma una presenza più numerosa sarebbe stata il coronamento dell'iniziativa.

Adesso non potranno più lamentarsi quei Soci che puntualmente da anni non perdono occasione per rinfacciare la mancanza di un punto dove riunirsi per passare piacevolmente del tempo a chiacchierare, a leggere una rivista o vedere la televisione.

Attualmente gli orari di apertura del salone sono fissati tutti i pomeriggi di martedì, giovedì e sabato in concomitanza della presenza dell'addetto alla segreteria. Si cercano Soci disposti ad assicurare l'apertura e la chiusura del locale anche nella giornata di domenica e per questa disponibilità (da comunicare al Vice presidente Storti) è prevista l'assegnazione di un punteggio di merito.

Sull'avvenimento dell'inaugurazione abbiamo ricevuto e riportiamo di seguito un simpatico ed esilarante commento della "penna d'oro" della nostra Sezione.



Lo ammetto. L'occasione si presentava ghiotta ed io non ho saputo resistere.

Mi spiego. Come già vi ho raccontato, Ottone degli Ulivi si serve di una macchina infernale con la quale memorizza i numeri di telefono di belle donne nonché le loro taglie; anche per questo motivo il nostro viene anche soprannominato 90-60-90.

L'intraprendente vecchietto è solito inviare via computer tutti gli avvisi e gli inviti che scandiscono la vita della Lega Navale. Attesa la circostanza che la conoscenza che ho del computer è pari al sapere di *Babà* in tema di fisica quantistica, è mia moglie (quando se ne ricorda) ad avvisarmi di qualche invito pervenuto dalla Lega al suo ignobile strumento.

Questa volta, però, Ottone mi ha tratto in inganno.

E' pervenuto, infatti, non via e-mail ma sul mio telefonino un suo messaggio che diceva, più o meno, così: "Ti aspetto sabato 17 alle ore 18.00 alla Lega. Non deludermi!"

Ho pensato tra me e me: "Se non ha usato il solito strumento di comunicazione, gatta ci cova!"

Che volete! Lo spirito è forte ma la carne no: ho pensato che Ottone era riuscito a rimorchiare due tedeschette a spasso per Sorrento. E così sono andato alla Lega Navale in gran segreto. Ho inventato con mia moglie un improbabile appuntamento professionale il sabato sera e con atteggiamento da cospiratore carbonaro sono arrivato in Sezione.

Il vecchio mi aveva tradito! Altro che appuntamento galante!

Si inaugurava una nuova sala di intrattenimento. Altro che tete a tete!

C'erano luci accese dappertutto e molta animazione: ma anche qualche assenza importante.

Comincerò, infatti, dagli assenti. Erano tre e tutti giustificati.

On Michè era in Norvegia a girare uno spot pubblicitario per una nota casa produttrice di tonno in scatola. Dovete capirlo. Ha promesso al nipotino un trenino per Natale e lui ha pensato di arrotondare la sua pensione ripetendo, davanti ad una cinepresa, con in mano un ramoscello, la frase: "Tutto tonno in tanto olio di oliva". Si parla di un compenso favoloso.!

Il secondo assente era Mario il totano. Chi crede nella reincarnazione sappia che *Storm*, nella precedente vita, era un totano. In forza di tale circostanza egli, profondo conoscitore di tale specie ittica, è chiamato per periodici cicli di conferenze. Sabato 17 novembre era, infatti, relatore presso il Circolo della Pesca di Roccaraso, del seguente tema: "Il totano, questo sconosciuto. Suo futuro e prospettive nel terzo millennio".

Il terzo assente giustificato della serata era l'arbitro Giulio, impegnato presso la Nasa per un corso di aggiornamento su sistemi di puntamento laser; ciò allo scopo di perfezionare le partenze al prossimo campionato "Vele di Levante".

Quanto ai presenti, sono indeciso: Non so se stendere un velo pietoso o informare la USL-Reparto Psichiatria. Insomma, una gabbia di matti!

Sprofondati in nuovi elegantissimi divani di pelle di balena e davanti ad una fiammante televisione guardavano la partita di calcio Italia-Scozia taluni singolari personaggi.

La prima fila era occupata da una delegazione dell'entroterra salernitano. Al centro della seduta sveltava il barone Donato, *Dudù* per gli amici. A destra Salvatore *Mediterranea*. Pontificava sulla necessità di far giocare contro i gallesi

Paolo Rossi. Solo alla fine del primo tempo con abituale aplomb britannico pompeiano il barone gli ha comunicato che si giocava contro la Scozia e non contro il Galles e che, per giunta, Paolo Rossi era in pensione da trenta anni! A sinistra troneggiava il *Baffo Sparviero*. Taciturno questa volta. Tutti immaginavano che pensasse a strategie vincenti per la sua barca: Poi si è capito che il silenzio di *Babà* era dovuto al fatto che aveva la bocca piena di pasticcini. Classico esempio di autocannibalismo!

In sala Bernardo *Padoa Schioppa* si aggirava, more solito, con un bollettino in mano alla ricerca di evasori e di morosi. Ad un certo punto il Leader Maximo si è alzato dal divano brandendo una bottiglia di italico spumante cercando, nel contempo, di prendere la parola per esprimere il suo pensiero.

Avendo intuito ciò i presenti, per risparmiarsi inutili fatiche cerebrali, hanno iniziato a rumoreggiare ulteriormente. Allora il Presidente ha alzato il braccio ed un silenzio, improvviso, agghiacciante e quasi quasi solenne, è sceso nella sala.

E parlò! Ipse dixit. Peccato che si è capito poco. Al meglio (o al peggio) delle sue capacità oratorie ha iniziato un complicato discorso che affascinava il mare e la nuova sala, le problematiche esistenziali dei navigatori solitari e la scarsità di zafferano nella Italia meridionale, la necessità di approfondire il mistero della scomparsa dei dinosauri e la ricerca del Santo Graal.

Capita l'antifona, i presenti, per evitare ulteriori strazi cognitivi, hanno iniziato ad applaudire fragorosamente.

Il Presidente, commosso, ringraziava. Il poverino non si era accorto che i presenti, più che esultare per lui, si erano esaltati per una rovesciata di Gattuso che aveva sfiorato il gol. In preda a forte turbamento e preoccupato per la mia incolumità personale, cercavo, con lo sguardo, un'ancora di salvezza. L'ho trovata nel buon Spano, sempre equilibrato (direbbe uno psichiatra: ben orientato nel tempo e nello spazio). A lui ho manifestato gran piacere nell'averlo rivisto dopo lungo tempo.

Nel frattempo *Babà* faceva scomparire in bocca l'ennesimo omonimo.

Tutta colpa di Ottone. Chissà se le preghiere del gemello Pio sortiranno effetto!

Alla prossima (se sopravviverò a tutto). *Aninimo Scribacchino*

I SOCI RACCONTANO

Padelle e winchs

Una giornata assolutamente magnifica. Da non dimenticare.

Come al solito *Ottone degli Ulivi* ha organizzato le cose per bene.

Domenica 25 ottobre una splendida giornata di sole, contraddistinta da vento stabile 8-10 nodi con direzione SSW, ha fatto da ideale cornice ad una avvincente regata nel corso della quale si sono fuse, mirabilmente, due cose: la vela e la gastronomia.

In parole povere si trattava di partecipare ad una normale regata di altura nel corso della quale gli equipaggi avrebbero dovuto cucinare a bordo un piatto che sarebbe stato, nel dopo regata, giudicato prima di essere divorato.

Attenzione!

Era, pena la squalifica, vietato portare a bordo pasti già preparati.

E difatti il giudice di regata, il *divo Giulio*, ha, prima che le barche lasciassero la banchina, perquisito imbarcazioni ed equipaggi per evitare che gli stessi portassero da casa piatti cucinati dalle mogli.

Era consentito imbarcare solo gli ingredienti utili alla preparazione delle portate.

La vittoria sarebbe stata il risultato della media tra posizione conquistata sul campo di regata e punteggio assegnato, a terra dalla giuria al piatto.

Pentole, bottiglie d'olio, cape d'aglio, mestoli e prodotti della terra si confondevano con cime, bozzelli e sacchi di vele.

Sul pontile, nel preragata, si è visto di tutto: a bordo di *Viviana* poche cose commestibili ma molte bottiglie. Su Storm, timonata dal talentuoso *Totano Baffuto*, donna Giovanna preparava tegami a non finire; su *CriCi* venivano, invece, issate a bordo da due compassati facchini numerose casse, qualcuna avente la scritta "fragile", altre contenenti aromi e spezie pregiate più una misteriosa valigia sulla quale sono nate leggende metropolitane.

Mentre infiniti pacchi di pasta trovavano posto su *Marinara*, il cui armatore, Salvatore *il Polemico*, faticava a capire lo spirito della regata e le modalità di acquisizione del punteggio.

Su *Rebel Babà*, invece, tutto appariva strano: gli unici ingredienti imbarcati sembravano essere prodotti di pasticceria.

I servizi segreti di altre barche cercavano, annusando, di capire quali pietanze sarebbero state cucinate su *Stress*, *Farouche* ma soprattutto su *Magù*, il cui armatore Ottone, si era presentato senza moglie ma con un seguito di giovani cuoche che, a suo dire, erano anche esperte veliste (!?).

Sul pontile curiosava, meditando, *On Michè* non iscritto stranamente alla regata.

Mistero assoluto! Ma quel diavolo barbuto certo qualcosa stava rimuginando!

A cinque minuti dalla partenza già si sentivano rumori di stoviglie e tegami, mentre stuzzicanti odorini già si avvertivano nell'aria.

L'unico che riusciva a controllare i propri istinti famelici era il *divo Giulio* che aveva portato con sé solo un pacchetto di crackers; tanto per non offuscare i riflessi e per garantire un'efficiente assistenza arbitrale.

Partiti!

E qui è successo l'inimmaginabile!

Ottone con una mano timonava e con l'altra stringeva a sé una cuoca stuzzichina; il *Commodoro* Presidente affidava ad Alessandro *Magno* il governo della barca mentre tentava di aprire una bottiglia con un cavatappi aventi le iniziali L.N.I in oro massiccio.

Su "Marinara" il *Polemico*, protestando, continuava...a non capire lo spirito della regata.

A bordo di "Storm" il *Totano*, tranquillo, buttava in acqua molte lenze, suscitando, per tale fatto, molte proteste tra le barche che lo seguivano.

Folkloristico, come sempre, il *Baffo Sparviero* su "Rebel Babà" dava ordini perentorii alla ciurma con in testa un gran cappellone bianco da cuoco.

Tutto avveniva mentre il barone Donato, *Dudù* per gli amici, dopo essere sceso in tuga, ne risaliva vestito di tutto punto come il leggendario Bic in Coppa America: foulard blue a pallini bianchi, camicia bianca con iniziali, pochette con ancorette nel taschino e sgarzetta gialla e blue su doppiopetto marinaresco, pantaloni immacolati, tod's da barca... erano una schiccheria in quella regata di cafon!

Di 'on *Michè* non si avevano notizie. Il mistero continuava...

La regata è stata vinta, in acqua, da Salvatore il *Polemico* il quale, anche dopo aver tagliato il traguardo, ancora... non aveva capito lo spirito della regata!

L'unico momento di tensione si è registrato a seguito di una strapuggiata del *Leader Maximo*. In realtà il *Che* non aveva strapuggiato. La colpa non era stata del vento ma delle troppe bottiglie stappate. A fine regata la Guardia Costiera ha fatto a tutto l'equipaggio di *Viviana* la prova palloncino. Con esito più che scontato!

Questa volta *Storm* non ha brillato in regata. L'ultima poppa è stata penalizzata da una pesante zavorra che si portava dietro: due quintali di totani ancora vivi che si sbattevano in pozzetto tra le urla disperate di donna Giovanna.

Nella prova a terra, vittoria scontata del barone *Dudù*.

Sentite il menù:

- [BEIGNETS DE CREVETTES](#)
- [BROCHETTES DE SCAMPIS](#)
- [CASSOLETTES DE CRABE](#)
- [CASSOLETTES DE LANGOUSTINES](#)
- [COQUILLES ST JACQUES A LA NAGE](#)
- [ANGUILLES AU VERT](#)
- [CHOUCROUTE AUX POISSONS](#)
- [FILET DE SAUMON EN CROUTE DE SEL](#)
- [CRÈME BRULÉE ALLA PESCATORA...](#)

Il tutto servito da un maggiordomo inappuntabile ed inaffiato da un Fiano di Pompei versato alla temperatura di 8 gradi in bicchieri di vetro a stelo lungo.

Ecco spiegata la cassa con sopra scritto fragile!

Voi avete capito il barone come si governa?

Un po' monotono, invece, il menù di "Storm": totano fritto, totano lessato, totano imbottito e soute di totano.

L'equipaggio del *Baffo Sparviero* ha preparato un magnifico Babà pieno di rum, crema e marmellata di ciliegie. 12.000 calorie a porzione. Ancora una volta l'armatore ha fatto autocannibalismo!

E 'on *Michè*, direte voi?

Sono salito sul suo *Este* ove, solo e beato, si cullava con il moto delle onde.

Ho diviso con lui, non visto da alcuno, una straordinaria frittata di pasta preparata dalla vecchia zia.

Vi assicuro, amici invidiosi, che quella pacifugosa, ricca e sublime frittatina, avvolta in carta oleosa, avrebbe meritato il primo premio.

Peccato che fosse fuori concorso!

Dopo la frittata, due rutti fragorosi hanno allarmato la popolazione che ha guardato, preoccupata, il Vesuvio.

Sul far della sera ed a tempo ormai più che scaduto è rientrata in porto anche la barca di Ottone degli Ulivi, il cui equipaggio, tutto femminile, ad onta del clima non estivo, indossava solo audaci bikini.

Dopo aver saputo ciò, il gemello Pio ha recitato preghiere supplementari, che non hanno avuto ancora termine...

A terra il Comodoro cantava a squarciagola, Babà si rimpinzava di omonimi, mentre il *Polemico*...ancora non aveva capito lo spirito della regata!

Un bacio oleoso dal vostro *Anonimo Scribacchino*.

CURIOSANDO NEL PASSATO...

Pensando di fare cosa gradita ai Soci riportiamo in copia originale un articolo pubblicato sulla prestigiosa rivista nautica YACHTING ITALIANO del 1962 sulla famosa Scala Beaufort, adottata universalmente, e fondamentale per la determinazione delle condizioni del vento e del mare.

nautiveia

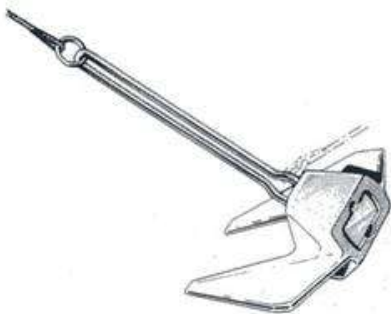
MILANO - via Spezia n. 2
Tel. 8.497.743



agente **alpa** esclusivo per
LOMBARDIA e PROV. VERONA - NOVARA
FLYING JUNIOR - FLYING DUTCHMAN
GOZZI da m. 2,75 - m. 4 - m. 4,50
YACHTS DA CROCIERA
ALPA 7 - ALPA 14,62

Accessori ed attrezzature per imbarcazioni
a vela ed a motore - alberi in lega leggera
sartame di acciaio inox

BANDIERINE SEGNAVENTO



ANCORA "NOVA" mod. depositato, kg. 3,3
tipo speciale in bronzo ed acciaio inox
tipo economico in acciaio fuso e ferro



**GIUBBETTI
SALVAGENTE**
rivestimento e-
sterno in nylon
nei colori:
giallo o rosso
interno in ka-
poc in conten-
tori ermetici

RIMORCHI PER IMBARCAZIONI

PLASTICOQUE rivestimento plastico per
scafi in legno ed in poliestere
Concessionario esclusivo di zona

ORIGINE E STORIA DELLA SCALA BEAUFORT

di MARINO TARABOCCHIA

Fino alla fine del XVIII Se-
colo i dati metereologici rileva-
ti in navigazione risentivano
fortemente dell'opinione perso-
nale dell'ufficiale che li rileva-
va. Non esistevano strumenti
per misurare la velocità del ven-
to, non c'era una guida che uni-
formasse la descrizione dello
stato del mare e tutto ciò dove-
va venire «stimato ad occhio». Era inevitabile che due coman-
danti, per quanto esperti, po-
tessero avere convinzioni stret-
tamente individuali nel giudica-
re le condizioni del vento e del
mare, e che i dati stimati da
uno dei due fossero spesso ben
differenti da quelli stimati dal-
l'altro.

L'ammiraglio inglese Sir
Francis Beaufort si prefisse di
por fine a questo empirismo ed
a tal scopo elaborò nel 1806 un
metodo per uniformare la de-
terminazione di questi dati. Di-
vide i venti in 12 gruppi a se-
conda della loro velocità dalla
bonaccia all'uragano, definì cia-
scuna delle graduazioni inter-
medie entro certi limiti precisi,
osservò e descrisse l'aspetto del
mare corrispondente alle rispet-
tive forze del vento e compilò
una scala che da lui prese il no-
me.

Tutto ciò può sembrare mol-
to facile e semplice, ma come si
poteva definire tanto bene il li-
mite del passaggio da una forza
del vento alla prossima in mo-
do da ridurre al minimo gli er-

rori dovuti all'individualismo
della stima?

Beaufort risolse questo pro-
blema in modo veramente bril-
lante con il seguente ragiona-
mento: con bonaccia la nave sta
ferma e con poco vento, pur
muovendosi, non riesce a man-
tenere la rotta. Ad un certo
momento comincia a governare,
poi con l'aumentare del vento
aumenta gradatamente la velo-
cità fino al raggiungimento del-
la sua velocità massima. Subito
dopo bisogna ridurre sempre
più le vele fino al punto nel
quale non si può tener più nul-
la a riva.

Posto in questi termini, il
problema era risolto: bastava
fissare ancora in modo raziona-
le i limiti dei 12 gruppi. Beau-
fort li stabilì come segue: for-
za 0: la nave non governa; for-
za 1: vento appena sufficiente
per poter governare; forza 2:
velocità della nave da 1 a 2 no-
di; forza 3: velocità da 3 a 4 no-
di; forza 4: velocità da 5 a 6 no-
di; forza 5: a piene vele (com-
prese quelle di straglio); forza
6: controvelacci a riva; forza 7:
velacci a riva; forza 8: gabbie
alte; forza 9: gabbie basse; for-
za 10: maestra e trinchetto;
forza 11: vele di fortuna; forza
12: aste nude (o a secco di ve-
le).

La Scala Beaufort diede otti-
mi risultati tanto che le marine
militari di tutto il mondo l'adot-
tarono nel 1838. Questa adozi-
one universale rappresentò un

LA SCALA BEAUFORT MODERNA

Forza del vento in gradi Beaufort	Velocità del vento in			Denominazione del vento	Stato del mare
	m/sec.	nodi	km/ora		
0	0 - 0,2	-1	-1	Calma	Calma piatta. Mare come uno specchio.
1	0,3- 1,5	1- 3	1- 5	Bava di vento	Piccole ondicelle senza cresta.
2	1,6- 3,3	4- 6	6- 11	Brezza leggera	Piccole onde; le creste hanno una curva avviata senza il minimo accenno a rompersi.
3	3,4- 5,4	7- 10	12- 18	Brezza tesa	Ondicelle un poco più grandi; le creste cominciano a rompersi; piccole macchie di spuma sparse qua e là.
4	5,5- 7,9	11- 16	20- 28	Vento moderato	Piccole onde che tendono ad allungarsi; più numerose le macchie di spuma.
5	8,0-10,7	17- 21	29- 38	Vento teso	Onde un poco più alte e più lunghe; parecchie macchie di spuma; qualche spruzzo.
6	10,8-13,8	22- 27	39- 49	Vento fresco	Onde abbastanza grandi; bianche pecorelle di spuma su tutte le creste; si accentuano gli spruzzi.
7	13,9-17,1	28- 33	50- 61	Vento forte o burrasca debole	Le onde s'ingrossano; il vento trasporta bianche strisce di spuma negli avvallamenti.
8	17,2-20,7	34- 40	62- 74	Burrasca	Onde grosse e lunghe; il vento comincia a polverizzare le creste formando piccoli vortici; la spuma si sparge negli avvallamenti in strisce molto ben marcate.
9	20,8-24,4	41- 47	75- 88	Burrasca forte	Onde alte; le creste si accavallano nel rompersi con moto rotatorio; il pulviscolo acqueo, trasportato dal vento, può ridurre la visibilità.
10	24,5-28,4	48- 55	89-102	Tempesta	Onde molto alte con creste che si sporgono verso l'avvallamento; il mare, coperto da spuma densa, è quasi tutto bianco, le creste si frangono con movimento rotatorio; visibilità sensibilmente ridotta.
11	28,5-32,6	56- 63	103-117	Tempesta violenta	Onde di altezza eccezionale; mare tutto coperto da densa spuma bianca; visibilità molto ridotta.
12	32,7-36,9	64- 71	118-133	Uragano	L'aria è piena di pulviscolo acqueo; mare tutto bianco, visibilità ridottissima.
13	37,0-41,4	72- 80	134-149	>	> >
14	41,5-46,1	81- 89	150-166	>	> >
15	46,2-50,9	90- 99	167-183	>	> >
16	51,0-56,0	100-108	184-201	>	> >
17	56,1-61,2	109-118	202-220	>	> >

enorme progresso nella raccolta dei dati meteorologici marini, anche se non riuscì ad eliminare totalmente gli errori di stima dei comandanti ed ufficiali.

Beaufort ommise, nella compilazione originale della scala, qualsiasi riferimento alla velocità effettiva del vento e, per colmare questa lacuna, vennero fatti molti tentativi. Si succedettero così varie scale.

Con l'adozione degli anemo-

metri si constatò che le velocità del vento non erano esatte; con il progresso delle costruzioni navali entrarono in servizio navi più veloci per cui la relazione Forza Beaufort-Velocità della nave non corrispose più alla realtà; con la scomparsa della navigazione a vela si eliminò la possibilità di basare la stima della forza del vento sulla velocità della nave e sulle vele che si potevano tenere a

riva. Questi fatti resero necessario apportare ulteriori modifiche alla scala e l'ultima di queste venne apportata nel 1955 poiché la costruzione di anemometri per misurare velocità del vento più alte, consentì l'ampliamento della scala fino alla forza 17.

Si ottenne così la «Scala Beaufort Moderna» che è quella che pubblichiamo.

MARINO TARABOCCHIA