

INCARICHI E POSTI D'AZIONE

DAL QUADERNO DI ROTTA DI EDO BIASOLI
A CURA DI GIORGIO CUSMA

INCARICO	A TERRA e/o IN NAVIGAZIONE
MASTRO D'ASCIA	Cura l'efficienza e la manutenzione delle imbarcazioni e degli altri mezzi navali affidati alla Squadriglia. Controlla periodicamente e con molta attenzione tutte le imbarcazioni e ne riferisce lo stato alla Squadriglia. Ha in dotazione degli arnesi speciali che conserva con cura.
MASTRO VELAIO	Garantisce la conservazione, l'ordine e l'efficienza di tutto il materiale nautico, ponendo particolare attenzione alle vele. Tiene un inventario del materiale affidatogli e propone la sostituzione del materiale fuori uso. Conosce le tecniche di cucito per riparare le vele.
PENNESE	Cura la manutenzione e la conservazione delle cime. È esperto di nodi, fasciature ed impiombature. Sa distinguere i vari tipi di cime ed il loro uso. Controlla il loro stato di usura e sa intervenire per ripararle, sa anche conservarle affinché siano sempre sicure e pronte all'uso.

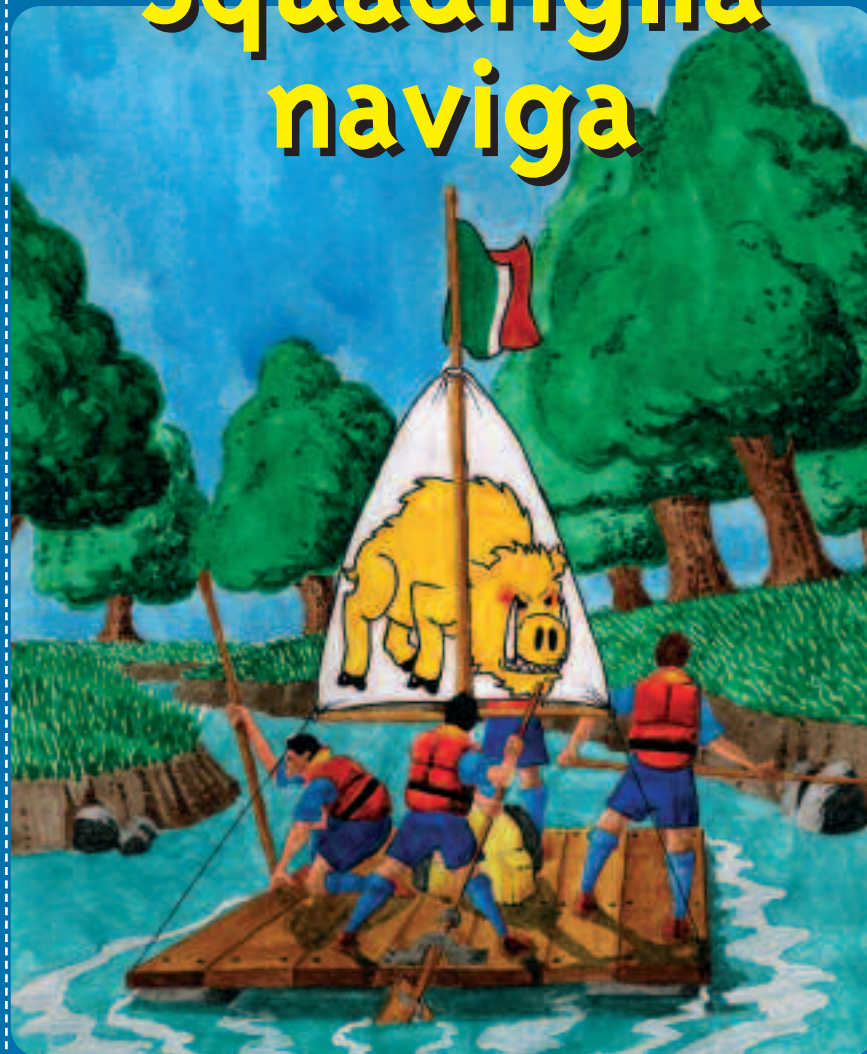
INCARICO	IN NAVIGAZIONE
GABBIERE	È il responsabile della manovra delle vele, durante la navigazione, ne conosce bene la tecnica e sa anche intervenire per manutenzioni di emergenza. Provvede in prima persona, istruendo anche gli altri, alla pulizia ed alla conservazione delle vele e delle relative scotte.
NOCCHIERE	È il responsabile della navigazione, un po' topografo. Studia, e applica, le rotte migliori da seguire. Conosce bene carteggio e carte nautiche ma non trascura i pericoli del mare. Sa tener conto delle condizioni meteo per la sicurezza di barca ed equipaggio.
INFERMIERE	Cura la conservazione e l'efficienza della casetta del pronto soccorso, conosce le tecniche di intervento in caso di malattie o incidenti. Oltre a questo, comune anche alle Squadriglie terrestri, cura le dotazioni di emergenza della Squadriglia. Dovrà quindi porre attenzione all'uso di giubbotti di salvataggio e salvagente anulare, conoscerà anche le tecniche di salvamento a nuoto, che pratica normalmente ed insegna agli altri squadriglieri. È responsabile durante ogni uscita in mare, dell'imbarco e sbarco di tutte le dotazioni di sicurezza dell'imbarcazione.

SI CONCLUDE, CON QUESTO INSERTO, LA SERIE SULLA VITA DI SQUADRIGLIA, SPERIAMO SIA STATA UTILE PER LE VOSTRE ESIGENZE.

➔ Agesci • Vita di Squadriglia n. 16

La Squadriglia naviga

INSERTO di SCOUT AVVENTURA n. 4 di NOVEMBRE 2006



➔ a cura della redazione di SCOUT Avventura • scout.avventura@agesci.it

Coordinamento editoriale:
Giorgio Cusma

Progetto grafico e Impaginazione:
Technograph - TS

Testi di:
Franco Abriani
Francesco Bordin
Camillo Cibrario
Giorgio Cusma
Stefania Martiniello
Daniele Zauli

Disegni di:
Stefano Sandri

Foto:
archivio Settore Nautico
Giorgio Cusma
Paolo Ruffini
Marc Vervoort

LA SQUADRIGLIA NAVIGA

DI DANIELE ZAULI
FOTO DI PAOLO RUFFINI

Marco (il nostro Capo Squadriglia) quel pomeriggio era arrivato a riunione di squadriglia con un sorriso misto tra la complicità e l'emozione: si vedeva che aveva un'idea e che non vedeva l'ora di condividerla con noi; così, quando cominciammo la riunione con la consueta preghiera, tutti si aspettavano qualcosa di fantastico e non furono delusi.

"Come sapete" esordì Marco, "quest'anno abbiamo deciso di prendere una Specialità di Squadriglia.. Beh, ho pensato molto a questo, e a cosa potevamo realizzare che davvero ci piacesse e sono giunto alla seguente conclusione: saremo la prima Squadriglia del nostro Reparto che prenderà la Specialità di Squadriglia Nautica... Che ne dite?" L'idea era terribilmente interessante, ma non sapevamo nulla di come avremmo dovuto realizzare tale impresa.

"Questo" continuava intanto Marco, "è un mio sogno da quando, qualche anno fa, vidi il fiume pieno di canoe sulle quali pagaiavano felici tantissimi Esploratori come noi"

Fu Giovanni, il più piccolo tra noi, a riassumere il pensiero di tutti: "Penso che sia un'idea bellissima ma.. come potremo fare?"

Marco ci disse che aveva parlato con un ragazzo che apparteneva al vicino Reparto nautico e che sapeva qualcosa; tuttavia tutti i dubbi vennero risolti da Giorgio, il nostro Capo Reparto, il quale, chiamato prontamente al telefono, ci diede un po' di "dritte" su come, dove e cosa fare.

Decidemmo così che avremmo costruito 2 canoe in legno e che con quelle avremmo disceso un tratto di fiume, c'erano tutti gli ingredienti per vivere una bella avventura!

Giorgio ci aveva dato anche il numero di

telefono di un Capo del "Settore Nautico" il quale ci avrebbe spiegato come fare e magari ci avrebbe fornito qualche appoggio.

Decidemmo subito i primissimi Posti d'Azione: Marco avrebbe contattato il Settore per farsi aiutare con qualche consiglio, io (che sono il Vice Capo Squadriglia e mi occupo anche del QdC di Squadriglia) avrei pensato al percorso insieme ad un altro, ed il terzo si sarebbe occupato di reperire tutto il materiale occorrente una volta che Marco ci avesse detto precisamente cosa ci serviva: appuntamento il sabato successivo.

Stavolta il sorriso di Marco era davvero esagerato: non solo il Capo del Settore gli aveva fornito il progetto della canoa (e delle pagaie)



e spiegato come costruirla, ma gli aveva addirittura messo a disposizione i salvagenti per tutti ed un Gabbiera (un Capo esperto di tecniche nautiche) con un gommone per l'appoggio logistico e la sicurezza. Gli aveva infine fornito la lista di quello che bisognava fare per realizzare la nostra impresa, tutte cose alla nostra portata.. Ragazzi, il sogno stava per realizzarsi!!!

INCARICHI

Progettista: si occupa del progetto

Trovarobe/Logista: prende le richieste da tutti e si adopera per trovare il materiale al minor costo possibile (magari gratis)

Cartografo: si occupa del percorso sia prima sia durante la navigazione

Metereologo: ascolta le previsioni e controlla la fattibilità dell'impresa

Mastro d'ascia: si occupa della costruzione delle canoe

Amico della natura: aiuta il cartografo a realizzare una mappa della flora e della fauna (anche in navigazione)

Gabbiera: si occupa di imparare e poi insegnare ad usare una canoa alla Squadriglia

PRIMA DI PARTIRE

DI CAMILLO CIBRARIO
FOTO DI PAOLO RUFFINI

È passato più di un anno da quando Marco ha iniziato ad impegnarsi per prendere la Specialità di Nocchiere, contagiando tutta la Squadriglia. E così, quando ho proposto di fare un'uscita di Squadriglia in barca, forse per la prima volta, l'idea è stata accolta con un corale entusiasmo. In effetti è da quando sono diventato Capo Squadriglia che desidero intraprendere un'Impresa nautica, in quanto navigare mi è sempre piaciuto, ma era necessario il consenso di tutti. Penso che in un'Impresa nautica, la Squadriglia dimostra tutta la sua capacità d'azione, e che solo la compattezza di tutti i suoi componenti può garantire di portarla a termine con successo.



I Capi invece erano tutt'altro che entusiasti e, per prima cosa, mi hanno chiesto se ognuno di noi **sapeva nuotare**. Luca e Michele erano un po' scarsini, così abbiamo iniziato a frequentare la piscina comunale e, in un paio di mesi, anche loro hanno imparato. Ma l'aiuto fondamentale c'è stato fornito dalla Base Nautica, dotata di barche e soprattutto di Capi che, d'intesa con lo staff di Reparto, ci hanno guidati nella preparazione dell'uscita.

Finalmente il gran giorno si avvicina. La Base Nautica ci ha messo a disposizione un Flying Junior (barca a vela di 4 metri, timonata da Marco, con Andrea prodiere), una barca a remi di 5 metri (Luca, Michele ed io) e due kaiak monoposto (Giovanni e Daniele). Attraverseremo il lago (3 km circa) pernottando dentro un capanno; domenica mattina parteciperemo alla Messa nel paese vicino, e poi costeggeremo la costa, ritornando alla base con una rotta diversa



rispetto alla traversata dell'andata.

Alla Base Nautica siamo andati parecchie volte, non solo **per imparare le tecniche sulla vela e la voga, sui nodi e sulla sicurezza e salvamento**, ma anche per **conoscere le barche** che ci sarebbero state assegnate; anzi, abbiamo passato un'intera giornata a **lavorare per rimetterle**

perfettamente a posto, facendo un'attività di carpenteria navale insieme a un Capo della Base. Del resto la barca non è come una bicicletta, che se si guasta si spinge a mano! La paragonerei piuttosto ad uno strumento, che va accordato, curato e soprattutto capito! Insieme a Giovanni, il Vice Caposquadriglia, siamo andati in biciclet-



ta a **vedere il posto** dove pernosteremo, aiutandoci con una **carta topografica** (chissà se, quando sarò in Clan, anziché una carta topografica avrò l'occasione di utilizzare una vera carta nautica!).

L'**equipaggiamento** deve **necessariamente** essere **ridotto al minimo**, per motivi di spazio e di peso, del resto non abbiamo bisogno di tende, ed è sufficiente avere viveri per un solo giorno; Marco e Andrea terranno i loro zaini sulla barca a vela, mentre quelli di Giovanni e Daniele viaggeranno con noi sulla barca a remi. Prima di partire verrà controllata la **presenza delle attrezzature**: le cima per ormeggiarsi (mai dire "corda" in nautica!) ben "adugliate" (avvolte), pronte per



ci, un laccio emostatico; il fotografo, con macchina fotografica; lo scrivano, che prenderà nota di ogni evento per redigere, al ritorno, il diario di Squadriglia; l'astronomo, che preparerà una osservazione del cielo stellato, sfruttando la mancanza di illuminazione artificiale; l'osservatore meteo.

Mi piacerebbe che tutta la squadriglia comprendesse il **significato di questa traversata** in barca; per poche ore anche noi proveremo le stesse emozioni degli uomini di mare dell'antica

essere prontamente usate senza "incattivarsi" (attorcigliarsi); i remi su ogni barca, più uno di "rispetto" (riserva); le "scalmiere" (forcole) e le ritenute per non perderle in acqua; un "bugliolo" (secchio) nella barca a vela e a remi, trattenuto anch'esso con una cimetta per non perderlo.

L'**equipaggiamento individuale** comprenderà: giubbino salvagente indossato, k-way per vento e pioggia, riserva d'acqua potabile, pile con ricarica di ricambio, sac-

co a pelo e maglia per la sera in doppio sacchetto impermeabile, forte torcia elettrica.

Gli **incarichi di squadriglia** assumono tutta la loro importanza ed ogni squadrigliere si sta adoperando per dare il massimo nell'incarico ricevuto:

l'infermiere, con il suo pacchetto di primo soccorso, in cui, tra l'altro, non mancheranno una pomata contro le punture d'insetti, un repellente contro lo zanzare, forbi-

Roma, delle gloriose Repubbliche Marinare, dei grandi esploratori, e cioè di essere immersi in un elemento affascinante, mutevole, che va rispettato perché è più forte di noi, e non ci consente di ...ritirarci, ma ci obbliga ad affrontare l'Avventura e a fare sempre nuove scoperte. Mi preparerò una bella lettura e una meditazione, perché sicuramente sarà particolarmente sentita.

ATTIVITÀ E NAVIGAZIONE

DI STEFANIA MARTINIELLO
FOTO DI GIORGIO CUSMA

Dalla classica regata, ai più fantasiosi hike su minuscole isole, le attività da poter fare in acqua sono tantissime! Vi diamo qui qualche idea da poter utilizzare, ma siamo sicuri che quando sarete sui luoghi scelti per le vostre attività in acqua, la vostra fantasia vi suggerirà idee e progetti ancora più grandiosi ed avventurosi. È inutile dirvi che le attività in acqua, come tutte le altre, vanno programmate e progettate nei minimi particolari, per essere pronti e preparati a qualsiasi even-tualità.

Regate sia a vela che a remi:
Le gare di velocità, le regate appunto, sono probabilmente le attività maggiormente svolte in acqua. Le regate veliche possono essere di vario tipo

- Di triangolo: il campo di regata viene definito da tre boe, posizionate in base alla direzione del vento, in modo da avere un lato di navigazione di bolina (andatura della barca che forma con il vento un angolo di 45°), uno di poppa (è l'andatura più favorevole, perché è quella in cui il vento viene

appunto da poppa, che è la parte posteriore dell'imbarcazione) ed uno di lasco (la direzione del vento forma un angolo di 120° con l'asse longitudinale dell'imbarcazione)

- Di altura: si svolgono al largo dalle coste, su percorsi stabiliti sulle carte
- Transoceanica: come dice il termine stesso, si svolge su barche molto grandi, con equipaggi numerosi, attraverso l'oceano.

Le regate, sia veliche che a remi, possono essere sia a tempo reale che a tempo compensato. Le prime, vedono tutti i partecipanti in acqua, percorrere contemporaneamente lo stesso percorso, le seconde, vedono la navigazione del singolo partecipante ed il calcolo del tempo impiegato a compiere il



percorso (detto appunto compenso).

Traversate di laghi o tratti di costa da sponda a sponda:

Sono attività possibili in piccoli laghi, oppure per i più esperti, capaci di sopportare anche diverse ore di navigazione, anche per laghi più grandi. Si

possono legare la traversata ad un grande gioco, o ad una caccia al tesoro, in cui ogni punto della costa può corrispondere ad una tappa del gioco con delle prove da superare, o oggetti da recuperare. Se il grande gioco è di quelli che durano 24 ore si può anche pensare ad un punto d'approdo dove costruire un rifugio per la notte, e magari si può pescare per procurarsi il cibo.

Lo stesso tipo di attività può essere fatto lungo le coste marine. In entrambi i casi assicuratevi prima di partire dei punti d'approdo e dei tempi di percorrenza effettuando un sopralluogo.



Discesa fluviale:

Per piccoli corsi d'acqua è possibile effettuare la discesa con piccoli gommoni anche autocostruiti. Anche in questo caso però è sempre necessario effettuare sopralluoghi prima di intraprendere un'avventura che, se vissuta senza l'adeguata preparazione, può essere piuttosto pericolosa.

Per i corsi d'acqua un po' più lunghi, e quindi impegnativi, potreste però rivolgervi a degli esperti, che vi passeranno attrezzature e soprattutto competenze.

E perché poi non utilizzare queste attività per raggiungere Specialità individuali, o

addirittura di Squadriglia? Non tutti sanno che le Specialità che riguardano ambiti nautici sono per tutti, e non solo per le Guide e gli Esploratori che fanno parte di Reparti nautici.

Viceversa, si possono utilizzare Imprese in acqua anche per conquistare Guidoncini Verdi come Esplorazione o Olympia che sembrano non essere legati specificamente all'acqua. Spesso le Squadriglie di Reparti nautici coniugano così la loro appartenenza ad unità legate all'acqua, al bisogno di acquisire competenze sempre diverse.

Allora, tutti in acqua, con fantasia e soprattutto pronti e preparati!

MATERIALI ED ATTREZZATURE

DI FRANCO ABRIANI
FOTO DI GIORGIO CUSMA

Quando ci si accinge a partire per una qualsiasi escursione, siamo più accorti a procurarci l'attrezzatura personale necessaria che ci permetta di poter superare tutte le evenienze che ci potrebbero accadere. Se poi l'escursione viene compiuta in Squadriglia, ecco che ci premuriamo di munirci anche di materiale collettivo, da utilizzare sia per gli scopi specifici della nostra Impresa, che per le necessità di tutti.

Quando ci si accinge a partire per una escursione in acqua le cose non cambiano... Anzi!

Quanto più si sa di poter contare sulle attrezzature presenti a bordo, tanto più si potrà essere sereni nell'attività che si sta svolgendo, e rassicurati sugli eventuali inconvenienti che potrebbero presentarsi. Dunque è proprio il caso di dirlo: "armiamoci e partiamo"! nel gergo marinaresco infatti per "armamento s'intende proprio l'equipaggiamento e la preparazione di un'imbarcazione per metterla in grado di navigare.

Tantissime sono quindi le "armi" per poter navigare, e bisogna non solo conoscerle, ma saperle anche usare!

Teniamo presente inoltre che parecchie attrezzature sia individuali che collettive sono rese obbligatorie a termini di legge, per garantire la salvaguardia della vita umana in mare.

Il giubbotto di salvataggio: (fig.1) - Ognuno a bordo deve essere munito del suo che va sempre e comunque indossato. Ma attenzione, quando si naviga su imbarcazioni, questo non può essere un giubbotto qualsiasi, ma deve rispondere a determinati requisiti di robustezza, galleggiabilità e dinamica, deve cioè essere omologato e riportare una targhetta con tutti i dati di certificazione. È facilmente visibile di giorno (colore arancione), e di notte (nastri catarifrangenti); è in materiale espanso



antiforatura; è concepito in maniera tale da sostenere il naufrago in posizione supina. Giubbotto di salvataggio e confezione pronto soccorso

Un astuccio di pronto soccorso: (Fig.1) - Il contenuto dell'astuccio che dev'essere impermeabile varia a seconda del tipo di navigazione da compiere. Per piccole tratte, saranno sufficienti cerotti di varie misure, bende, disinfettante, un laccio emostatico, una pomata per le contusioni (che a bordo sono frequenti!), ammoniacca per le punture d'insetto, e garze paraffinate per gravi scottature.

La cintura di sicurezza: Va indossata in coperta quando il mare "monta" e sempre durante le

navigazioni notturne. Va regolata alla vita secondo la propria taglia e agganciata con il moschettone di trattenuta al passerino (life line di bordo).

Salvagente anulare

Il salvagente anulare:

(Fig.2) - si colloca in coperta, a poppa, pronto ad essere lanciato al naufrago caduto fuori bordo. Va tenuto legato (dato volta) ad una cimetta galleggiante di

ne in navigazione. Va assicurata al suo maniglione con una cima non galleggiante ed elastica.

Le cime:

(Fig.3) - A bordo esistono metri e metri di cordami, ma



Fig.3 - Varie cime

nemmeno un centimetro di corde!! Tutto il cordame di bordo è detto cime. Assieme alle cime che vanno tenute sempre asciutte e "in chiaro" (in ordine) ci sono i nodi. Quelli esistenti sono più di un centinaio, ma quelli necessari a bordo non

Il "mezzo marinaio: (Fig.4) - a volte vale più di un marinaio intero! È un'asta con all'estremità un singolo o un doppio gancio. È detto anche "gaffa" o "alighiero". Serve a tenere una imbarcazione attraccata momentaneamente a un bordo, o a scostarla quando deve prendere il largo, a recuperare oggetti caduti in mare, e a cento altre cose. È talmente indispensabile a bordo che l'alpenstok delle squadriglie nauti-



Fig.2

colore arancione lunga almeno trenta metri. L'altro capo della cima va assicurato ad un golphare (anello di metallo fissato all'imbarcazione) **L'ancora:** risolve molte situazioni e non solo quella di potersi fermare nella corrente di un fiume o a largo di una costa. Di ancore ve ne sono di molti modelli a seconda dei tipi di fondale sul quale vengono usate e dell'imbarcazio-

sono i nodi. Quelli esistenti sono più di un centinaio, ma quelli necessari a bordo non superano la quindicina: ma questi bisogna saperli fare perfettamente ed in qualsiasi condizione, anche al buio!



Fig.4 - L'estremità del mezzo marinaio



Fig.5 - La sassola

che, porta in cima proprio un mezzo marinaio.

Attrezzo di esaurimento: (Fig.5) - con questo termine s'intende l'utensile per togliere l'acqua entrata a bordo. Su una canoa è sufficiente una buona spugna, su una barca serve una sassola, che è una cucchiara con manico corto, solitamente in plastica. Per barche grandi, si usa la pompa aspirante, a siringa o a membrana.

Attrezzi di carpenteria: una pinza, ed alcuni cacciavite, una tronchesina, qualche chiodo, un po' di filo di ferro, una pinzetta, saranno necessari. Servirà inoltre un coltello a serramanico, provvisto anche di "demanigliatore", cioè

di una forcella sagomata per aprire e serrare i grilli.

Se ci si allontana dalla costa oltre un miglio, e non oltre le tre miglia, saranno necessari a bordo anche una **boetta fumogena** (Fig.6), **due fuochi a mano a luce rossa** (razzi di segnalazione), un **apparecchio**



Fig.6 - Dotazioni di emergenza

per le segnalazioni acustiche (un fischietto bitonale o una bomboletta ad aria compressa), i fanali regolamentari sistemati secondo un sistema internazionale di angolazione ben preciso, ma per i natanti di lunghezza inferiore ai sette metri, è sufficiente una torcia impermeabile.

Ma dove si naviga se a bordo non ci sono le carte della zona ed una buona bussola di rilevamento?

Ricorda che esistono carte fluviali, dei laghi e delle coste edite in varie edizioni e a differenti scale, ma per le zone marine ci si avvale delle carte nautiche che sono redatte con specifico riguardo ai fondali, ai porti, alle coste e ai punti rilevabili con la bussola. Buona navigazione sicura!

VARI TIPI D'IMBARCAZIONE

TESTO DI FRANCESCO BORDIN
FOTO DI GIORGIO CUSMA, PAOLO RUFFINI, ARCHIVIO SETTORE NAUTICO

Siccome le imbarcazioni esistenti sono infinite, noi ci limiteremo a parlare di tre tipi fondamentali di navigazione, quelli che permettono anche a noi, Scout di oggi, di vivere l'ambiente acqua come un antico viaggio di scoperta, oltre che come un luogo privilegiato dove abbiamo la possibilità di sperimentare le nostre capacità.

Durante i vostri Campi Estivi, o al mare, avrete avuto modo di vedere un gran numero di imbarcazioni di ogni tipo, ognuna adatta a compiere funzioni diverse in contesti diversi: le canoe e i kayak nei fiumi e nei torrenti, le barche a remi nei laghi di montagna e le barche a vela nei laghi più grandi e al mare. Dobbiamo vedere più da vicino in che cosa si differenziano, e che uso possiamo ricavarne per i nostri scopi.

LE CANOE. (Fig.1)

Da sempre utilizzate in tutto il mondo per gli usi più diversi, costitui-



Fig.5

scono il modo ideale per un primo avvicinamento all'acqua.

Abbandonata l'immagine, un po' scolastica, delle canoe fatte di tronchi scavati utilizzate dagli indigeni del Nuovo Mondo quando incontrarono Cristoforo Colombo, le canoe di oggi rispondono a tutti i requisiti di cui abbiamo bisogno.

Dimensioni: a due, tre, quattro posti.

Maneggevolezza: ogni rematore ha una pagaia, che serve a svariati usi, oltre che a imprimere la spinta: cambiare direzione, frenare, dare stabilità alla barca. La facilità di compiere queste azioni è in-

tuitiva, anche se richiede un minimo di pratica per quello che riguarda la sincronia dei movimenti dei rematori e il bilanciamento del peso a bordo (tutti i pesi il più possibile al centro della barca, in senso longitudinale e in senso laterale). Si sale e si scende mettendo i piedi sempre sulla mezzera della barca.

Peso: a seconda del materiale di cui è fatta, è comunque sempre trasportabile da due persone di normale robustezza.

Galleggiamento: non tutte le canoe sono galleggianti, perciò spesso devono essere attrezzate con puntali gon-

fiabili, camere stagne a prua e a poppa, taniche vuote o polistirolo, il tutto fissato saldamente a bordo.

Possibili guai: il rovesciamento, o scuffia, deve essere previsto. Gli ausili al galleggiamento (giubbotti salvagente) sono sempre obbligatori - indossati - per legge. Poiché la canoa, una volta rad-drizzata, è piena di acqua, è difficile ripartire senza un aiuto esterno (altra canoa nelle vicinanze) e una sessorla o secchiello per svuotarla.

Costi: molto contenuti, a partire da 200 euro in su. Alcuni reparti dotati di parecchie mani abili sono addirittura in grado di autocostruirle (in vetroresina, utilizzando uno stampo che si fanno prestare).

Utilizzazione: sono adatte ad ogni tipo di acque piatte, ovvero lago o mare calmo o quasi calmo.

Per quello che riguarda la navigazione, normalmente i rematori si dispongono seduti su un basso seggiolino sul fondo dello scafo, ma c'è anche il modo di

remare alla canadese, ovvero con un ginocchio a terra: è un po' più difficile perché il baricentro si alza, ma è meno faticoso se la canoa è piuttosto larga. È chiaro che quando il rematore è solo, deve dare due o tre pagaiate per parte, altrimenti non arriva molto lontano, a meno che la pagaia non sia doppia.

KAIKAK. (Fig.2)



Fig.2

Il kayak è una specializzazione della canoa, pensato principalmente per acque mosse, ossia per i fiumi e torrenti che hanno velocità di corrente e piccole rapide.

A differenza della canoa, è generalmente più leggero e stretto, ed

è soprattutto chiuso. C'è solo una apertura circolare al centro, dove ci si infila e, seduti sul fondo, ci si lega alla vita una specie di "gonnellino" fissato alla coperta, che chiude ogni via d'acqua.

Come potrete pensare, tecnicamente è più difficile della canoa. Richiede elevato senso dell'equilibrio perché è più stretto e a chiglia più o meno tonda, in

acque instabili richiede il cosiddetto "colpo di reni" per non perdere stabilità, e in caso di rovesciamento, dovete slegare il "gonnellino" e sgusciare fuori per conto vostro, trascinare a riva il kayak (ma è più leggero della canoa e non si riempie d'ac-

qua completamente), vuotarlo e recuperare la pagaia. C'è chi è capace di fare - in gergo tecnico - l' "eskimo", ovvero compiere un giro completo sott'acqua e raddrizzarsi di colpo con un colpo di pagaia e di reni, ma vi assicuro che è roba da esperti.

Al di là del torrente ripido, però, il kayak è più leggero della canoa, adatto a brevi percorsi, velocissimo, magnifico per gare e giochi in acqua.

Se invece vi trovate a fare un campo veramente di ambientazione nautica, che ampli alla grande le vostre possibilità, allora si può passare alla barca a remi e alla deriva a vela.

BARCA A REMI (Fig.3)

Qui il campo si estende, ma cambiano molte caratteristiche. La barca a remi permette di trasportare un carico (zaini, viveri, passeggeri, fornelli, lampade...), permette di fare navigazioni della durata di una giornata intera, di trainare altre imbarcazioni, insomma di fare un hike in piena regola. A fronte di questi vantaggi, però, bisogna considerare:



Fig.3

Dimensioni: anche se la barca è a due remi (ma di solito è a quattro, o anche sei), richiede un carrello per il trasporto e un invasco per il rimesaggio.

Maneggevolezza: c'è il timone, che permette di navigare anche a equipaggi un po' scombinati (che non remano a tempo), ci sono i banchi, dove ci si siede con

comodità, ci sono i paglioli, che permettono di stare con i piedi all'asciutto. Soprattutto ci sono i remi, che montati sui loro scalmi costituiscono una leva molto più funzionale delle pagaie.

Galleggiamento: c'è la necessità delle solite riserve di galleggiamento, ma se la barca si rovescia - è difficile! -

la si può tranquillamente vuotare con un secchio e ripartire.

Costi: costa certamente più della canoa, ma si trovano ottime occasioni sull'usato. Sono da preferire quelle a quattro o sei remi, di vetroresina, di bordo alto, con la possibilità di montare sullo specchio di poppa un piccolo fuoribordo.

BARCA A VELA (Fig.4)



Fig.4

Bè, ma voi volete proprio tutto...

Tre cose le puntualizziamo subito: non si può usare su fiumi stretti, canali, fondali bassi. Richiede vento, almeno un po', altrimenti funziona come una canoa. Richiede una tecnica che si impara con la pratica ma soprattutto con la testa, molta testa.

Per il resto, come possibilità ci sono tutte, anzi sono così tante che è meglio definire un po' di più quella che per i nostri scopi è la barca ideale. Ipotizziamo un Campo Estivo su un lago.

"È un anno che ci stiamo preparando per questa grande avventura nautica. Tutti hanno contribuito con il proprio impegno, con l'autofinanziamento,

con il proprio lavoro, all'acquisto e alla messa a punto dell'imbarcazione. Chi si è occupato dell'armamento (albero, boma, vele, timone, deriva, pagaie,

riserve galleggianti, cime, scotte, drizze e quant'altro), chi dello scafo (tenuta, verniciatura), chi del carrello per trasportarla e metterla in acqua.

Certo i nostri Capi, la nostra Comunità Capi, hanno voluto puntare molto in alto. Per fortuna che c'è un Capo

che se ne intende, di vela."

Ma che barca è, la nostra?

È una deriva, una barca con deriva mobile, che si può spiaggiare (alarla a terra), è lunga cinque metri, imbarca cinque persone, ha due vele, fiocco quella davanti, randa quella dietro. È autosvuotante, così se si rovescia in tre la raddrizziamo e non occorre neanche svuotarla.

Ha una tuga a prua dove possiamo mettere all'asciutto tutti i bagagli che vogliamo. L'abbiamo pagata 3000 euro, usata ma in buone condizioni.

Con questa barca navigheremo in lungo e in largo, una Squadriglia per volta, impareremo tutti a turno l'arte della vela, impareremo a conoscere tutti i particolari delle coste, conosceremo i venti e il mutare del tempo atmosferico, l'avvicinarsi di un temporale, l'ebbrezza di correre sull'acqua scivolando silenziosi come un delfino. Dovremo lavorare insieme, per questo, ma ne varrà la pena.