

IL MARE

VELE E MOTORI PER LE NOSTRE VACANZE



Navigare a bordo di piccole imbarcazioni da diporto significa ritrovare antiche emozioni dimenticate, scoprire un universo nuovo ed affascinante, evadere dagli schemi spesso ossessivi imposti dalla civiltà contemporanea. Ma anche questo tipo di navigazione è una cosa tremendamente seria: è un « gioco » del quale occorre conoscere bene ogni regola, perché le collere improvvise e terribili del mare non perdonano mai gli imprudenti e gli inesperti.

di FRANCO BERTARELLI



Poche cose equivalgono alla serena gioia di navigare a vela nelle ore dorate d'uno stupendo tramonto, quando sul mare tutto è silenzio e solitudine.

ANCHE SU UNA PICCOLA BARCA C'È SEMPRE IL "PADRONE DOPO DIO"

Il primo modo scoperto dall'uomo per navigare è stato forse quello di porsi a cavalcioni d'un tronco d'albero galleggiante e di lasciarsi trascinare dalla corrente di uno di quei fiumi che sono stati la culla delle civiltà. Poi è nata la zattera - più tronchi collegati - e quindi la barca, nella forma « logica » che ha ancora oggi. Con la formidabile invenzione del remo, che all'inizio era a pagaia e che molto più tardi venne fissato al « fulcro » di un punto sul bordo, è stata applicata al natante la prima forza propulsiva per dirigerlo dove si volesse. E il remo, da quella remota notte dei tempi fino agli attuali candidi *pattini* delle nostre spiagge, non è cambiato sostanzialmente.

La stessa cosa è accaduta alla vela, che è stata il secondo sistema inventato per navigare sfruttando stavolta non più l'energia muscolare, ma quella tanto superiore del vento, secondo principi che sono sempre uguali dalle barche che risalivano il Nilo ai tempi dei Faraoni fino ai battelli che illustriamo in queste pagine. Ma anche quando gli stupendi velieri di legno dovettero cedere il posto alle navi di ferro spinte dalla forza del vapore (siamo alla metà dell'Ottocento) i progressi sono stati lentissimi, specialmente in confronto agli altri mezzi di trasporto. Il primo bastimento ad elica (fino ad allora la propulsione meccanica era affidata alla « ruota », come nei battelli fluviali americani) è stato il favoloso *Great Britain*, che nel 1843 navigava a più di 10 nodi: ed è dovuto trascorrere oltre un secolo denso di clamorose scoperte scientifiche per triplicare quelle velocità e quelle prestazioni.

Ciò per sottolineare come ogni cosa che riguardi la vita sul mare abbia un suo ritmo lento ed antico, uno sviluppo appena percettibile anche se continuo e richieda un collaudo lunghissimo. Il modo di annodare una « cima » (non chiamata mai « corda », se non volete far rabbrivire i marinai) come lo stabilire forme e misure degli scafi, la maniera di esprimersi come quella di vivere e di muoversi, sono, sul mare, il distillato di secoli d'esperienza.

Ecco perché la navigazione, anche quella da diporto, è una attività che richiede una rigorosa preparazione e doti di carattere non comuni. Il rapporto di forza tra un piccolo scafo e le onde, le correnti, il ven-

to, l'ignoto, la vastità ed il variabile « umore » del mare è sempre troppo sfavorevole al primo elemento, perché questa magnifica attività possa essere presa alla leggera.

Particolarmente difficile è andare a vela, anche se il lungo studio teorico, la « scuola » e la graduale preparazione pratica sono largamente compensati dalle gioie che si hanno « dopo », quando si riesce a padroneggiare una barca che stringa il vento fortemente inclinata, che fili via senza rumore, docile ed ubbidiente ad ogni manovra. Determinate e complesse leggi fisiche, oggi ben conosciute ma già intuite da migliaia di anni, fanno in modo che la barca possa spostarsi, spinta dal vento, anche in direzioni diverse da questo, fino quasi ad andargli « contro »: è un gioco di forze applicate sulle vele e contrastate dalla chiglia o dalla deriva (quella specie di *lama* fissa o mobile che sporge sotto lo scafo), gioco che deve essere conosciuto alla perfezione per poterlo sfruttare a proprio vantaggio. Quindi bisogna imparare un'infinità di « perché », e poi esser capaci di *sentire* questi « perché » sulla barra del timone, cioè acquisire una sensibilità quasi fisica ed un automatismo di riflessi, che sono i requisiti fondamentali del buon comandante di una di

quelle agilissime barche dalle grandi vele candide (per esser viste da lontano), simili a stupendi gabbiani.

Imparato il « governo » della nave (così si chiama il manovrare vele e timone, e « nave » è considerata quasi ogni imbarcazione, anche se minuscola), si dovrà ancora imparare a conoscere il mare: a prevedere fino al limite del possibile i suoi cambiamenti che possono essere repentini, a saper scorgere in tempo l'arrivo di una raffica pericolosa dai segni che il colpo di vento lascia sull'acqua, a stimare con precisione distanze, velocità e profondità.

E ancora, se si desidera navigare *d'altura*, cioè lontani dalle coste, dove non si vede altro che cielo e mare, bisogna saper programmare e mantenere una rotta per mezzo della bussola ed è necessario imparare la non facile arte di rilevare in ogni momento ed in ogni condizione la posizione della propria barca, cioè « fare il punto ». Centinaia di nozioni e di termini di gergo (in mare si usa quasi una lingua diversa dalla solita, una lingua che ha il sapore di altre epoche e di altri modi di vivere), un numero grandissimo di prove e di tentativi, un buon maestro, molto tempo libero, una par-

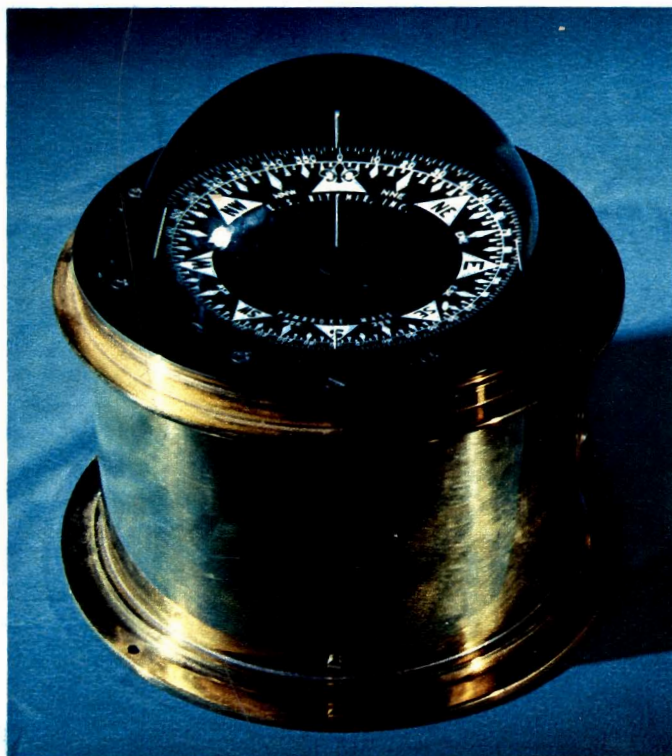
ticolare attitudine e tanta pazienza sono necessari per diventare marinaio, particolarmente se « a vela ». Ma anche quando questo obiettivo sia stato raggiunto, si dovrà rimanere nella condizione spirituale di un'estrema *umiltà* nei confronti del mare.

Un'antica regola (quante ce ne sono, in marina, rimate o a proverbio!) dice per esempio che il buon comandante di battello farà sempre la metà di quello che si sente in grado di fare. E se questo è giusto per quel che riguarda la capacità di navigare, è addirittura poco per quel che riguarda mezzi ed attrezzature. È inutile comperare una grande barca economica (seppure ve ne siano), ma è meglio comprarne una più piccola ma perfetta. « In mare, sempre il meglio », dice un'altra sentenza: e non c'è nulla di più vero. Un qualsiasi particolare della barca può essere chiamato a sostenere sforzi enormi in circostanze eccezionali, e deve poter resistere. E questo vale ad ogni livello: dal motore potente e complesso d'un grande *yacht* fino alla « candela » d'un fuoribordo da un cavallo, dall'albero alto 30 metri d'un battello oceanico fino ai perni del timone d'un « tre metri ». Inoltre il buon marinaio deve controllare la propria barca con cura estrema per prevenire i guasti ed eseguire le riparazioni senza avarizia.

Questo invito alla prudenza non vuole scoraggiare i neofiti della navigazione, ma semmai aiutarli ad affrontare ad occhi aperti uno degli sport più belli, più « virili », più adatti a fare d'antidoto alla vita moderna. Si programma una crociera di un giorno? S'imbarchino viveri a secco per tre ed acqua per cinque. Si prevede di *star fuori* poche ore col solleone? Si tengano in uno stipo, all'asciutto, dei caldi indumenti per affrontare l'umido e il freddo di una notte in mare, anche se è piena estate. E così via, per ogni più piccolo dettaglio, anche se sembra secondario.

Il padrone di una barca è di solito anche il timoniere e il comandante della stessa. Come tale, secondo un vecchissimo detto accettato dalle marine di tutto il mondo, egli è, a bordo, il « padrone dopo Dio ». Comanda, e tutti (ospiti compresi) gli devono obbedienza: ma è anche il primo responsabile della sorte propria, dell'equipaggio e dell'imbarcazione. Saper meritare quel titolo, con i doveri che ne derivano, è cosa difficile ma stupenda.

Franco Bertarelli



La bussola è lo strumento base per la navigazione: essa indica la rotta seguita dalla nave rispetto ad un punto fisso, che è il polo magnetico, e quindi consente di mantenere la direzione voluta. Questo modello ha il supporto che viene fissato sulla barca, mentre la corona con i punti cardinali resta orizzontale anche se il battello è inclinato.



Questo è lo schema di una tipica barca a vela di piccole dimensioni, munita di deriva mobile, cioè estraibile dalla sua «cassa» posta al centro dello scafo, e armata con una velatura di tipo molto diffuso. I numeri indicano le «voci» principali della nomenclatura dell'imbarcazione. 1) Bandierina per indicare la direzione del vento. 2) Randa: vela maggiore. 3) Fiocco: vela minore. 4) Drizza della randa: è un cavo per alzare la vela. 5) Drizza del fiocco. 6) Stecche: per irrigidire il bordo della vela. 7) Albero. 8) Boma. 9) Sarte: cavi fissi, per tenere in posizione l'albero. 10) Strallo: cavo fisso per sostenere l'albero in senso longitudinale. 11) Scotta della randa: cavo mobile per manovrare la randa. 12) Scotte del fiocco. 13) Galloccia: per fissarvi manovre d'ormeggio o di governo. 14) Cassa della deriva. 15) Deriva mobile. 16) Timone. 17) Barra del timone. 18) Prolunga snodata della barra. 19) Linea d'immersione. 20) Specchio di poppa. Criteri generali: tutti i cavi mobili (in genere di cotone o di nylon) si chiamano «manovre correnti»; tutti i cavi (in genere d'acciaio inossidabile) che reggono l'albero, si chiamano «manovre fisse».

da «BAIA DEL SUD»

Al meridione, verso il sogno,
dolce abisso cercavi.
Un mare dorato per te:
la baia tua raggiante.

Un mare vivo nell'ali,
come un gabbiano nudo
soavemente velato
dall'ombra di pinete.

... Un mare, amore o abisso,
luce od ombra di rami
per dorar le tue labbra
d'una spuma dolente.

JOSÉ LUIS CANO

**NESSUNO PUÒ VINCERE UNA REGATA
PER PURA FORTUNA: OCCORRONO ESPERIENZA
ISTINTO E PREPARAZIONE ATLETICA**



A



B



C



D



E



F



G



H



I



J



K



L



M



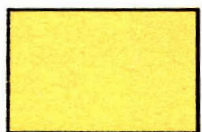
N



O



P



Q



R



S



T



U



V



W



X



Y



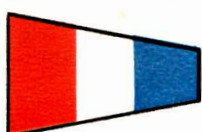
Z



1



2



3



4



5



6



7



8



9



0

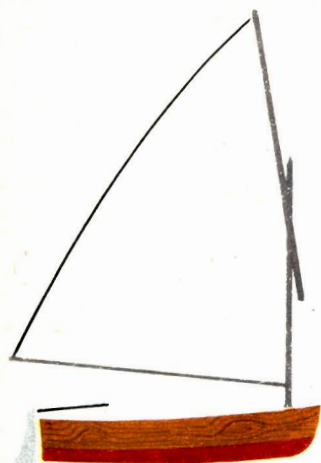
Ciascuna di queste bandiere simbolizza una lettera dell'alfabeto o un numero. Per mezzo di esse, gli equipaggi possono « parlare » tra una barca e l'altra o con la riva, formando le parole che desiderano. Esiste poi un codice internazionale per certi segnali abituali o d'emergenza. Formare la sigla « USJ » significa essere in avaria, mostrare la sola lettera « V » vuol dire aver bisogno urgente d'aiuto, e così via. A destra, una stupenda barca da grande regata, con l'equipaggio intento alla manovra, durante un allenamento.



La regata è « l'ora della verità » per il timoniere, per l'equipaggio e per la barca. In questa prova, che può durare pochi minuti come molti giorni, si riassumono tutte le virtù marinare più tipiche: esperienza, istinto, intelligenza, talvolta coraggio estremo se il mare è cattivo, cavalleria e preparazione atletica. Nessuno ha mai vinto una regata per pura fortuna, così come non c'è mai un istante nel quale non sia possibile commettere quell'errore anche minimo che spesso decide della vittoria o della sconfitta. Le regate si svolgono sempre tra imbarcazioni aventi caratteristiche simili, cioè appartenenti alla stessa « classe ». Naturalmente, esistono differenze di prestazioni anche tra scafo e scafo di una stessa categoria, ma quasi sempre l'esito

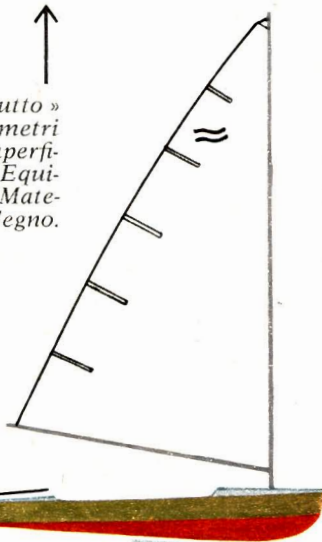
della prova dipende dal comandante della barca e dal suo equipaggio. Come abbiamo già accennato, l'arte di navigare a vela è tra le attività umane quella che forse richiede più doti individuali; ma quando la regata si svolge tra imbarcazioni molto grandi, con immense superfici di vele al vento, l'accordo tra i membri dell'equipaggio, che possono essere in quei casi anche dieci o più persone, diventa l'elemento dominante. Cambiare a tempo di primato l'orientamento di un intero « gioco » di vele mentre soffia un forte vento diventa fatica tremenda, tanto più che ogni gesto ed ogni mossa devono essere misurati al millimetro e al secondo, magari stando sulla coperta di un battello fortemente inclinato, con i marosi che spazzano i posti di manovra.





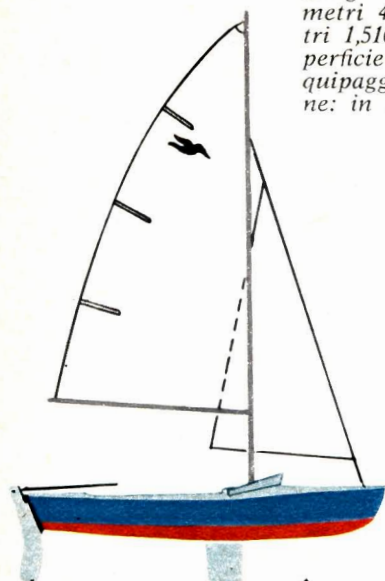
DINGHY

Lunghezza «fuori tutto» metri 3,660, larghezza metri 1,420, peso kg. 115, superficie velica mq. 9,30. Equipaggio: una persona. Materiale di costruzione: legno.



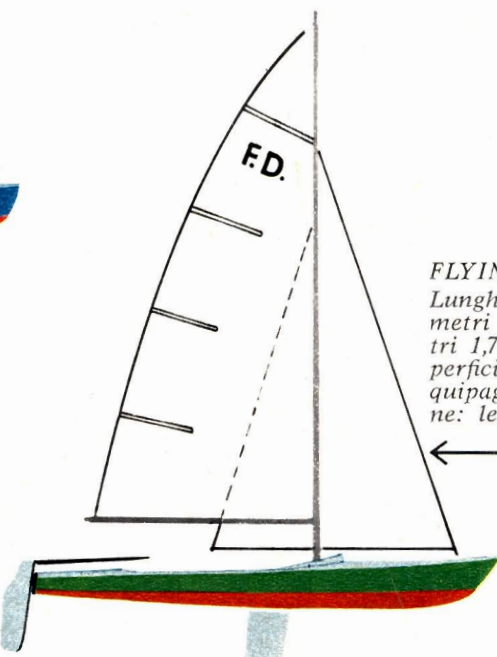
FINN

Lunghezza «fuori tutto» metri 4,500, larghezza metri 1,510, peso kg. 145, superficie velica mq. 9,30. Equipaggio: uno. Costruzione: in legno o in plastica.



SNIPER

Lunghezza «fuori tutto» metri 4,720, larghezza metri 1,520, peso kg. 193, superficie velica mq. 10,80. Equipaggio: due. Costruzione: legno oppure plastica.



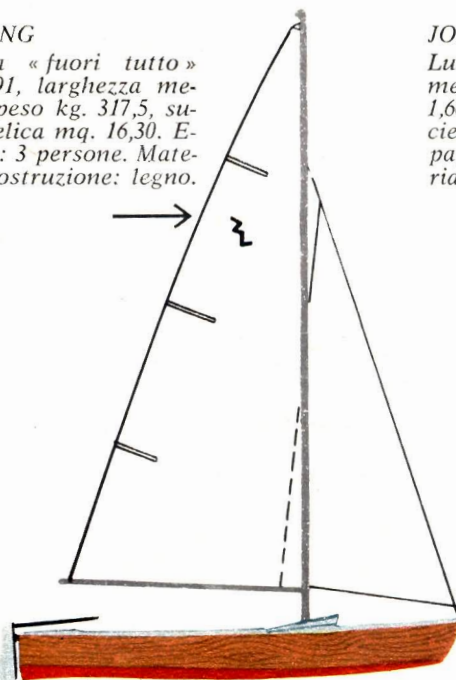
FLYING JUNIOR

Lunghezza «fuori tutto» metri 4,030, larghezza metri 1,500, peso kg. 90, superficie velica mq. 9,30. Equipaggio: 2 persone. Costruzione in legno o plastica.



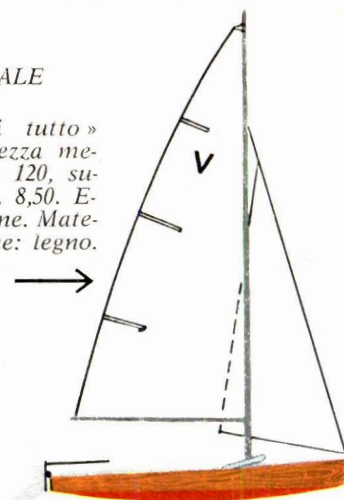
LIGHTNING

Lunghezza «fuori tutto» metri 5,791, larghezza metri 1,987, peso kg. 317,5, superficie velica mq. 16,30. Equipaggio: 3 persone. Materiale di costruzione: legno.



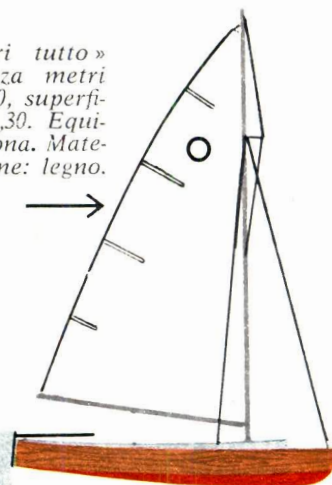
DERIVA NAZIONALE «V»

Lunghezza «fuori tutto» metri 3,950, larghezza metri 1,270, peso kg. 120, superficie velica mq. 8,50. Equipaggio: 2 persone. Materiale di costruzione: legno.



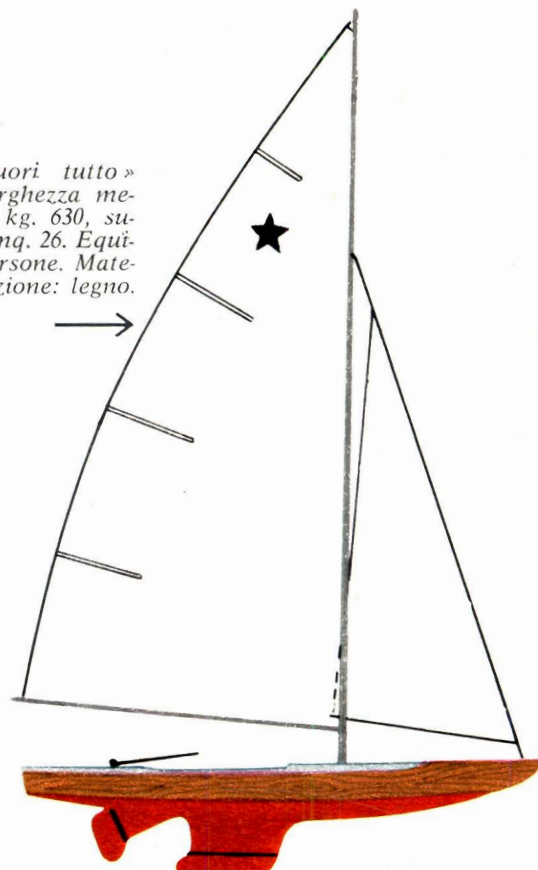
JOLE «O»

Lunghezza «fuori tutto» metri 5, larghezza metri 1,660, peso kg. 150, superficie velica mq. 10,30. Equipaggio: una persona. Materiale di costruzione: legno.



STAR

Lunghezza «fuori tutto» metri 6,921, larghezza metri 1,733, peso kg. 630, superficie velica mq. 26. Equipaggio: due persone. Materiale di costruzione: legno.



FLYING DUTCHMAN

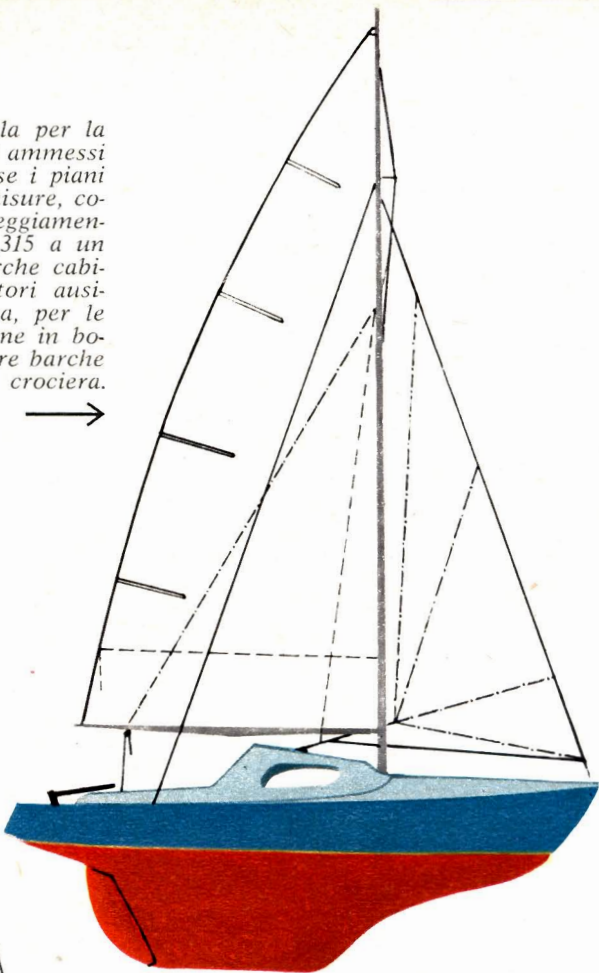
Lunghezza «fuori tutto» metri 6,050, larghezza metri 1,700, peso kg. 160, superficie velica mq. 15. Equipaggio: due. Costruzione: legno oppure plastica.

IMPARIAMO A RICONOSCERE IL PROFILO DEGLI SCAFI E DELLE VELE

La grande maggioranza delle barche a vela appartengono a categorie, o «classi», rigorosamente definite, in modo che possano gareggiare tra loro. In queste pagine abbiamo schematizzato alcuni tra i tipi più diffusi, il cui costo varia da poche decine di migliaia di lire fino a parecchi milioni.

CLASSE «C»

Questa classe definisce battelli a vela per la crociera costiera, che possono essere ammessi a regate nella loro categoria anche se i piani di costruzione variano entro certe misure, come per esempio la lunghezza al galleggiamento, che va da un massimo di m. 7,315 a un minimo di m. 4,877. Si tratta di barche cabinate, talune delle quali hanno motori ausiliari entrobordo, di modesta potenza, per le manovre in porto e per la navigazione in bonaccia, cioè senza vento. Anche le altre barche schematizzate qui sotto sono da crociera.



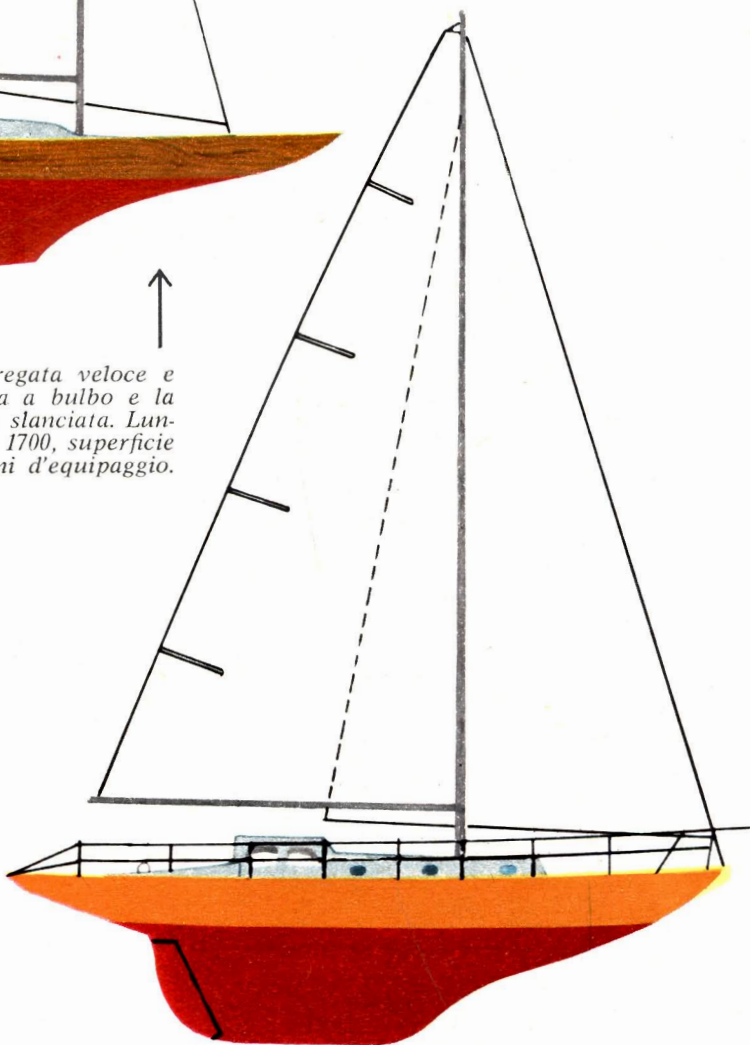
DRAGONE

Altra imbarcazione da regata veloce e «difficile», con la chiglia a bulbo e la linea dello scafo sottile e slanciata. Lunghezza m. 8,900, peso kg. 1700, superficie velica mq. 22. Tre uomini d'equipaggio.

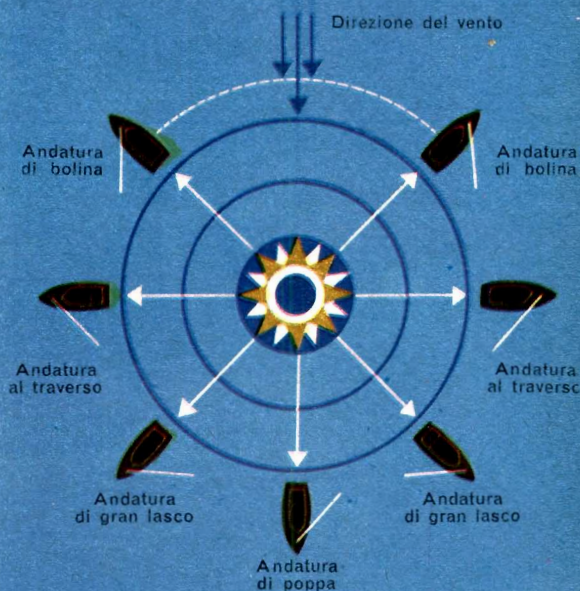


CLASSE «R.O.R.C.»

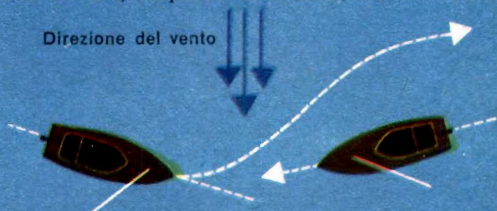
La sigla significa Royal Ocean Racing Club: appartengono a questa classe le grandi barche a vela da crociera, che sono divise, a seconda delle loro misure e della stazza, in tre categorie. Possono avere o no il motore ausiliario, ma lo schema generale è quello qui raffigurato.



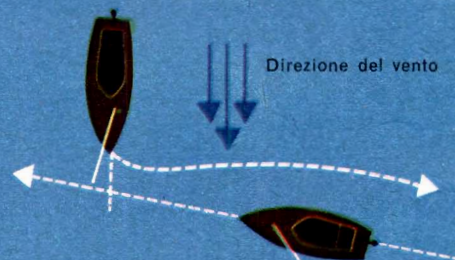
ALCUNE REGOLE DEL TRAFFICO SUL MARE



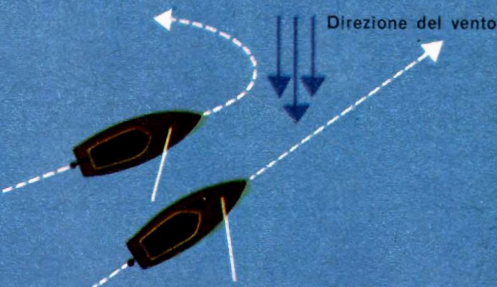
Il grafico qui sopra mostra le «andature», o modi di navigare, che sono possibili con una barca a vela, rispetto alla direzione del vento.



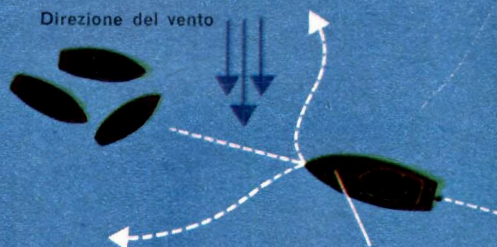
Le due barche si urterebbero: deve cedere il passo quella che riceve il vento sul lato sinistro. In gergo, quella che ha «le mura» a sinistra.



Per evitare la collisione, è obbligata a virare la barca che sta navigando col vento in poppa, perché a quell'andatura è più facile mutar di rotta.



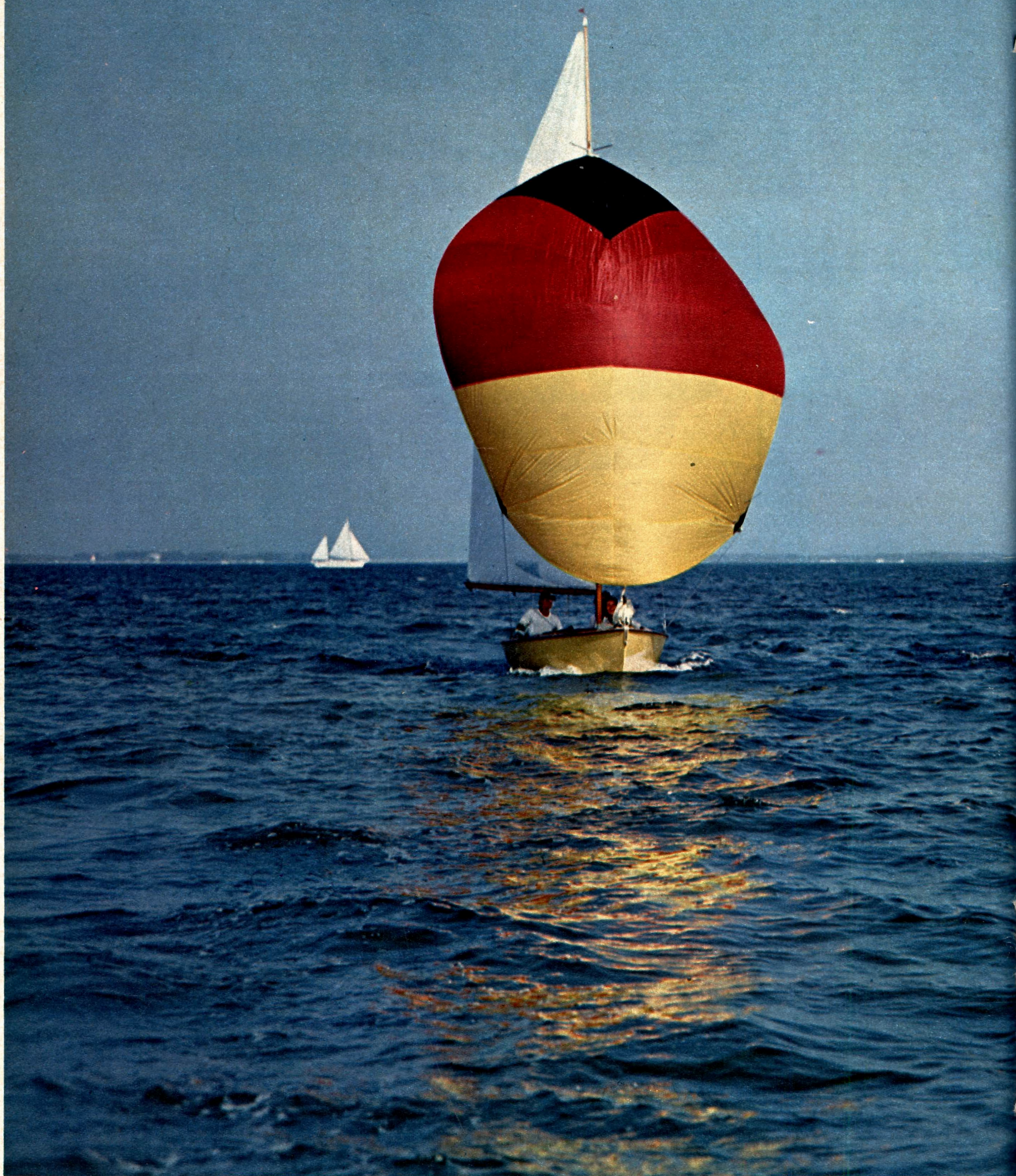
Se due yachts navigano vicini e nella stessa direzione, quello «al vento» (che riceve il vento per primo) deve lasciar via libera all'altro.



Una barca a vela che incontri sulla sua rotta un gruppo di barche da pesca impegnate nel lavoro, deve deviare per non intralciare i pescatori.

Naturalmente, molte altre barche che si possono vedere sul mare non sono comprese in questi schemi: ma si tratterà quasi sempre o di imbarcazioni tipiche di determinate zone, o di grandi battelli, più adatti alla crociera che alla regata. Una classificazione completa di tutte le barche a vela esistenti è impossibile, perché i diversi modelli sono migliaia.

In questo grafico abbiamo riassunto alcune delle principali regole di «traffico» sul mare: per quanto vaste siano le vie d'acqua, le collisioni sono sempre possibili (e pericolosissime), specie davanti alle opere portuali.



**GLI "SPINNAKER" SI GONFIANO AL VENTO
COME GRANDI FIORI COLORATI**

Una delle « andature » più antiche è quella col vento in poppa, o « a fil di ruota »: cioè con la barca che si sposta nella stessa direzione del vento. Questo modo di navigare è stato certamente il primo, quando il piano delle vele era disposto quasi a 90 gradi con l'asse longitudinale del battello.

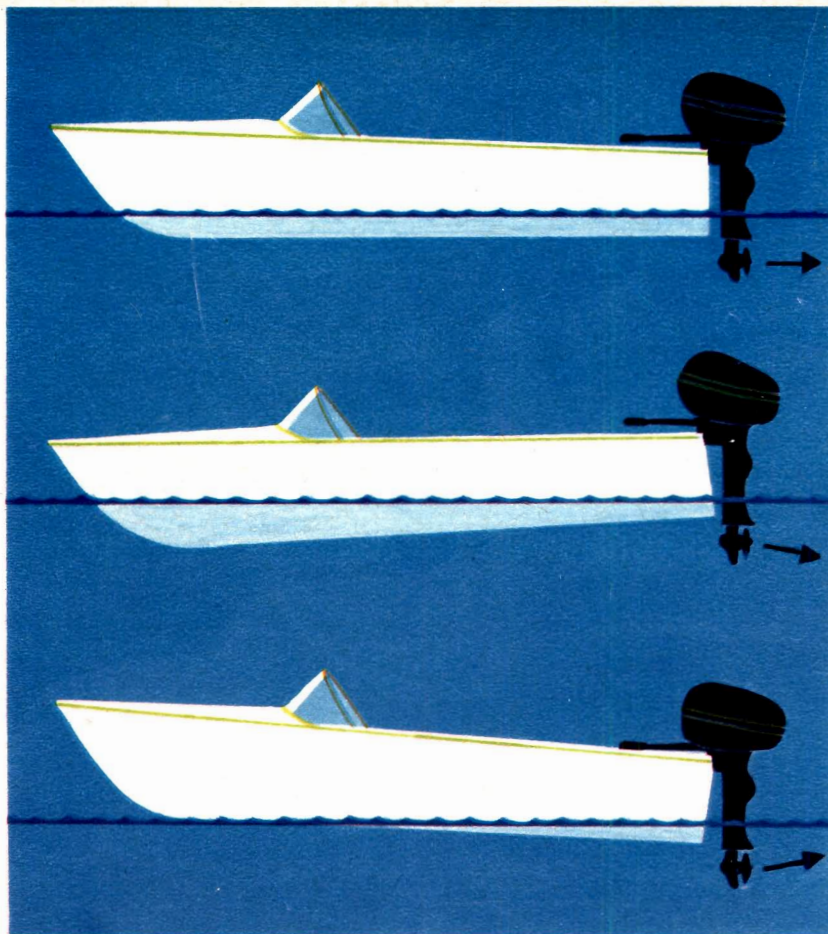


Oggi, per aumentare le prestazioni dell'imbarcazione, si naviga spesso con una vela speciale, chiamata spinnaker, che può essere usata solo quando il vento soffia in poppa, e che somiglia ad una mezza sfera. Lo spinnaker sostituisce il fiocco e tende a far sollevare un po' la prora della barca.

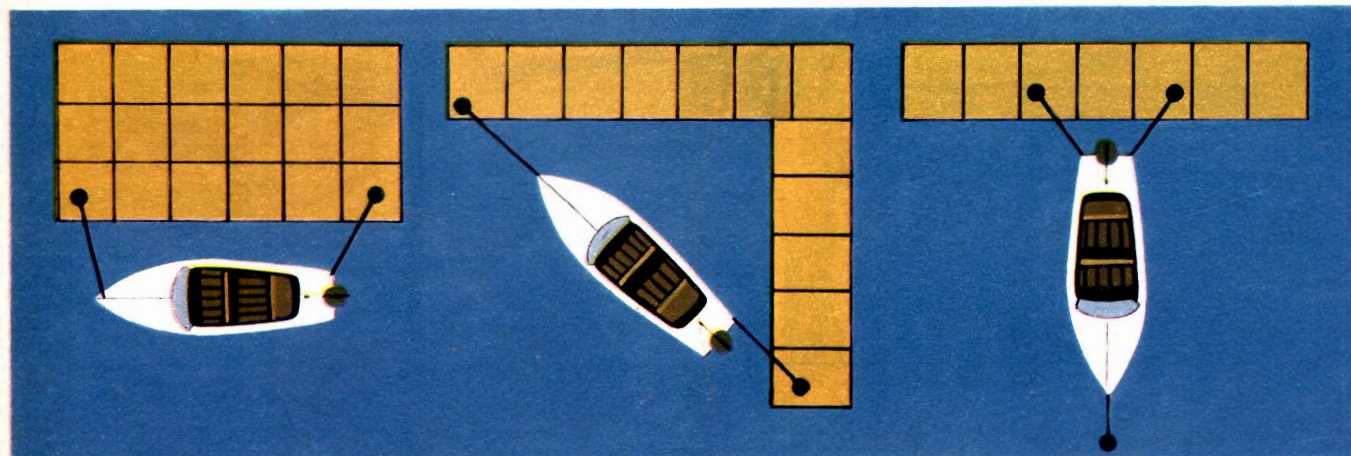
A causa dell'azione del vento sulle vele e della reazione della chiglia e della deriva, l'«andatura» più veloce non è quella del vento in poppa, ma quella col vento «al traverso», cioè ad angolo retto con l'asse maggiore della barca. Un catamarano detiene il record di velocità: 22,8 nodi.

BISOGNA SEMPRE DISPORRE DI UN MEZZO PER TORNARE IN PORTO SE IL MOTORE SI GUASTA

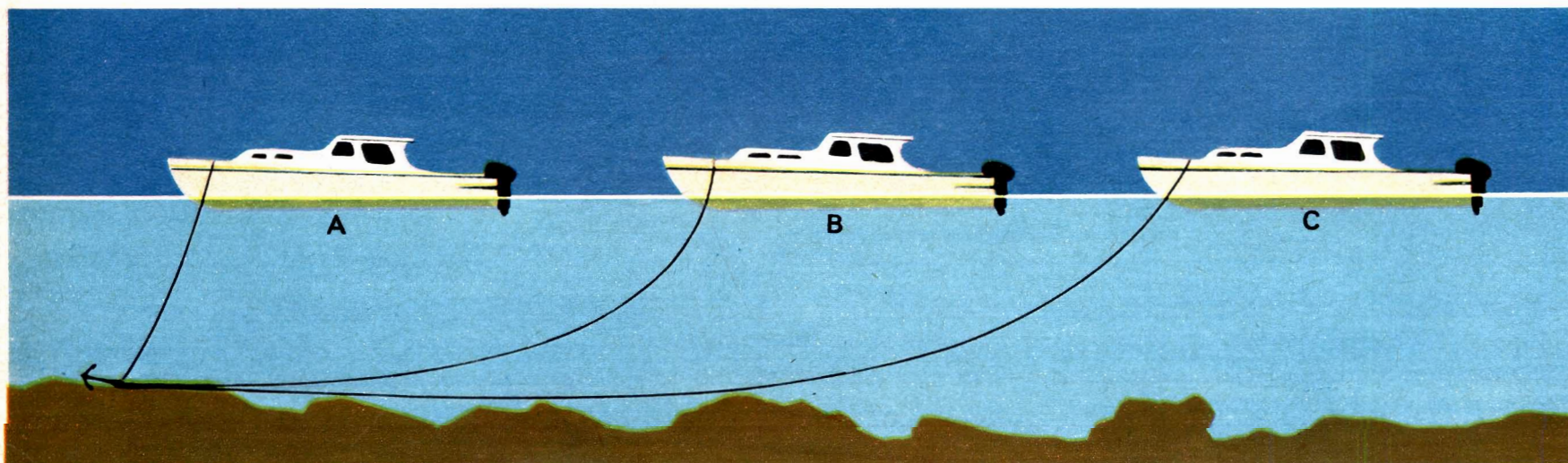
Le materie plastiche e i piccoli motori fuoribordo hanno fatto diffondere la nautica in modo imprevedibile anche in Italia, così che il numero delle persone che « vanno per mare », magari a poche centinaia di metri dalla costa, è aumentato a dismisura. Queste *masse* si trasformeranno in *marinai* poco per volta, facendo esperienza. Ma vi sono circostanze improvvise nelle quali si richiedono anche al timoniere di un'utilitaria del mare qualità straordinarie: perciò sarà utile tener presenti alcuni principi fondamentali. Ogni mezzo dovrà avere due sistemi di propulsione autonomi: il fuoribordino avrà i remi oltre al piccolo motore e un po' di combustibile di riserva. Il grosso fuoribordo avrà la potenza frazionata in due motori autonomi, così che uno dei due potrà sempre funzionare. Il motoscafo con un motore entro-bordo dovrà essere dotato di un piccolo fuoribordo di emergenza. Il concetto è chiaro: occorre sempre poter tornare in porto con un sistema ausiliario autonomo, perché il motore perfetto deve essere ancora inventato; e uno scafo rimasto in balia di se stesso diventa estremamente pericoloso. Anche se questi accorgimenti fanno aumentare il costo d'acquisto delle barche, si tratta di spese indispensabili, che possono, in certi casi, salvare addirittura la vostra vita.



Qui sopra, vari modi di montare un motore fuoribordo sullo scafo. Il grafico in alto mostra il modo corretto, cioè con l'asse dell'elica rigorosamente parallela all'asse del battello e alla superficie del mare. Negli altri disegni, l'angolo errato provoca eccessivo abbassamento o sollevamento della prua. Qui a sinistra, alcuni tipici nodi d'ormeggio.



Qui accanto, tre modi d'ormeggiare in porto. A sinistra, un ormeggio temporaneo: con acque mosse bisogna disporre sulla fiancata di dritta (destra) dei parabordi. Al centro un ormeggio permanente nell'angolo di un molo. A destra, l'ormeggio classico, di poppa. Qui sotto, l'ancoraggio. La barca è tenuta ferma dalla presa dell'ancora, ma anche dal peso della catena. Il battello « A » è in pericolo: la sua catena è corta. Il battello « B », con la catena lunga 4 volte la profondità dell'acqua, è in sicurezza. Il battello « C » (catena lunga 7 volte la profondità) ha ormeggio perfetto.



Ecco le sagome « emerse » dei principali tipi di barche a motore. 1) Piccolo scafo di legno con motore entro-bordo. 2) Battello in plastica entro-bordo o fuoribordo. 3) Cabinato entro-bordo. 4) Cabinato fuoribordo. 5) Yacht per la pesca sportiva alla traina. 6) Motoyacht bimotore da crociera.

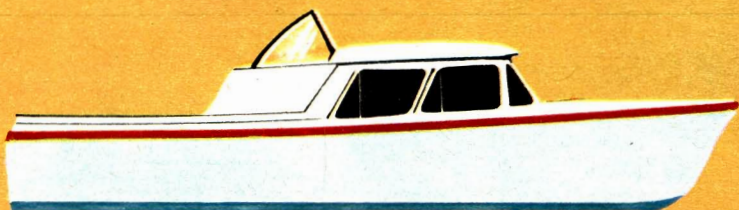
7) Motoyacht da grande crociera. 8) Fuoribordo sportivo. 9) Entrobordo da corsa. 10) Fuoribordo adatto anche allo sci nautico. 11) Motosailer, cioè imbarcazione a vela e a motore, adatta per lunghe crociere a bassa velocità, molto sicura a causa del doppio e indipendente sistema di propulsione.



1



2



3



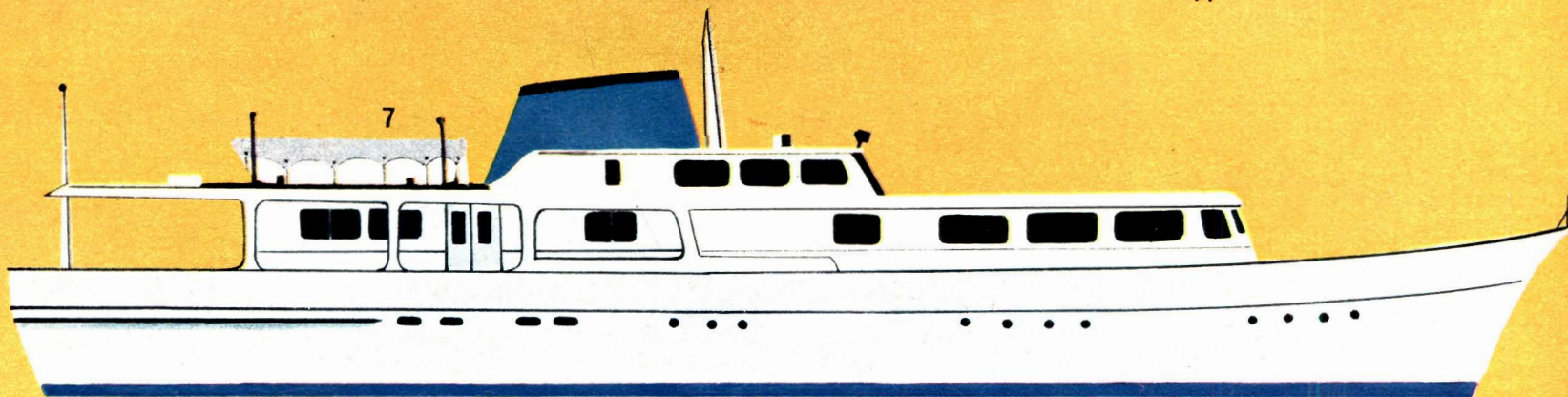
4



5



6



7



8



9



10



11

da « La CAPITANA »

Se mai perisse la mia voce a terra
la porterete a livello del mare:
la deporrete là, presso la riva.
Voi me la poserete accanto all'onde,
poi la nominerete capitana.

O mia voce, decorata
con le insegne marinare!
Porti un'ancora sul cuore,
sopra l'ancora una stella...

RAFAEL ALBERTI
(trad. Gino Regini)

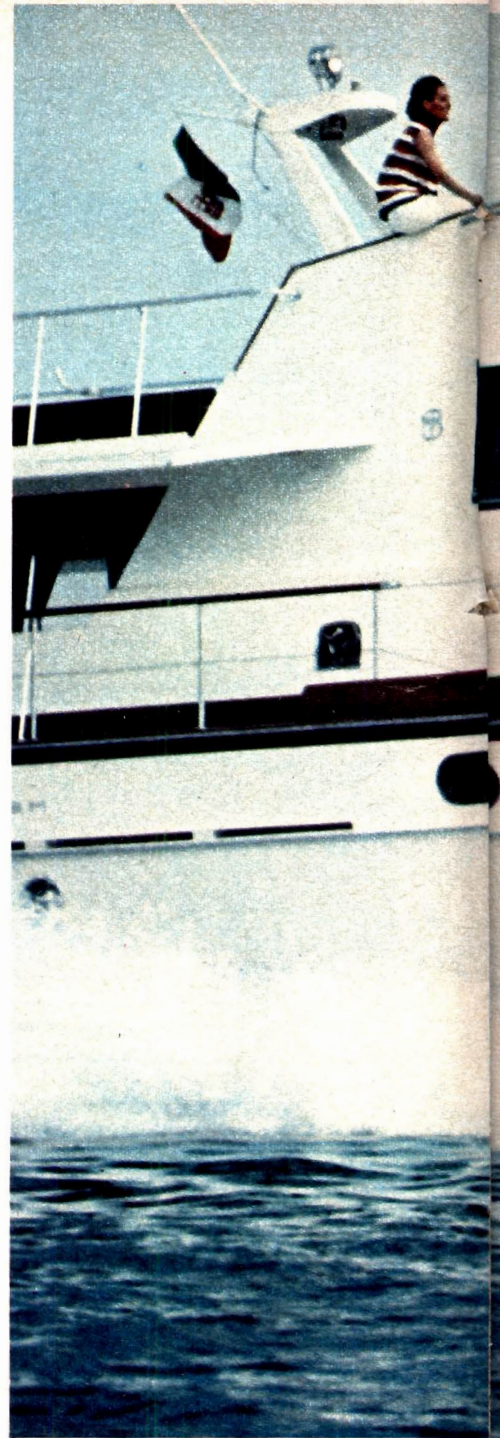
QUESTI SONO I TANTI SEGRETI DI UNA FELICE CROCIERA

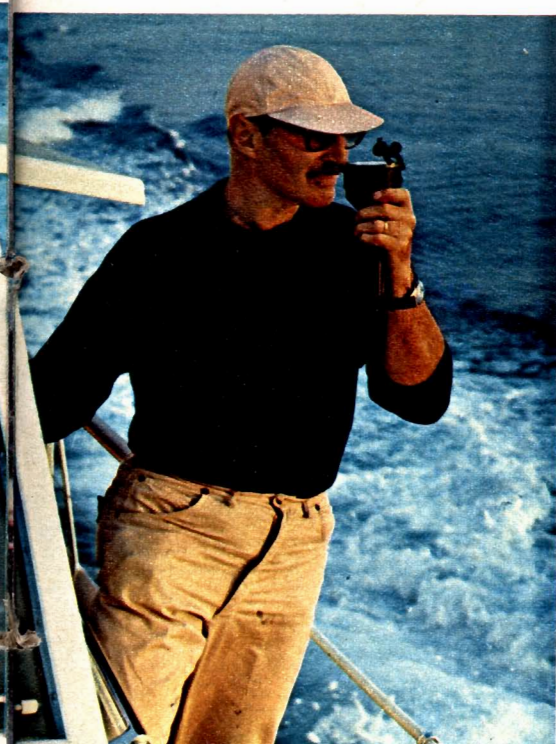
Navigare per diporto con un battello a motore è senz'altro meno difficile che navigare a vela. Anche se il protagonista assoluto è sempre il mare, che deve essere ugualmente conosciuto dai due *tipi* di naviganti, tra vela e motore esistono differenze tecniche grandissime. Sono due mondi distinti, spesso non comunicanti tra loro. Il « velista » si considera (e forse con qualche ragione) più marinaio del « motorista », ed erede diretto dei navigatori « puri »: probabilmente, egli non cambierebbe la sua barca modesta ma snella, silenziosa e viva, col più lussuoso e potente dei *motoyachts* da mille cavalli. Per lui, la manovra delle vele, i limiti di rotta e di velocità imposti dal vento, i disagi e i rischi che quel modo di navigare presenta sono fonte di soddisfazioni insostituibili, anche se è pronto ad ammettere che navigando a motore si può andare più rapidamente dove si vuole. Ma la barca a motore non deve essere assolutamente confusa con un'automobile, anche se la sua « guida » può sembrare altrettanto facile. È sempre una barca che naviga, e quindi fa parte di quell'universo speciale in cui ogni imprevidenza ed ogni errore si possono mutare in tragedia. Una crociera lieta e sicura (mare permettendolo) sarà tale se chi ha il comando dell'imbarcazione conoscerà a fondo il proprio stupendo « mestiere ». Gli altri elementi che garantiscono la buona riuscita della navigazione sono: qualità dello scafo, perfezione del propulsore, rifornimenti razionali, affiatamento tra i membri dell'equipaggio e tanta prudenza.



Dopo aver controllato il perfetto equipaggiamento della barca (combustibile, acqua e viveri da consumo giornaliero e d'emergenza), uno dei primi atti d'una crociera è tracciare la rotta che si vuole seguire. Nella timoneria del battello c'è un apposito tavolo per calcolare la rotta usando la carta nautica, la bussola, la riga a parallele e il compasso.

Le manovre nei porti sono sempre complicate, specialmente se il battello è di notevoli dimensioni. Nella foto qui sotto, due marinai stanno salpando (cioè tirando a bordo) l'ancora con un verricello elettrico. La catena dell'ancora è lavata con un getto d'acqua supplementare, perché non introduca nel « pozzo » le alghe e la melma del fondale.



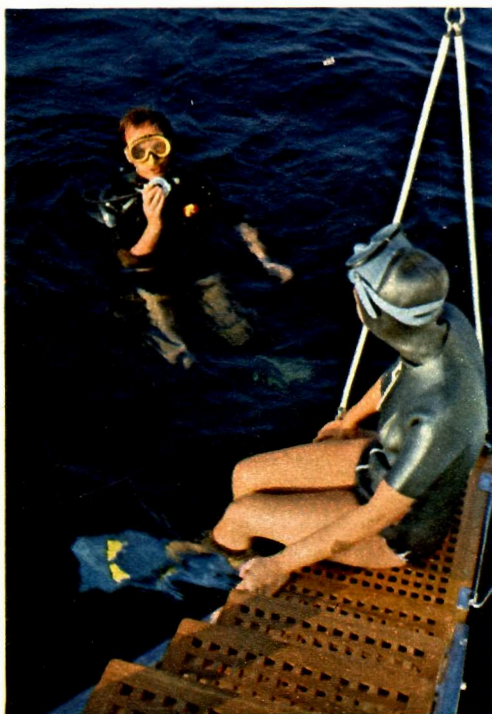


Nella foto qui accanto, si controlla il « punto nave » - cioè la posizione esatta del battello - per mezzo di una bussola a mano con la quale si traggono riferimenti noti sulla costa, come fari, edifici, promontori. I risultati sono poi trascritti sulla carta nautica. Qui sotto, la timoneria con il posto di guida completo di tutti gli strumenti.

↑ Fuori dal porto e in acque libere, si può cominciare a « dare gas » ai due motori Diesel del battello che hanno, in questo « 18 metri » dei cantieri Baglietto, la potenza complessiva di mille cavalli. Ora l'imbarcazione è guidata dal ponte superiore, dov'è sistemata una completa duplicazione del timone e di tutti gli altri comandi.



**LA VITA A BORDO
TRASCORRE
SERENA
SE È BEN ORGANIZZATA**

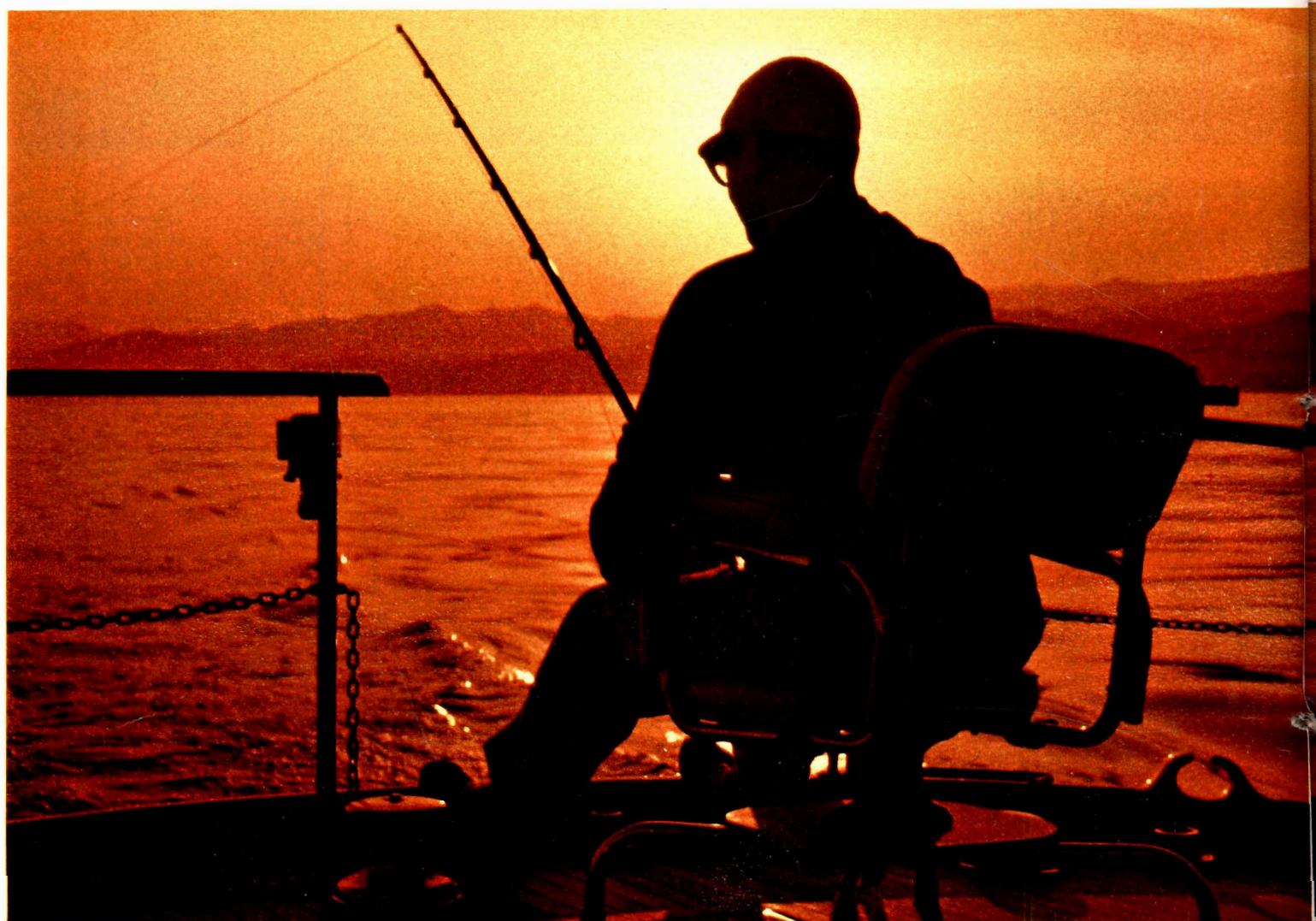


Qui sopra, uno dei tanti momenti felici di una crociera: il nuoto o la partita di pesca subacquea. Da questo battello si scende in mare per mezzo di una scaletta pensile « ancorata » ad una fiancata. Dopo il bagno, è buona regola asciugarsi sulla stessa scaletta per non bagnare il ponte di coperta.

→
Se si naviga a bassa velocità (4-6 nodi: un nodo equivale ad un miglio marino l'ora, cioè a 1852 metri orari), si può tentare la cattura di qualche bel pesce con la « traina », una robusta lenza trainata dalla barca e assicurata ad una canna con mulinello: anche il pescatore è legato al sedile.



La cucina e la dispensa (in mare: cambusa) sono parti importantissime di un battello da lunga crociera. In una barca come questa, larga oltre 4 metri, la cucina è piuttosto ampia e comoda. Tuttavia essa è organizzata in modo speciale, molto marino. Le pentole (vedere la foto piccola qui accanto) sono tenute ferme sui fornelli elettrici o a gas liquido da bracci orientabili, in modo che i movimenti della barca non le facciano rovesciare. Ogni utensile da cucina non va mai riempito oltre i due terzi per impedire che il liquido trabocchi in caso di rollio forte. Un forno ed un grande frigorifero completano l'equipaggiamento. A destra, pranzo in coperta durante la navigazione.

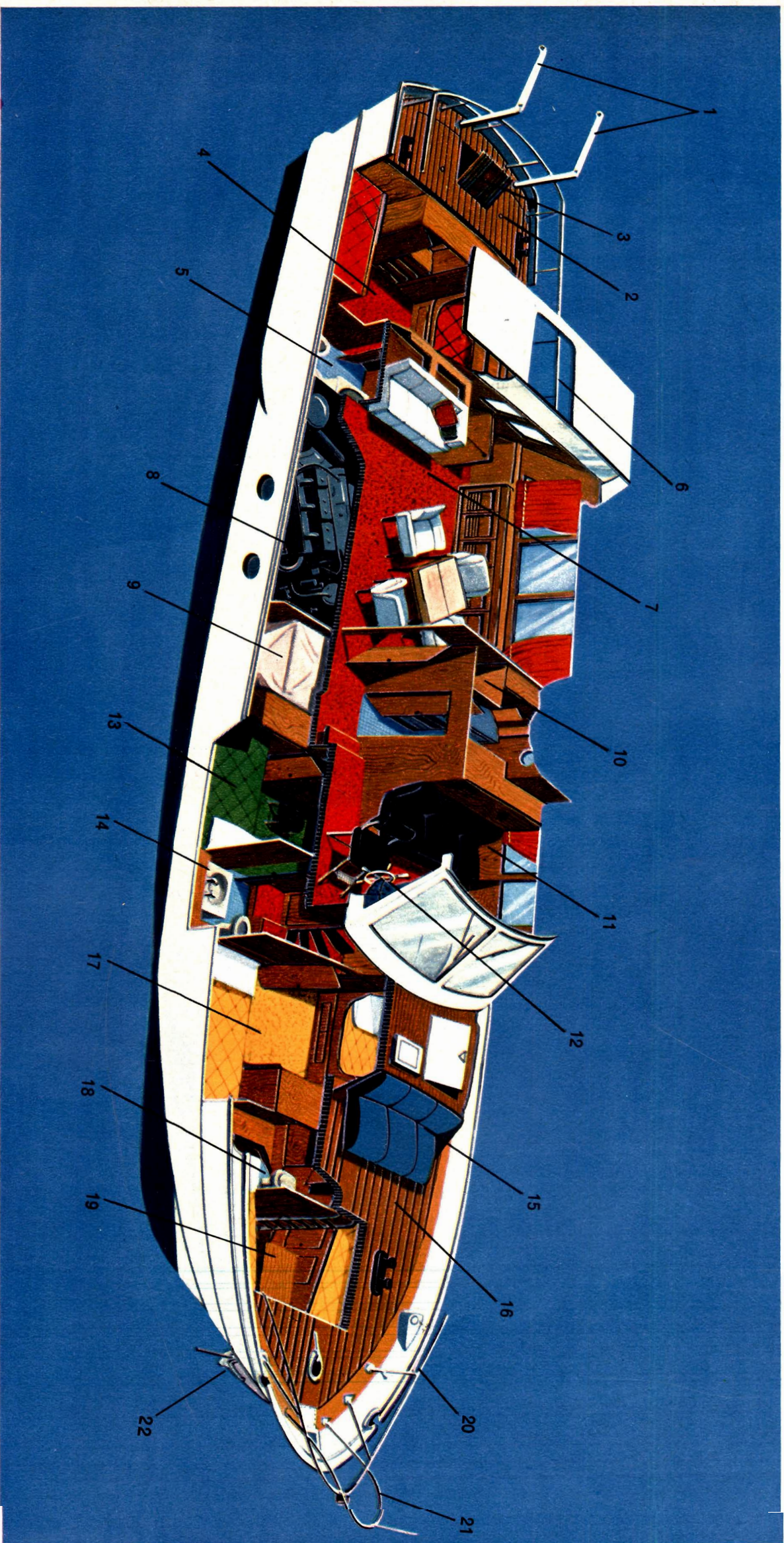




Quando si è all'ormeggio in un porto si può passare la serata anche in modo molto mondano. Nella foto qui sopra, una giovane crocierista si prepara al party, nella sua cabina. Il battello è quasi immobile, trattenuto dall'ancora e da due cavi di ormeggio: non vi sono quindi gravi problemi di trucco. Qui accanto, un ricevimento elegante nel salone di poppa, che è dotato di divani e poltrone come il salotto di una piccola villa galleggiante. Il giorno dopo si salperà di nuovo per un'altra tappa, e magari si passerà la notte in navigazione. Sarà una splendida esperienza, ma molto diversa, con precisi turni di guardia, con gli occhi incollati alla bussola per non perdere la rotta, con un senso d'ignoto davanti alla prua.

UN GRANDE BATELLO PER LUNGHE NAVIGAZIONI ASSOMIGLIA A UNA VILLA GALLEGGIANTE

Lo « spaccato » che riproduciamo qui sopra rivela come in una radiografia le strutture e l'interno del grande *motor yacht* da crociera che abbiamo mostrato nelle fotografie delle pagine precedenti. Si tratta di una barca di lusso, il cui prezzo supera i cento milioni, studiata per tenere il mare a lungo e per navigare anche con tempo non buono senza affaticare eccessivamente passeggeri ed equipaggio. Le caratteristiche generali sono: lunghezza « fuori tutto » 18 metri e 40 centimetri, larghezza massima 4 metri e 80 centimetri, immersione massima sotto le due eliche 1 metro e 35 centimetri, dislocamento 28 tonnellate. Il battello è spinto da due motori *Diesel* indipendenti, che erogano complessivamente circa 1000 cavalli. La velocità di crociera è di 22 nodi, quella massima di 24. L'autonomia, assicurata da serbatoi di nafta contenenti 3700 litri, è di circa 460 miglia marine. Ecco ora il dettaglio, come risulta dai numeri sul disegno: 1) Gruette per l'imbarcazione di servizio. 2) Ponte di coperta. 3) Boccaporto del deposito e dei serbatoi d'acqua che contengono mille litri. 4) Cabina del proprietario. 5) Servizi completi. 6) Accesso al ponte superiore, che



però non è raffigurato nel disegno, e che è diviso in due parti: una per prendere il sole e l'altra, verso prua, nella quale è sistemata la ripetizione dei comandi di direzione e dei motori. 7) Salone. 8) Sala macchine, con i due motori e il gruppo elettrogeno. 9) Serbatoi principali per la nafta. 10) Cucina e dispensa. 11) Timoneria. 12) Ruota del timone e comandi dei motori. 13) Cabina ospiti. 14) Servizi. 15) Divano-solarium a prua. 16) Coperta di prua. 17) Cabina ospiti. 18) Servizi equipaggio. 19) Cabina equipaggio a tre posti. 20) Battagliola, in acciaio inossidabile e legno, che delimita tutto l'ingombro della barca. 21) Pulpito di prua con asta di bandiera. 22) Ancora. A bordo del battello vi è tutta l'attrezzatura elettronica consueta per *motor yachts* di questa classe: radiotelefono, ecoscandaglio, radiogoniometro e, volendo, anche un piccolo radar per la navigazione notturna.

Fotografie di David Beal, Giorgio Lotti, Walter Mori.
Tavole e disegni di Costantino Di Ciancio.
Direzione grafica di Gianni Corbellini.

SOMMARIO

- 8 **SORGE: UN EROE SCOPERTO TROPPO TARDI** di Ricciardetto
- 11 **IL VIETNAM NEL PARLAMENTO ITALIANO** di Domenico Bartoli
- 16 **PERCHÉ DOBBIAMO MORIRE NEL VIETNAM?** di Livio Pesce
- 20 **NON PUÒ VOTARE MA PUÒ MORIRE**
- 22 **MARINA LO GUARDA, MERONI SI VOLTA**
- 26 **LA COMITIVA DELLA NAZIONALE È ASSICURATA PER OTTO MILIARDI** di Gianfranco Fagioli
- 28 **ANCHE LO BELLO VA IN INGHILTERRA** di Giulio Frisoli
- 34 **MA PERCHÉ URLANO?** di Vittorio G. Rossi
- 41 **IL MARE (2)** di Franco Bertarelli
- 62 **LA DONNA-DONNA** di Pietro Zullino
- 68 **IL PILOTA CHE FU UCCISO DUE VOLTE** di Giuseppe Grazzini
- 74 **PETER HITLER**
- 76 **VENTI MILIONI PER SERA** di Carla Stampa
- 80 **PER GLI INGLESI L'ATTACCO ITALIANO È «SENZA CUORE»** di Gianni Brera
- 84 **BOCCIONI HA FATTO ESPLODERE LA MATERIA** di Raffaele Carrieri
- 86 **VIGEVANI E LA CIALENTE ABBANDONANO LA VIA DELLA MEMORIA** di Luigi Baldacci



Raquel Welch, l'attrice americana che in questi giorni sta interpretando *Colpo grosso alla napoletana* con Marcello Mastroianni, rappresenta un tipo di bellezza che è l'opposto di quello 'cerebrale' un po' mascolino lanciato da Ursula Andress. Raquel è la donna-donna, femminile al cento per cento, che si compiace se gli uomini l'ammirano. Il suo fascino è antico come il mondo: risale a Eva (Foto David Hurn-Magnum).

N. 824 - Vol. LXIV - Milano - 10 Luglio 1966 - © 1966 Epoca - Arnoldo Mondadori Editore



Istituto
Accertamento
Diffusione

Questo periodico
è iscritto alla FIEG



Federazione Italiana
Editori Giornali

Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Milano, via Bianca di Savoia 20 - Tel. 8384 - Ufficio Abbonamenti: tel. 504.743/504.756 - Indirizzo telegr. EPOCA - Milano. Redazione romana: Roma, via Sicilia, 136/138 - Tel. 464.221, 481.585, 471.147, 479.257, 487.951 - Indirizzo telegrafico: Mondadori-Roma. Abbonamenti: Italia: Ann. L. 7.500+300 per spese relative al dono - Sem. L. 3.500. Estero: Ann. L. 12.000+500 per spese relative al dono - Sem. L. 6.050. Inviare a: Arnoldo Mondadori Editore, Via Bianca di Savoia 20, Milano (c/e postale n. 3-34552). Per il cambio di indirizzo inviare L. 60 in francobolli e la fascetta con il vecchio indirizzo. Numeri arretrati L. 200 (c/e postale n. 3-34553). Gli abbonamenti si ricevono anche presso i nostri Agenti e nei negozi «Mondadori per Voi»: Bari, v. Abate Gimma 71, tel. 23.76.87; Bologna, v. D'Aze- glio 14, tel. 23.83.69; Bologna, piazza Calderini 6, tel. 23.62.56; Ca- tania, v. Etnea 271, tel. 27.18.39; Cosenza, Corso Mazzini 156/c, tel. 2.45.41; Firenze (Prato), p.za San Francesco 26, tel. 2.33.54; Genova, v. Carducci 5r, tel. 5.57.62; Gorizia, c.so Verdi 102/b (galleria), tel. 8.70.07; La Spezia, v. Biassa 55, tel. 2.81.50; Lecce, v. Monte S. Michele 14, tel. 20.07; Lucca, v. Vittorio Veneto 48, tel. 4.21.09; Mila- no, Corso Vittorio Emanuele 34, tel. 70.58.33; Milano, v. Vitruvio 2, tel. 27.00.61; Milano, v.le Beatrice d'Este 11/a, tel. 83.48.27; Milano, c.so di Porta Vittoria 51, tel. 79.51.35; Milano (Pioltello), v. Roma 42; Napoli, v. Guantai Nuovi 9, tel. 32.01.16; Napoli (Capri), v. Camerelle 3, tel. 77.83.58; Padova, v. Emanuele Filiberto 6, tel. 3.83.56; Pesca- ra, Corso Umberto I 14, tel. 2.62.49; Piacenza, c.so Vittorio Emanuele 147, tel. 3.19.12; Pisa, v.le Antonio Gramsci 21/23, tel. 2.47.47; Roma, Lungotevere Prati 1, tel. 65.58.43; Roma, v. Veneto 140, tel. 46.26.31; Roma (Cim-P. Vetro), v. XX Settembre 97/c, tel. 48.13.51; Roma, p.za Gondar 10, tel. 831.48.80; Torino, v. Monte di Pietà 21/f, tel. 51.93.22; Torino, via Roma 53, tel. 51.12.14; Trieste, v. G. Gallina 1, tel. 3.76.88; Udine, v. Vittorio Veneto 32/c, tel. 5.69.87; Venezia, Calle Stagneri - San Marco 5207, tel. 2.40.30; Venezia, S. Giovanni Crisostomo 5796, Cannaregio, tel. 2.51.02; Venezia (Mestre), v. Carducci 68, tel. 5.06.96; Viareggio (Galleria del Libro), viale Margherita 33, tel. 4.27.34; Vicenza, c.so Palladio 117 - (Gall. Porti), tel. 2.67.08. Estero: Tripoli (Libia) (Libr. R. Ruben) - Giaddat Istiklal 113, tel. 34.439. Pubblicità: inserzioni in bianco e nero Lire 720 per millimetro/colonna.

ARNOLDO MONDADORI EDITORE

L'ill dunhill

cologne for men
la fragranza
che completa
il gentleman

